

# **A**rchéologia

N° 441 février 2007



## **ÉGYPTE**

la Bête aux sources  
de la religion  
pharaonique

## **ÎLE-DE-FRANCE**

des fresques gallo-romaines  
découvertes dans des fermes

## **BAGDAD**

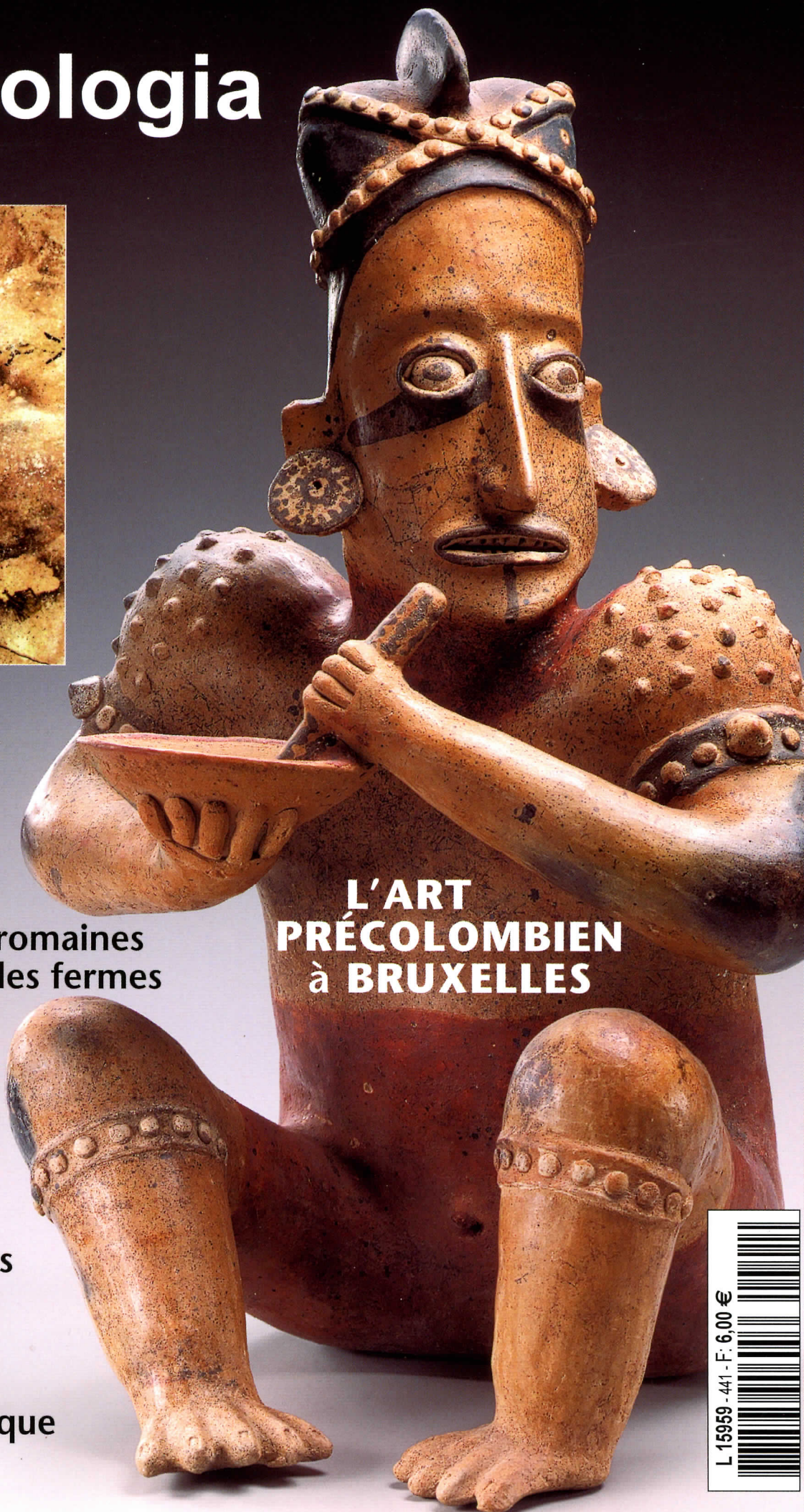
l'ex-directeur du  
musée témoigne

## **PÉTRA**

les premières traces  
des Nabatéens

## **CRUCIFIXION**

énigme archéologique  
et anatomie



## **L'ART PRÉCOLOMBIEN à BRUXELLES**



RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

## On a retrouvé l'épave du *Casimir* !

Dégagement à la pompe aspirante de la carlingue et du bordage tribord du *Casimir*. Photo © ADMAT, 2000.

### L'ultime traversée

Après avoir traversé l'Atlantique, le *Casimir* ancre, courant avril 1829, au port de l'île danoise de Saint-Thomas (Îles Vierges, États-Unis). Il en relève le 23 avril et atterre la côte septentrionale de l'île d'Haïti le 25. Mais le 27 au soir, après avoir doublé la pointe Isabellique, le capitaine Favre donne l'ordre de mettre cap à l'ouest, demi-sud alors qu'il n'est qu'à 2 ou 3 lieues de la côte et que les vents du nord-est se renforcent. Cette erreur sera fatale. Vers 23 h 15 à environ 4 milles à l'est du cap La Grange, la route du *Casimir* croise la barrière de corail. Dès le premier choc, son gouvernail est arraché. Piégé au milieu des écueils, toujours poussé vers la côte par les vents, le brick est plaqué sur bâbord contre la dernière rangée de récifs. On coupe les mâts, mais rien n'y fait, les vagues passent par-dessus. Il s'emplit d'eau, racle les sommets du récif, des planches du bordage sont arrachées. Passagers et équipage montés sur le pont dès les premières collisions, s'agrippent toute la nuit aux gréements pour ne pas être balayés par les lames. Le 28 avril au matin, découvrant la proximité du rivage, tous purent gagner la terre. Peu de temps après, le brick coulait par 9 mètres de fond emportant ses 120 tonneaux de marchandises en "vin, toile, soierie, parfumerie, porcelaines diverses" pour une valeur déclarée de "161 653 francs".

### 1986 : découverte de "l'épave du parfumeur"...

En 1986, averti par des pêcheurs dominicains de la présence d'une épave à proximité de la côte, le pionnier de l'archéologie sous-marine nord-américaine Peter Throckmorton (1928-1990) y effectua une première prospection. Les flacons de parfum qu'il y découvrit valurent à l'épave le surnom de *Parfumeur* (*Perfume wreck*) jusqu'à son identification au *Casimir* en 2002. Depuis 1998, l'archéologue anglais Simon O. Spooner, fondateur de l'organisation *Anglo-Danish Maritime Archaeological Team* a repris l'étude de l'épave. En juillet-août 2000, une campagne de fouilles, menée en participation avec la NOVA Southeastern University (Fort Lauderdale, Floride), a permis de relever une partie de l'architecture de la coque et de collecter suffisamment d'objets pour orienter les recherches vers une origine française. Entre 1998 et 2000, près d'un millier de flacons de parfum en verre pris dans les

Une épave découverte il y a 20 ans au large de la République dominicaine vient d'être identifiée. Ce vaisseau marchand français du XIX<sup>e</sup> siècle chargé de parfums, de soieries, de vins, etc., venait chercher des produits exotiques à ramener au pays.

Le 9 janvier 1829, Le *Journal du Havre* publiait l'annonce "Pour le Port-au-Prince touchant à St.-Thomas. - Le brick LE CASIMIR, du port de 150 tonneaux, doublé, cloué et chevillé en cuivre, partira pour cette destination incessamment, sous le commandement du capitaine Favre. S'adresser, pour fret et passagers, à MM. Baudin Etesse et comp., consignataires." Le bateau appareilla le 8 février suivant mais pour son ultime traversée...

### Les flottes marchandes du royaume de France

En 1825, après la reconnaissance par Charles X de la République d'Haïti, le commerce entre l'ancienne colonie française de Saint-Domingue et le royaume de France pu reprendre normalement. Comme par le passé, des flottes de navires marchands emportaient depuis Le Havre, Nantes ou Bordeaux, du vin et des produits manufacturés. Ils rentraient des mois plus tard, la cale chargée de sucre, de coton ou de bon café haïtien. L'intérêt de construire des bateaux de petit tonnage comme le *Casimir* résidait dans le fait qu'ils pouvaient être plus rapidement chargés et réexpédiés. Construit à Boulogne-sur-Mer sur les plans de Louis Sauvage, il est mis à l'eau en 1824. Le *Casimir* voyagea d'abord vers le Mexique avant d'être acheté en 1828 par la Maison Baudin, Etesse et C<sup>o</sup> dont il resta la propriété jusqu'au funeste 27 avril 1829.



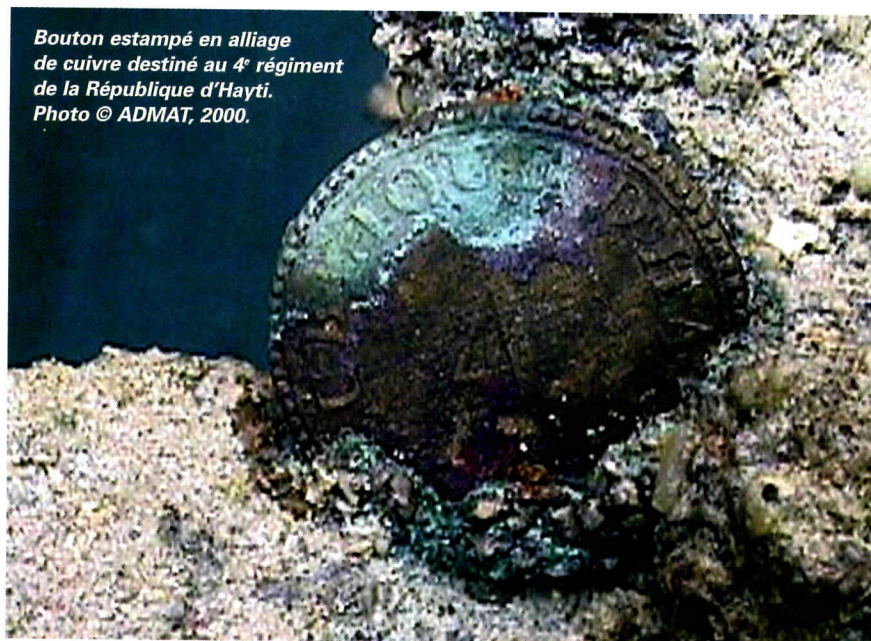
**Collection de récipients en faïence et flacons en verre et cristal du Casimir.**  
Photo © ADMAT, 2000.

cavités du récif ont pu être remontés ainsi que des petits pots à onguents en faïence bleue et blanche. Tous ces récipients sont marqués des initiales "D.R." qui pourraient correspondre au faïencier Robert Le Demandé, propriétaire entre 1790 et 1834 d'une faïencerie dans le quartier de Sanvic au Havre.

#### Identifiée mais... dynamitée par les pillards

Grâce aux données issues de la fouille dont quelques réales de 8 à l'effigie de Fernando VII datant pour les plus récents de 1829, l'archéologue François Gendron a abouti en juin 2002 à l'identification archivistique de l'épave.

Les lettres et rapports relatant les minutes de cette "fortune de mer" avaient été dispersés entre Paris, Le Havre et Nantes. Mais en novembre 2005, dès la première plongée, nous avons eu la mauvaise surprise de découvrir que l'épave avait été dynamitée et



**Bouton estampé en alliage de cuivre destiné au 4<sup>e</sup> régiment de la République d'Hayti.**  
Photo © ADMAT, 2000.

pillée par des chasseurs de trésors. Nous avons pu sauver encore quelques objets et compléter le relevé architectural ; mais il ne subsiste plus aujourd'hui du *Casimir* qu'une partie de la poupe. Après la destruction, les morceaux de la coque ont été dispersés au gré des courants.

#### L'aventure de Charles Baudin, armateur du *Casimir*

La mésaventure du *Casimir* nous aura aussi permis d'exhumer la vie de son armateur, Charles Baudin (1784-1854). Fils de l'académicien et conventionnel Pierre Baudin dit "des Ardennes", il participe entre 1800 et 1803 à l'expédition scientifique aux

Terres australes commandée par le capitaine Nicolas Baudin (un homonyme). En mars 1808, près des côtes de Ceylan, il est grièvement blessé lors d'un engagement entre les frégates française la *Sémillante* et anglaise la *Tepsichore*.

Rapatrié en France sur le bateau de Robert Surcouf, on le retrouve en 1812, protégeant des convois en Méditerranée. Le 11 juin, devant Saint-Tropez, il désespère avec le *Renard*, le brick anglais *Swallow* pourtant mieux armé. Ce haut-fait de Baudin est retracé dans un tableau de Cauvin conservé au musée national de la Marine à Paris. Inconditionnel de Napoléon I<sup>er</sup>, il commande en 1815 *La Bayadère* à l'île d'Aix et tenta, sans succès, de faire fuir l'empereur aux États-Unis. Mis en non-

activité forcée de la Marine pour ses amitiés bonapartistes, il fut reçu capitaine au long cours en avril 1816. Après avoir commandé des bâtiments de commerce à destination du Bengale, il créa au Havre la Maison d'armement en association avec Paul Etesse. Celle-ci fut liquidée en 1833 et Charles Baudin repris du service dans la Marine militaire. Sa vie fut encore émaillée de nombreuses aventures, comme la prise de la forteresse mexicaine de San Juan de Ulloa en 1838. Il s'éteignit le 7 juin 1854 élevé au grade d'Amiral de France par Napoléon III.

D<sup>r</sup>. Simon Q. Spooner  
et D<sup>r</sup>. François Gendron,  
MNHN-Préhistoire, UMR-CNRS 5198



**Flacon type "tonneau" en cristal (H : 83 mm), tous les flacons trouvés dans l'épave sont marqués des initiales "D.R." moulées dans le verre.** Photo © ADMAT, 2000.

**POUR EN SAVOIR PLUS**  
ADMAT & ADMAT-France  
<http://www.admat.org.uk>