

Gènes sous contrôle parental • Comment freiner le trafic des œuvres d'art ?

pourlascience.com

■ POUR LA SCIENCE

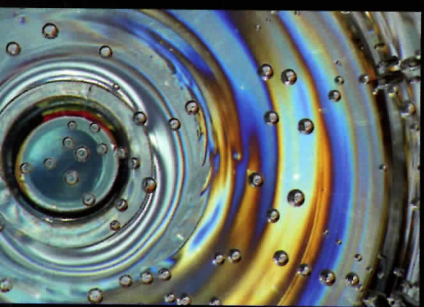
Décembre 2007

Édition française de Scientific American



Neiges du Kilimandjaro :
le réchauffement
climatique innocenté

- Chronique
d'un naufrage :
l'épave aux parfums
- Le miroir brisé
des particules



Champagne :
le tourbillon des bulles

Exploration spatiale ? Quelles priorités ■

M 02687 - 362 - F: 5,95 €

FRANCE METRO : 5,95 €, DOM : 7,15 €, BEL : 7,10 €, CH : 11,80 FS,
CAN : 8,95 \$, LUX : 7,10 €, ESP : 7,90 €, PORT. CONT. : 6,90 €,
AND : 5,95 €, MAY : 8,95 €, MAR : 55 MAD, REU : 8,95 €,
All : 8,90 €, Tom surface : 940 XPF, Tom avion : 1 700 XPF



L'épave du parfumeur

Simon Spooner • François Gendron

Après de nombreuses plongées dans les archives maritimes et dans la mer de la côte nord-dominicaine, une vieille épave pleine de verre s'est révélée être celle d'un brick havrais typique du commerce au long cours français vers Haïti au début du XIX^e siècle.



Benoît Clarys

1. Le Casimir, un brick de commerce havrais, s'est perdu dans la nuit du 27 au 28 avril 1829, à la suite d'une erreur de navigation. La mer était en train de forcir, mais le naufrage a eu lieu avant la tempête. Ce type de navire est caractérisé par deux mâts à huniers ainsi que par une grande voile placée sur l'arrière et tendue par une baume. C'est cette voile, nommée brigantine, qui lui vaut son nom de brick.

« **D**ans le moment du choc, le gouvernail fut démonté et le déclarant renversé par la barre du gouvernail. Le capitaine commandait de lofer, mais on ne pouvait, n'ayant plus de gouvernail. Peu après le premier choc, le bâtiment toucha de l'avant sur les récifs et s'emplit bientôt d'eau. On avait coupé le grand mât et fait tomber celui de hune pour éviter d'être emporté par les lames qui commençaient à couvrir le navire [...] Ledit Ragonde a entendu le second capitaine dire au capitaine Favre dans ce moment critique: "Capitaine vous n'avez pas suivi la bonne route." Celui-ci lui répondit: "Nous parlons de cela plus tard; pensons maintenant à nous sauver." »

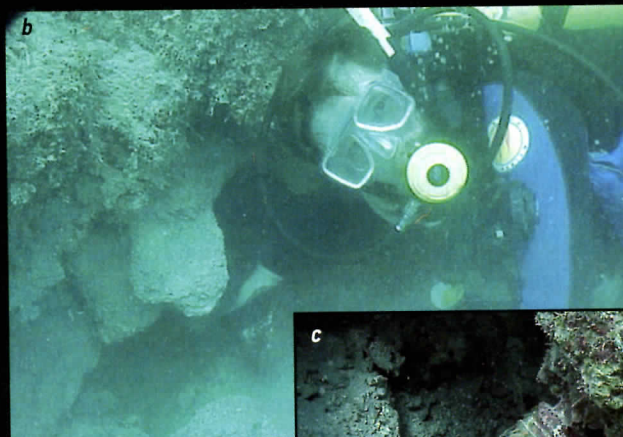
Ce témoignage, celui du matelot novice Ragonde, se rapporte à un naufrage vieux de 180 ans. Entre 1998 et 2001, puis en 2005 et 2006, les plongeurs du Groupe d'archéologie sous-marine anglo-danois (*Anglo-Danish Maritime Archaeological Team*), dont nous faisons partie, ont mené plusieurs campagnes de fouilles sur une mystérieuse épave de la côte septentrionale de l'île de Saint-Domingue. Au fil des plongées, tant sous-marines que dans les archives, nous avons pu reconstituer l'histoire pathétique du *Casimir*, un brick français dont la construction, la mission, la cargaison, l'équipage et les passagers sont typiques des échanges qui avaient lieu au début du XIX^e siècle entre le Royaume de France et la jeune République de Haïti. C'est cette enquête difficile mais passionnante que nous allons raconter ici.

Nous ignorons quand l'épave fut découverte. Nous savons juste que les pêcheurs locaux l'appelaient « l'épave aux verres ». Ce sont eux aussi qui, en 1985, révèlent sa position à Peter Throckmorton (1928-1990), un pionnier de l'archéologie sous-marine nord-américaine. Throckmorton réalise en 1986 la première évaluation archéologique de l'épave, et constate qu'elle repose par sept à huit mètres de fond, à plus de un mille marin (1 852 mètres) du rivage. Orientée Est-Ouest, parallèlement à un récif de la barrière de corail, elle n'émerge alors du sable que par son ballast constitué d'une pile de briques bien rangées et cimentées par les organismes marins. Au cours de cette plongée, la découverte d'un flacon à décor de coquille Saint-Jacques (*voir la figure 8*) et de premiers pots à onguents en faïence bleue lui vaut bientôt, chez les archéologues sous-marins, le surnom d'« épave du parfumeur ».

L'« épave aux verres » des pêcheurs

Entre 1998 et 1999, l'un d'entre nous – Simon Spooner – mène sur place trois nouvelles prospections, afin de préparer une première fouille systématique programmée pour l'année 2000. Il constate la présence de briques étalées sur 135 mètres de longueur vers l'Est. Cela suggère qu'en sombrant, le bateau a perdu sa cargaison par l'arrière ou le côté. Un dispositif mécanique, sans doute une pièce de guindeau, c'est-à-dire du treuil servant





2. Le lestage des navires du XIX^e siècle consistait souvent en matériaux de construction (a, des briques) qui pouvaient être facilement revendus une fois parvenus à bon port. C'est la répartition le long du récif des briques constituant le lestage qui a d'abord indiqué aux archéologues le déroulement du naufrage, que les archives ont ensuite confirmé. Les archéologues ont retrouvé à l'entrée de la « grotte aux flacons » (b) nombre de fioles de parfum (c) intactes refoulées par les courants.

à relever l'ancre, est photographié et remonté en 2006. Enfin, deux sondages pratiqués de part et d'autre de la pile de briques font apparaître des varangues (renforts transversaux de la quille) et une partie du bordage (planches constituant la coque). En revanche, carlingue et quille restent invisibles.

Lorsqu'il revient fin 1999, S. Spooner constate un désastre : le site a été pillé et saccagé... À l'Est de la pile de briques, 14 varangues ont été arrachées, de même que leurs chevilles en bronze (voir la figure 7). À l'Ouest de la pile, cinq varangues sont également détruites ou coupées, et la pile de briques bouleversée. Le site donne l'impression d'avoir été dynamité. D'ailleurs, comment expliquer autrement les grands cratères visibles sur le fond et la destruction de ces grosses pièces de bois, brisées comme des allumettes ? Les pillards n'ont emporté que les objets intacts, abandonnant sur place nombre de débris. Pire : l'arrachement des varangues a soumis le bordage à l'action des tempêtes et du *Mal de*

fundo, le courant de fond circulant entre les bases de récifs. Même le récif de corail a souffert du pillage. En particulier, l'entrée de la « grotte aux flacons » est complètement détruite.

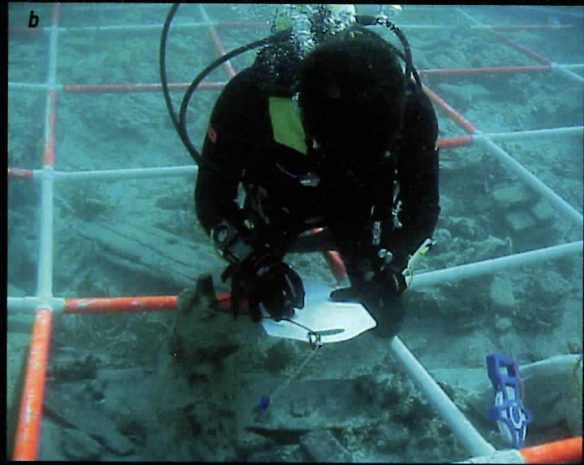
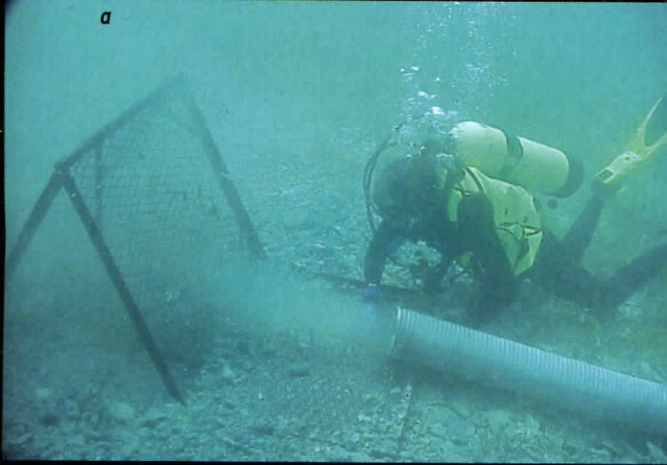
Cette cavité contenant des objets archéologiques était l'une des trouvailles de la prospection de 1998. Remontant dans le récif, elle contenait 90 flacons intacts. Ce trésor une fois récupéré, nous avons dissimulé l'entrée de la grotte aux flacons, mais les pillards l'ont quand même découverte. Oubli ou provocation, nous avons retrouvé à proximité un bloc de corail emprisonnant encore sept flacons intacts. Les vestiges mis au jour et négligés par les pillards nous ont tout de même livré un indice essentiel sur l'origine du navire : les restes d'une boîte de conserve portant une plaque en cuivre sur laquelle était inscrit « J. Colin A Nantes, Bœuf Bouilli, Rue de la Salorge » (voir la figure 3). Les cuisstots n'ayant pas l'habitude de s'approvisionner à l'étranger, l'épave devait être française !

La fouille programmée entre juillet et août 2000 dure six semaines. Nous fouillons en priorité la surface pillée afin d'exhumer le plus grand nombre possible d'éléments architecturaux pouvant aider à une identification du navire.

Notre objectif est de remonter le maximum d'objets afin de les préserver d'un nouveau pillage. Pour cela, il nous faut fouiller, autrement qu'à l'explosif ! Si l'outil de base de l'archéologue terrestre est la truelle, ceux de l'archéologue sous-marin sont sa main et la pompe aspirante. La technique consiste à mettre en suspension le sédiment marin par un mouvement de balayage de la main. Celui-ci est alors aspiré par une buse reliée par un tuyau à une pompe se trouvant en surface, qui crée une pression d'aspiration de 25 bars. Le sédiment s'évacue par un gros tuyau loin de la zone de fouille, où il est rejeté sur une grille de



3. Cette étiquette en cuivre d'une boîte de conserve faite à Nantes a révélé que l'épave du parfumeur était française.



4. L'archéologue sous-marin utilise un quadrillage afin de placer sur un plan tous les objets et les structures découverts, comme il le ferait à l'air libre (b). Il fouille en agitant à la main les sédiments devant une buse aspirante. Tandis que les artefacts lourds

restent au fond, les légers passent éventuellement à travers la buse et doivent être retenus par un tamis (a). Le travail de fouille est rendu pénible par l'agitation permanente de l'eau au fond et par les courants sous-marins.

tri. Cette technique permet d'aspirer de gros volumes de sédiment et, en sortie, de récupérer d'éventuels petits objets qui auraient échappé à l'attention du fouilleur.

Sur l'épave, une journée de travail commence par le franchissement acrobatique de la barrière de corail par des passes connues des seuls pilotes dominicains. Une fois à l'aplomb de l'épave, et après la mise à l'eau et le branchement de la pompe, le ballet des plongeurs commence. Chaque après-midi, les vents dominants soufflant du Nord-Est se lèvent et entraînent les masses d'eau vers la côte. Entre les récifs et la barrière de corail, la mer se creuse alors profondément, ce qui rend l'emploi de la pompe dangereux, tandis qu'au fond, les plongeurs, malgré leur lest, sont malmenés. Il faut alors remonter, avec les précieux sacs contenant les petites découvertes du jour, les objets volumineux ou particulièrement fragiles étant emportés individuellement. Quant aux très gros objets (ancres, etc.), ils sont levés à l'aide de sacs gonflables, dits « parachutes ». L'air y est insufflé jusqu'à soulever la masse du fond.

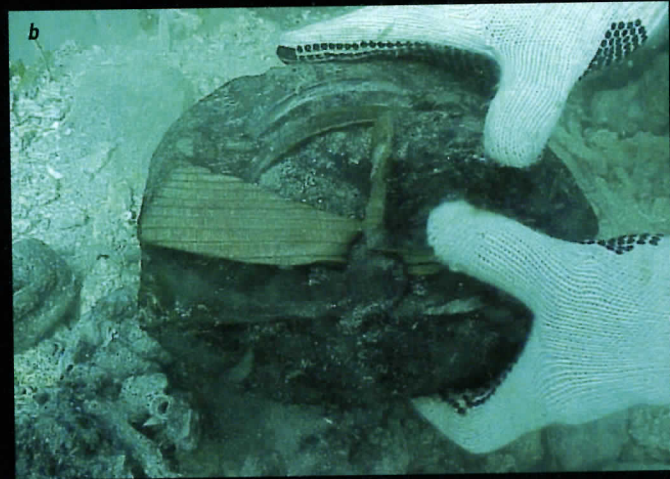
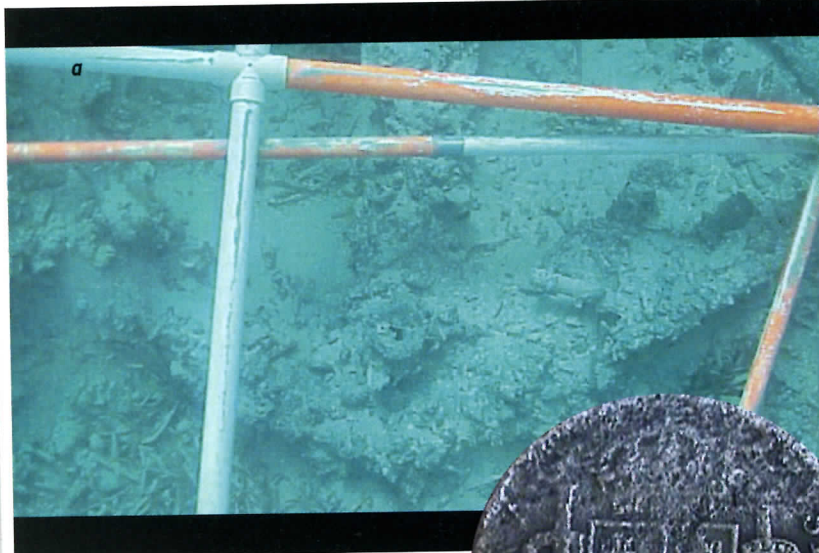
Pillage à l'explosif et destruction archéologique

Peu après l'installation du chantier, une portion de la carlingue du navire, avec les boulons en bronze la rattachant à la quille, est mise au jour. La structure est dressée à près de 48 degrés, ce qui témoigne de la dislocation subie par le bâtiment pendant le naufrage. Il a été coupé en deux dans le sens de la longueur, de sorte que tout le côté tribord a disparu ! À tel point que le retour de galbord tribord, c'est-à-dire la dernière planche de cette partie du bordage qui s'appuie sur les varangues et s'insère dans la râblure (une rainure pratiquée tout au long de la quille), a aussi disparu. Cette circonstance nous a donné l'occasion d'étudier à loisir une coupe verticale de la colonne vertébrale du bateau, de mesurer la

Une erreur de navigation ?

« **C**apitaine, vous n'avez pas suivi la bonne route ! », déclare le capitaine en second au capitaine Favre au beau milieu même du naufrage. Lorsque Jean-Baptiste Balardelle, chargé de la gestion du consulat de France au Cap-Haïtien, procède à l'interrogatoire des membres de l'équipage et des passagers, ces derniers amplifient l'accusation portée contre le capitaine Favre. « On pourrait reprocher au capitaine l'imprudence de longer la terre de si près, surtout la nuit », déclare par exemple le novice Mesnit. Les passagers Legros, Joubert, Boschis, Grenet-Pelé et Bernard ajoutent : « Le capitaine aurait pu s'éloigner avec la plus grande facilité des côtes dans la soirée du 27 [...], car le mauvais temps ne vint qu'après l'échouement. » Quant au maître Buret, il est encore plus direct : « Si l'on avait gouverné plus au vent dans la soirée du 27 on eut évité ce naufrage... »

Blessé au cours du naufrage, Jean-Louis Favre, le capitaine, n'a malheureusement fait aucune déclaration, et il n'existe pas non plus de traces d'un éventuel procès que lui auraient intenté les armateurs. Quel a pu être son point de vue ? Près de l'équateur, la nuit tombe tôt. « La pointe Isabellique est relevée [...] sur les 6 heures, 7 heures du soir », déclarera le matelot Toussaint Auguste Leclerc. L'approche du cap La Grange va donc se faire par nuit noire, le long d'une côte montagneuse et encore déserte aujourd'hui. Le capitaine Favre aurait pu choisir de s'éloigner de la côte par prudence, mais comme il fait nuit et qu'il pleut, il a sans doute peur de perdre de vue la masse sombre de la côte que l'on aperçoit sur bâbord (voir la figure 1). Vers 8 heures, il ordonne de se rapprocher de la côte et de mettre « cap Ouest demi-Sud », manœuvre qui inquiète le passager Joubert, familier des dangers des côtes de l'île. Il déclarera avoir fait observer au capitaine Favre que « le bâtiment se trouvait trop près de terre ». Favre lui répondit « que s'il s'éloignait trop de la côte, il pourrait manquer La Grange et passer le Cap-Haïtien ». La suite est connue.



5. L'ancre du navire apparaît sous les concrétions (a). Après la perte du gouvernail, l'équipage a tenté de jeter cette ancre, dans une tentative désespérée pour stabiliser le navire à distance des récifs. En vain.

râblure, etc. Malheureusement, nous avons dû interrompre cette étude architecturale, car les premiers cyclones de la saison sont arrivés dès la fin juillet. Lorsque nous avons quitté la place, seuls 22 mètres carrés avaient été fouillés.

Au cours de cette campagne, nous nous sommes aussi interrogés sur le processus ayant conduit à l'enfermement de petites bouteilles de parfum dans la « grotte aux flacons ». Tant sur le plan scientifique qu'économique (les flacons ont de la valeur), il importe en effet de reconstituer le mieux possible la cargaison de parfum. Aurons-nous la chance de retrouver une fiole avec son contenu ? Comme nous ne sommes pas encore, à l'époque, en possession d'archives, S. Spooner procède à partir des constatations faites sur place. Il informe que le bateau, après avoir été éventré, a progressivement libéré sa cargaison le long de la barrière de corail. De la répartition des briques de lest le long du récif, il déduit que le bateau a flotté un bon moment avant de couler. Comme les 90 flacons de la grotte aux flacons ont été retrouvés groupés et intacts, il est probable qu'ils ont coulé ensemble, emballés dans une caisse. Cette hypothèse nous invite à prospecter systématiquement le pied du récif vers l'Est, c'est-à-dire depuis l'arrière de l'épave. Existe-t-il d'autres grottes aux flacons ? Au bout de quelques jours, nous découvrons l'entrée d'une nouvelle caverne. Elle a échappé aux pilliers, mais elle est vide. Elle se prolonge sur deux mètres dans l'épaisseur du récif, formant un angle de 48 degrés, puis vers le haut. De la lumière filtre de son sommet, qui communique donc avec l'extérieur. Cette constatation suggère que les objets trouvés dans la précédente grotte ont pu y pénétrer par le sommet.

Une seconde hypothèse proposée par S. Spooner est que s'il existe des chenaux au pied des récifs, ils contiennent des flacons. L'équipe a donc dégagé le sable accumulé sous le surplomb du massif corallien. Des chenaux de un mètre de profondeur, remplis de flacons, sont apparus. Dans un secteur, tous les flacons sont empilés, les cols vers le haut, ce qui démontre qu'ils sont arrivés là emballés dans des boîtes aujourd'hui disparues. Dans un autre secteur plus profond, nous découvrons une série de couches constituées de flacons, auxquels se mêlent des morceaux de corail. Ainsi, le bateau tapant sur le récif, une pluie de morceaux de corail s'est mêlée à une pluie de flacons se déversant hors de la coque.

Plongées profondes dans les archives

Après la fouille de 2000, l'un d'entre nous – François Gendron – se met à la recherche des traces du mystérieux bâtiment français dans les archives. Mais comment retrouver un bâtiment perdu dans la mer des documents du début du XIX^e siècle ? Heureusement, lors des fouilles, quelques monnaies en argent (réaux de huit) à l'effigie du souverain espagnol Ferdinand VII (1784-1833) ont été exhumées (voir la figure 5). Parmi elles, le réal le plus récent date de 1829, ce qui implique que le naufrage s'est produit cette année-là où l'une des années suivantes. F. Gendron effectue plongée après plongée dans la mer des archives, et, en juin 2002, après plusieurs mois de recherches aux archives nationales, il découvre enfin l'identité de l'épave du parfumeur. Claude et Jacqueline Briot, du Centre havrais de recherche historique, l'ont aidé à rassembler des éléments d'archives dispersés entre Paris, Le Havre et Rouen.

La phrase la plus émouvante de ces documents, celle qui livre la clé de l'énigme, est la suivante : « *Le Casimir s'est perdu dans la nuit du 27 au 28 avril 1829 entre la Pointe*



6. Ce cap de mouton (b) est l'un des vestiges du gréement. Association de deux pièces de bois dur, de formes circulaires et dotées d'une gorge, les caps de mouton étaient généralement percés de trois trous. Sur les anciens voiliers, on y fixait les haubans que l'on tendait ensuite à l'aide d'un cordage passant par les trous. Une série de réaux d'argent a été retrouvée (c). Ces monnaies espagnoles, à l'effigie du roi espagnol Ferdinand VII (1784-1833) constituaient alors une devise acceptée sur toutes les mers et dans tous les ports des Caraïbes. Combien y en avait-il à bord ?

7. Cette cheville de bronze tordue (d) est un témoin indirect des chocs violents subis par le navire au cours du naufrage. D'abord stabilisé en semi-flottaison, le *Casimir* a sans doute été jeté à de nombreuses reprises contre la barrière de récifs. Il a ensuite sombré, et les vagues et les courants ont achevé de le disloquer.

Isabellique et La Grange près de Monte Cristi, seuls quelques débris du navire ont été sauvés et une faible partie de la cargaison. » Ainsi, l'« épave aux verres » des pêcheurs, l'« épave du parfumeur » des archéologues, correspond à un brick havrais nommé *Casimir*. Construit aux chantiers navals de Boulogne-sur-Mer en 1824, inscrit au Havre en 1825, il est d'abord la propriété, entre 1825 et 1827, des armateurs *Franque, Paumelle fils et Compagnie*. Le *Casimir* est revendu en 1828 à la maison *Baudin, Etesse et compagnie*, qui conserve son nom, inspiré du prénom du poète et auteur dramatique havrais Casimir Delavigne (1793-1843).

C'est le 8 février 1829 que le *Casimir* appareille du Havre à destination des Antilles. Sa route passera par l'île danoise de Saint-Thomas et par Haïti, où il doit faire escale au Cap-Haïtien (côte Nord) et à Port-au-Prince (côte

Ouest). Il est manœuvré par un équipage de dix hommes, commandé par le capitaine au long cours Jean-Louis Favre. Cinq passagers font aussi le voyage. En cale se trouvent 120 tonneaux (120 tonnes) de marchandises, pour une valeur déclarée de « 161 653 francs » de l'époque.

Après moins de deux mois de traversée transatlantique, le *Casimir* jette l'ancre dans le port de Charlotte-Amalie, capitale de Saint-Thomas. Selon les déclarations de l'équipage et des passagers : « On avait pris à St.-Thomas un baril placé près de la porte de la chambre du capitaine. » Baril « extrêmement lourd », aux dires du novice Louis Bocher, qui aida à le décharger du canot. Les imaginations sont excitées, car le capitaine ne révèle pas la nature de son contenu.

Le jeudi 23 avril il fait beau. Au matin, le *Casimir* relève pour Haïti et approche la côte septentrionale de l'île



8. Ces fioles de parfum (a et b) à la décoration recherchée et ce bouchon de flacon (c) sont des témoignages du succès à l'export de la parfumerie parisienne au début du XIX^e siècle. Parce qu'ils concentrent une valeur marchande importante dans un volume réduit, les parfums

ont toujours constitué une marchandise adaptée au commerce au long cours. Au cours du naufrage, ces fioles sont tombées par caisses entières au pied du récif de corail, où elles se sont ensablées ou ont été repoussées vers les grottes attenantes.

Une cargaison reconstituée

L'emport du *Casimir* pour Haïti est de haute valeur, mais mal connu. Le double du « Connaissance de la cargaison », pourtant resté en France, n'a pas été retrouvé. Nos seules sources restent le *Registre d'entrées et de sorties du port du Havre*, qui donne le chiffre de 161 653 francs pour 120 tonneaux de « vin, toile, soierie, parfumerie, porcelaines diverses ».

La France est alors celle de la Seconde Restauration (1815-1830), celle qui vit régner Charles X (1757-1836), frère de Louis XVI et de Louis XVIII. À l'avènement de Charles X en 1824, le pays s'est rétabli, sous la férule du comte de Villèle (1773-1854), des conséquences financières de la défaite de Waterloo. Son économie est écartelée entre une agriculture dominante et une industrie dépendante de matières premières insuffisantes.

De son côté, Haïti est la première nation noire issue de l'esclavage dans les Antilles. La jeune république naît en 1804, mais subit violence et scission jusqu'à ce qu'en 1822, le général Jean-Pierre Boyer unifie l'île d'Hispaniola – le nom espagnol de l'île – et se fasse élire président à vie. Pour obtenir sa reconnaissance d'indépendance, Boyer s'engage sur la voie de la diplomatie. En Russie, il obtient du tsar Alexandre I^{er} une intercession auprès du roi de France. L'idée lancée par les diplomates est de faire de Saint-Domingue la première colonie commerciale du monde, c'est-à-dire un pays voué au commerce avec l'Europe, mais ne dépendant d'aucune puissance européenne. Elle a pour la France l'avantage d'économiser les coûts d'une reconquête. Dès l'accord passé, les navires français n'ont plus à se présenter sous pavillon étranger, tandis que la taxe sur les marchandises importées est ramenée à 7 pour cent au lieu de 12 pour cent.

Ces conditions s'appliquent à la cargaison du *Casimir*. Que contient-elle ? Les 30 barriques de vin sauvées du naufrage sont le reflet de la seule production agroalimentaire française créatrice de surplus exportables alors. Si aucune soierie de la cargaison du *Casimir* ne s'est conservée, le navire en contenait probablement beaucoup, car au XIX^e siècle, la sériciculture de la vallée du Rhône était un atout majeur de l'agriculture française. Quelques vestiges de la toile citée dans le registre du port du Havre ont été retrouvés. Nous avons aussi découvert que le *Casimir* transportait une grande quantité d'articles de mercerie – dés à coudre, boutons... –, destinés aux régiments de la République d'Haïti.

L'expression « articles de Paris » citée dans le registre du port du Havre se rapporte à plusieurs centaines de flacons de parfum en verre et cristal, ainsi qu'à des pots à onguents en faïence bleue et blanche. Ces objets montrent que, malgré la Révolution française, Paris n'a pas perdu de son prestige dans le domaine de la parfumerie. Les parfums en vogue sous le règne de Charles X se nommaient *Baume mexicain*, *Eau printanière*, *Parfum de Psyché*, *Parfum de la Dame blanche* ou du *Troubadour*. Les fouilles ont enfin révélé que le *Casimir* transportait beaucoup de matériaux de construction qui lui servaient en même temps de lest : briques, verre à vitre...

Cette liste est très représentative des productions d'export de la France de la Seconde Restauration. Le pays vivait alors son premier âge industriel, et la cale du *Casimir* offre une image de ce que cette France économiquement vulnérable aux événements extérieurs, pouvait exporter : des produits transformés et aucune matière première ou produit agroalimentaire bruts.

d'Hispaniola le samedi 25, qu'il commence à longer cap à l'Ouest. « Dans la matinée du 27, le temps est toujours beau. Ce n'est que l'après-midi que le vent qui avait été faible commence à s'élever. On avait l'espoir d'entrer bientôt au Cap Haytien », rapporte dans son témoignage Claude Marescot, le cuisinier. Dans l'après-midi, le matelot Toussaint Auguste Leclerc aperçoit « une goélette haïtienne à bâbord du *Casimir* faisant route comme nous, mais se dirigeant plus au large que nous ». Vers 10 heures du soir, « le novice Henri Ragonde étant sur le devant pour veiller avec le maître d'équipage, [...] le capitaine vint les chercher et leur dit qu'il était inutile de veiller devant. Mais le maître lui recommanda de toujours veiller », rapporte le matelot Énoux. Le *Casimir* file maintenant plein Ouest pour passer le cap La Grange avant de virer Sud-Ouest vers Cap-Haïtien. Quand soudain, vers 11 heures et quart, il talonne brutalement ! Le premier choc détruit le gouvernail, de sorte que le *Casimir* est désarmé d'emblée, choque contre les récifs et s'emplit d'eau. On fait tomber les mâts pour éviter que les vagues ne donnent dans les voiles. Le maître Buret rapporte qu'après avoir tenté de lofer, « on jeta une ancre pour faire rester le navire en place ». Mais, selon le novice Mesnit, le *Casimir* « se pencha sur bâbord, puis se releva, entièrement plein d'eau, les vagues passant par-dessus ». Vers 11 heures 30, le sort du malheureux brick est scellé. Il est plaqué sur bâbord contre le récif, sa coque doit être ouverte en plusieurs endroits et les lames qui passent par-dessus le bord finissent de le remplir. Il s'enfonça jusqu'à ce que sa quille repose sur le fond. Passagers et membres de l'équipage étant montés sur le pont dès le premier choc, ils resteront toute la nuit agrippés au gréement. La tempête éclate. Le 28 avril au matin, découvrant dans l'aube naissante la proximité du rivage, les naufragés gagnent la terre sur des débris du navire.

Retour vers le *Casimir*

Le *Casimir*, submergé par les lames et disloqué par les chocs répétés contre le corail, a sombré par sept à huit mètres de fond entre les pointes Isabellique et La Grange, « à quatre lieues environ de cette dernière et à une lieue environ de terre ». Les papiers du navire furent perdus et seules 30 barriques de vin, « quelques objets de peu d'importance » et le canot vinrent à la côte. Dans la journée du 29 avril, les naufragés furent recueillis par un pêcheur haïtien qui les transporta jusqu'à la ville de Monte Cristi, où ils déclarèrent leur mésaventure au greffe du tribunal de Paix. Puis ils se rendirent au Cap-Haïtien sur une goélette mise à leur disposition par le commandant de Monte Cristi.

En 2002, nous pouvons enfin comparer les documents d'archives aux hypothèses échafaudées par S. Spooner



quant au déroulement du naufrage ; nous constatons qu'elles coïncident. C'est bien dès le premier choc que le gouvernail du *Casimir* est arraché. Ingouvernable, il est poussé par les vents entre les récifs de la barrière de corail et percute de l'avant une rangée de récifs affleurant à un mètre sous la surface, qu'il ne peut franchir. Il est alors plaqué sur bâbord. Sa coque s'est ouverte, et il sème sa cargaison. Mais toujours poussé par les vents de Nord-Est et les vagues, il parcourt encore une centaine de mètres, sa quille arrachant des blocs de corail qui viennent se mêler aux caisses qui tombent au pied du récif. L'action conjuguée du courant de fond et des vagues finit par désarticuler le navire, comme le montrent les grosses chevilles de bronze pliées à angle droit que nous avons retrouvées.

Malgré les progrès entraînés par notre trouvaille dans les archives, il nous faut pas moins de quatre années pour rassembler les financements nécessaires à de nouvelles opérations archéologiques sur le *Casimir*. Nous mettons cette longue attente à profit pour créer, en 2001, le Groupe d'archéologie sous-marine anglo-danois, une association destinée à fédérer énergies et savoir-faire autour de l'archéologie sous-marine. En novembre et décembre 2005, les plongées sur le *Casimir* reprennent enfin. Nous commençons par découvrir avec effarement que les pilleurs ont encore sévi. Du *Casimir* il ne reste plus que sept mètres à peu près intacts ! Après un dimanche de repos, nous retrouvons notre installation archéologique saccagée. Dès lors, un officier de la marine de guerre dominicaine nous accompagne systématiquement en mer.

Si elles n'apportent rien de fondamentalement nouveau, les nouvelles fouilles prennent une signification bien plus précise, puisque, désormais, nous connaissons le nom du navire, sa cargaison, ses passagers, son équipage. Qui a bien pu jouer avec ces dominos en os pendant la traversée ? Pourquoi ce goulot de bouteille de vin avec son bouchon à moitié enfoncé ? Le cuisinier avait-il, un peu tôt, ouvert une bouteille pour fêter l'arrivée à destination ? Quant à cette monnaie espagnole – un réal –, provient-elle du mystérieux baril chargé à Saint-Thomas ? Enfin, lors des dernières plongées, une découverte en cours d'étude a relancé l'histoire du *Casimir*. Une petite fiole en verre bleu, intacte et fermée par un bouchon de liège, a été trouvée ; elle contient un mystérieux liquide noir...

Simon SPOONER, docteur en archéologie sous-marine, est le fondateur du Groupe d'archéologie sous-marine anglo-danois ou ADMAT. **François GENDRON** est archéologue et travaille au Département de préhistoire du Muséum national d'histoire naturelle, CNRS-UMR 5198.

Georges BORDONOVE, *Charles X, dernier roi de France et de Navarre*, Pygmalion, Gérard Watelet, coll. Les Rois qui ont fait la France, Paris, 1990.

Albert BRODER, *L'économie française au XIX^e siècle*, coll. Synthèse et Histoire, Ophrys, 2000.

Louis SAUVAGE, *Traité pratique d'architecture navale du commerce à l'usage des ouvriers charpentiers*, M. E. Robert, Paris, 1830.

Simon Q. SPOONER, *Shipwreck Taphonomy – A Study of Historic Wreck Formation Processes on the North Coast of the Dominican Republic from 1690 - 1829*, PhD in Maritime Archaeology, Bristol Univ. & ADMAT public., 2004.

www.admat.org.uk

Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

cths

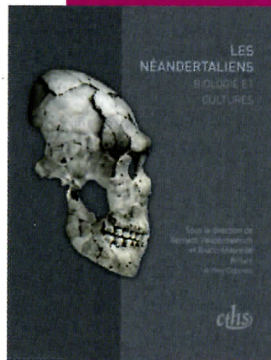
la plus importante collection d'instruments
de travail pour la recherche en sciences humaines

Les Néandertaliens

Biologie et cultures

Bernard Vandermeersch
et Bruno Maureille (dir.)

362 p., 21 x 27 cm, ill. couleur



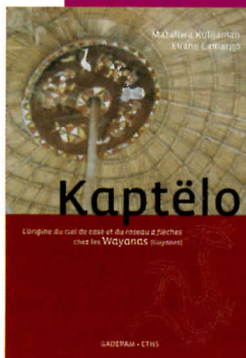
ISBN 978-2-7355-0638-5 / 42 €

Kaptëlo

L'origine du ciel de case
et du roseau à flèches chez
les Wayanas (Guyanes)

Mataliwa Kulijaman
et Eliane Camargo

112 p., 16 x 24 cm, ill. couleur



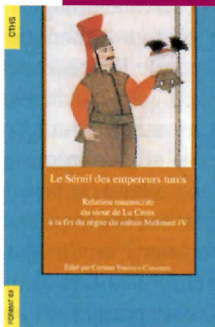
ISBN 978-2-7355-0646-0 / 25 €

Le sérail des empereurs turcs

Correspondance
des ambassadeurs
ottomans et du roi de
France au XVII^e siècle

Corinne Thépaut (éd.)

246 p., 12 x 18,5 cm



ISBN 978-2-7355-0647-7 / 15 €

1, rue Descartes 75231 • Paris cedex 05
ventes.cths@recherche.gouv.fr
vente en librairie ou sur notre site : www.cths.fr