

Amiral Baudin, nous avons retrouvé le *Casimir* ! **République dominicaine : l'archéologie sous-marine rejoint l'Histoire**

Bandeau : Côte septentrionale de la République dominicaine, 4 milles à l'est de Monte Cristi, par 8 mètres de fond repose une mystérieuse épave. En 1986 Peter Throckmorton, figure marquante de l'archéologie nord-américaine s'y intéressait déjà. Entre 1998 et 2001, puis en 2005, les plongeurs du groupe de recherches archéologiques *Anglo-Danish Maritime Archaeological Team* (ADMAT) y ont mené plusieurs campagnes de fouilles. Au fil des plongées, tant sous-marines qu'archivistiques, l'histoire pathétique du *Casimir* a refait surface. S'ajoutant à l'évènement, c'est un épisode de la vie d'un grand marin français du XIX^e siècle que nous avons aussi exhumé, l'amiral de France Charles Baudin.

Auteurs : Dr. Simon Q. Spooner • Dr. François Gendron

Le Casimir, lancé à Boulogne-sur-Mer, inscrit au Havre

« *Le Casimir s'est perdue dans la nuit du 27 au 28 avril 1829 entre la Pointe Isabellique et La Grange près de Monte Cristi, seuls quelques débris du navire ont été sauvés et une faible partie de la cargaison* ». Ces lignes, extraites d'une lettre en date du 27 juillet 1829 et exhumée en juin 2002 des archives du Ministère de la Marine, nous livraient enfin l'identité de l'épave que nous surnommions *Le Parfumeur*. Des archives parisiennes à celles du Havre en passant par Nantes et Vincennes, dépouillant lettres, rapports et journaux de l'époque, nous avons pu reconstituer l'ultime traversée du *Casimir*.

Le *Casimir* est un brick-marchand¹ à un pont d'environ 30m de long, de 156 tonneaux 37/94 de port avec un tirant d'eau, chargé, de 3,24m. Construit aux chantiers navals de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) sur les plans de Louis Sauvage², sa coque est doublée et chevillée de cuivre. Selon Louis Sauvage « *Cette dimension de navire [brick de 156tx] est celle la plus en usage dans nos ports pour la navigation de grand cabotage (...). Comme les capitaines (...) chargent en cueillette, ils terminent plus aisément leur chargement que si leur navire était d'un plus grand tonnage* ».

Lancé en 1824, le *Casimir* est inscrit au Havre, propriété entre 1825 et 27 des armateurs Franque, Paumelle fils et Cie. Il est revendu en 1828 à la Maison Baudin, Etesse et Cie. Ceux-ci lui conserveront son nom dédié au poète et auteur dramatique havrais Casimir Delavigne³ (1793-1843).

L'ultime traversée

Le 8 février 1829, le *Casimir* appareille du Havre à destination des Antilles. Sa route passera par l'île danoise de Saint-Thomas⁴ 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

¹ Le brick ou brig est un bâtiment à deux mâts verticaux avec un beaupré. Il porte des voiles carrées avec cacatois, bonnettes et parfois une petite voile d'artimon. Des voiles d'étai peuvent être établies entre les mâts.

² Louis Sauvage, « constructeur de navire » comme il se présente dans son *Traité pratique d'Architecture navale du Commerce, à l'usage des ouvriers charpentiers* (1830) est un cousin de Pierre Louis Frédéric Sauvage (1786-1857), inventeur de l'hélice (1832).

³ Fils d'un armateur et négociant du Havre, Casimir Delavigne connu dès 1818 un immense succès patriotique avec ses premières *Messéniennes* publiées en France occupée de l'après-Waterloo. En 1825, âgé de seulement 32 ans, ce romantique est élu à l'Académie française et consacré comme l'idole littéraire de la bourgeoisie d'affaires dite du « juste milieu ».

⁴ Cette possession danoise fut vendue en 1917 aux Etats-Unis. Elle fait aujourd'hui partie de l'archipel des îles Vierges.

voyage. Jean Baptiste Legros, prêtre du diocèse d'Orléans, se rend en Haïti « *pour y exercer son ministère* ». Anne Jean François Grenet-Pelé, maître de poste et laboureur à Toury (Eure-et-Loir), il se déclarera « *distillateur* ». Les autres sont Jacques Joubert un Français émigré en Haïti depuis 1825, Félix Boschis un commis-voyageur italien et un serrurier, Noël Bernard. Enfin, en cale se trouvent 120 tonneaux (1 tonneau de poids = 1 tonne) de marchandises pour une valeur déclarée de « *161 653 francs* » de l'époque.

Après moins de deux mois de traversée transatlantique⁵, 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. Le capitaine n'ayant pas révélé la nature de son contenu, les imaginations sont excitées. Le mousse Jean Baptiste Blin affirmera même avoir « *vu dans la chambre du capitaine une boîte où il y avait des doublons* ». Enfin, il semble qu'un passager supplémentaire du nom de Ricatte soit monté lors de cette escale.

Le jeudi 23 avril il fait beau. Au matin le *Casimir* relève pour Haïti. Le samedi 25, on atterre la côte septentrionale de l'île d'Hispaniola. Le matelot André Enoux raconte « *longé toute la côte, vu les maisons de Port Plate [Puerto Plata] très distinctement. Distance de terre 2 lieues à peu près* », auquel témoignage le matelot novice François Mesnit ajoute « *temps beau, presque toutes voiles dehors* ». Pour la journée du 27 avril Claude Marescot, le coq⁶, rapporte « *Dans la matinée du 27, le temps était beau. Ce n'est que l'après-midi que le vent qui avait été faible commença à s'élever. On avait l'espoir d'entrer bientôt au Cap Haytien* ». L'après-midi le matelot Toussaint Auguste Leclerc est de quart à la barre « *Aperçu une goélette haïtienne à bâbord du Casimir faisant route comme nous mais se dirigeant plus au large que nous. Dans la soirée, relevé la pointe Isabellique sur les 6 heures, 7 heures du soir, (...) à la distance de 2 lieues et demi-3 lieues. Temps favorable. Le vent s'élevant d'une manière à filer de 6 à 7 nœuds et tout faisant présager une bonne route. Vent Nord-Nord Est, cap à l'Ouest. A 8 heures cap Ouest demi Sud, les vents toujours de la même partie, le ciel un peu couvert. De 8 heures à minuit, devait être le quart du capitaine, la barre tenue par André Enoux, matelot, de 8 à 10 heures.* ». A 8 heures le matelot Enoux reprend la barre et relate qu'à cette heure « *le vent augmente un peu soufflant du Nord-Est, cargué le petit perroquet, toujours la même route. Le capitaine prit alors son quart (...). Le temps devint plus sombre. Le bâtiment filait de 7 à 7 1/2 nœuds.* ». Il est maintenant 10 heures, le matelot Enoux cède sa place au novice Henri Ragonde « *A 10 heures temps sombre mais sans orage, très favorable pour venir au vent et faire route ; un peu de pluie. (...) Etant sur le devant pour veiller avec le maître d'équipage, le capitaine dit à celui-ci qu'il était inutile de veiller devant. Mais le Maître lui recommanda de toujours veiller* ». Guillaume Buret, maître d'équipage, confirmera cet ordre du capitaine Favre « *Entre 9 heures et 10 heures du soir, étant sur le devant avec le novice Ragonde, le capitaine leur dit que faites-vous là ? Venez donc ici pour surveiller. Ragonde restant seul au bossoir* ».

⁵ En 1828, le *Casimir* avait déjà fait le même voyage sous les ordres du capitaine Favre et du maître Buret. Parti du Havre le 7 mai, il était arrivé à Saint-Thomas le 22 juin. Il en releva le 9 juillet pour Haïti mais sans le matelot Henry Green et le novice Jean Lelay qui avaient déserté. Le 8 août, lors de l'escale de Port-au-Prince, le mousse Denis Lhuiller décéda dans des circonstances non précisées sur le *Rôle d'Equipage*. Auguste Poux, novice embarqué à Port-au-Prince pour compléter l'équipage « *n'a point paru lors du départ* » (AMH 1Mi 224, 6P6-58).

⁶ Cuisinier de bord dans la marine.

Le naufrage

Le *Casimir* file maintenant plein ouest pour passer le cap La Grange avant de virer sud-ouest vers Cap-Haïtien. Quant soudain, vers 11 heures et quart, il talonne brutalement !

« *Dans le moment du choc, le gouvernail fut démonté et le déclarant [Ragonde] renversé par la barre du gouvernail. Le capitaine commandant de lofer [manœuvre consistant à venir au vent], 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 parlerons de cela plus tard ; pensons maintenant à nous sauver ».* Jacques Georges Sper, capitaine en second, confirme cette accusation dans son interrogatoire et ajoute « *le maître d'équipage faisant le quart du capitaine qui était couché dans son hamac sur le pont* ». 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 un récif, sa coque doit être ouverte en plusieurs endroits et les lames qui passent par-dessus finissent de le remplir. Il s'enfonça jusqu'à ce que sa quille vienne reposer sur le fond. Passagers et membres de l'équipage étant montés sur le pont dès le premier choc, ils resteront agrippés toute la nuit aux gréements des mâts de beaupré et de misaine. Pour ajouter du pathétique à la scène de ces corps suspendus au-dessus de l'eau noire, la tempête qui menaçait, éclata.

Le 28 avril au matin, découvrant dans l'aube naissante la proximité du rivage, les naufragés gagnèrent la terre sur des débris du navire. Le *Casimir*, submergé par les lames et disloqué par les chocs répétés contre le corail, avait sombrer par 7 à 8 mètres de fond entre les pointes Isabellique et La Grange « *à 4 lieues environ de cette dernière et à 1 lieue environ de terre* ». Les papiers du navire furent perdus et des marchandises, seules trente 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, de là, ils se rendirent au Cap-Haïtien sur une goélette mise à leur disposition par le commandant de Monte Cristi. Là, Jean-Baptiste Balardelle, chancelier chargé de la gestion du Consulat de France en cette ville procéda à leur interrogatoire individuel. La lecture de ces déclarations montre une amplification des accusations portées contre le capitaine Favre. Le novice Mesnit, premier interrogé le 6 mai déclare « *on pourrait reprocher au capitaine l'imprudence de longer la terre de si près, surtout la nuit* ». Le 7 mai, 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 lorsque le vent devint frais et qu'en définitive, ils croyaient le capitaine coupable de négligence 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 d'autant plus qu'il était très facile de prendre plus au large* ». Mais nous n'avons malheureusement pas la déclaration de Jean-Louis Favre, blessé au cours du naufrage, le capitaine du *Casimir* est à l'hôpital. Nous ne savons pas non plus si les armateurs lui intentèrent un procès, action susceptible de fournir de nouveaux documents d'archives.

Enfin, aux relations de l'évènement, on peut ajouter cet étrange extrait d'une lettre en date du 27 juillet 1829 et adressée par le chancelier Balardelle à M. Demoin, chef du service

de la Marine au Havre « *Les débris clairsemés du Casimir et son canot en mauvais état ont été vendu comme je m’y attendais pour une somme insignifiante. (...) Quelques démarches heureuses m’ont mis à même d’augmenter la trop faible somme qui reviendrai aux assureurs : 2kg 326gr (9 marcs et 6 onces) d’argent en 23 morceaux provenant des débris d’une croix de même métal, trouvée sur le rivage après l’échouement du navire sont déposés en chancellerie à la disposition de qui de droit. Ces morceaux d’argent avaient été ramassés et partagés entre les personnes naufragées, pour subvenir à leurs premiers besoins. A leur arrivée ici, elles se sont empressées de me les remettre, sur ma première réquisition. Le nombre de ces morceaux d’argent ainsi que leur poids ont été constaté en leur présence avant d’en effectuer le dépôt* ».

La cale du Casimir, un instantané du commerce au long-cours sous la Restauration

L’emport du *Casimir* pour Haïti est financièrement important mais ne nous est pas connu en détail. Le double du *Connaissance de la cargaison* pourtant resté en France, n’a pas été retrouvé aux archives départementales de la Seine-Maritime. 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* » et bien sûr les objets retrouvés lors des fouilles.

Historiquement cet événement se produite au cours de la période dite de la seconde Restauration (1815-1830) et 1829 est la dernière année du règne de Charles X (1757-1836), frère de Louis XVI et de Louis XVIII. A son avènement en 1824, le pays s’est rétabli sous la férule du comte de Villèle (1773-1854) « *peut-être le meilleur financier qu’eut le pays depuis Colbert* » des conséquences de la défaite de Waterloo⁷. Mais la France de Charles X reste économiquement « *Ecartelée entre une agriculture dominante soumise aux aléas climatiques et une industrie sensible au grand large tant du fait de l’insuffisance des matières premières (houille, coton, laine fine) que du rôle des exportations pour les secteurs les plus actifs (textiles, meubles, articles de « Paris »)* » (Broder 1993, 24).

Vin, soieries, mercerie, « articles de Paris » et matériaux de construction

Les trente barriques de vin sauvées du naufrage sont le reflet de la seule production agroalimentaire française créatrice, à l’époque, de surplus propres au développement d’un négoce international. Entre 1825 et 34, la production viticole du pays est d’environ 40,17 millions d’hectolitres par an⁸. Sur ce volume, entre 1827 et 1836, la France en exportait annuellement pour 66 millions de francs.

Si aucune soierie de la cargaison du *Casimir* ne s’est conservée, il faut rappeler qu’au XIX^e siècle la sériciculture de la vallée du Rhône était l’un des atouts majeurs de l’agriculture française. Comme le fil de soie brut étant lourdement taxé à la sortie du territoire, sa transformation profitait aux soieries de Lyon, Roanne, Saint-Étienne et Tarare. De 12 000 métiers actifs en 1812 on passa à 25 000 en 1824. Mais la demande industrielle s’accroissant

⁷ Les conséquences de la défaite de Waterloo vont épuiser économiquement le pays. En 1815 la France est occupée par une armée de 1,2 million d’hommes qui exige 50 millions de francs de subsistance et 144 millions d’indemnités d’habillement et d’équipement. Le second Traité de Paris (20 novembre 1815) ampute la France de la Sarre orientale et de la Savoie. S’y ajoute une indemnité de guerre de 700 millions sur 5 ans dont le versement est garanti par la présence et l’entretien d’un corps d’occupation de 150.000 hommes toujours aux frais de la France. A tout cela s’ajoutent les conséquences moins visibles des blessures des anciens combattants de retour chez eux dans un pays essentiellement agricole. Pourtant, la France reste en ce début du XIX^e siècle la plus grande puissance d’Europe.

⁸ A titre de comparaison, la France a produit en 2005 un volume total de 53,5 millions d’hectolitres de vin et en a exporté 13,83 millions d’hectolitres pour une valeur de 5 594 millions d’€ (source Direction Générale des Douanes et Droits Indirects).

plus vite que la production, les qualités de fils bons marchés vinrent à manquer et on importa des fils piémontais voire syriens.

En revanche quelques vestiges de la toile citée dans le *Registre du port du Havre* ont été retrouvés lors des fouilles. Première industrie française avec 1,6 milliard produit en 1840, le textile est pourtant en perte de vitesse à l'international. Liés à l'industrie textile, nous avons découvert que le *Casimir* transportait une grande quantité d'articles de mercerie : dés à coudre et boutons estampés en alliage de cuivre. Ces derniers étaient destinés à l'équipement des 4^e, 7^e, 10^e, 13^e et 23^e Régiments de la République d'Hayti. L'un de ces boutons est même signé d'un fabricant parisien « *Pépin Lehalleur Paris* »⁹.

L'expression « articles de Paris » 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, Paris n'a pas perdu de son prestige dans le domaine de la parfumerie. La capitale française est restée un centre de création artistique inégalé et d'une vie mondaine propice à la consommation renouvelée de produits à la mode. 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 crèmes parfumées étaient à base de pâte d'amande et les pommades odorantes à base de véritable moelle de bœuf, graisse d'ours ou aux feuilles de noyer. Ces produits cosmétiques avaient deux origines, Grasse et Paris. Grasse récoltait les fleurs et produisait les matières premières, Paris confectionnait les produits et animait le mouvement commercial jusqu'à détenir, au cours du siècle, la presque totalité du marché mondial de la parfumerie de qualité. Nous ne saurons peut-être jamais le nom du parfum transporté par le *Casimir*, une surface ovale et vide sur certains des flacons devait être destinée à la pose d'une étiquette désintégrée depuis longtemps. En revanche tous ces récipients, flacons et pots, sont frappés des initiales « D. R. » moulés dans le verre ou imprimés en dessous. Après bien des hypothèses, nos recherches nous ont conduit jusqu'à Robert Le Demandé. Celui-ci était propriétaire, entre 1790 et 1834, d'une faïencerie dans le quartier de Sanvic au Havre et produisait de la poterie rouge très commune principalement destinée aux colonies. Toutefois Robert Le Demandé ne semble pas avoir été verrier, aussi les hypothèses au sujet des initiales « D. R. » restent-elles ouvertes.

Les fouilles ont enfin révélé que le *Casimir* transportait un gros volume de matériaux de construction qui lui servait en même temps de lest. Il s'agit de centaines de briques et de grandes plaques de verre à vitres.

Cette liste « à la Prévert » 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 assez exacte de ce que cette France économiquement vulnérable aux événements extérieurs pouvait exporter. C'est-à-dire uniquement des produits transformés et aucune matière première ou produit agroalimentaire brut comme des céréales. La France de Charles X n'en produisait pas suffisamment pour entretenir un négoce international régulier.

Royaume de France et République d'Haïti, relations complexes et solutions improbables

De l'autre côté de l'Atlantique, il y a la jeune République d'Haïti. En 1829, toute l'île d'Hispaniola est gouvernée par le général Jean-Pierre Boyer (1775-1843), élu président à vie en 1818. L'actuelle République dominicaine n'existe pas encore. Pour comprendre la situation politique de 1829, il nous faut reprendre le cours des événements historiques.

⁹ Dans *l'Almanach du Commerce de Paris*, édition 1817, Pépin-Lehalleur est « fabricant de boutons et tout ce qui concerne l'habillement militaire ». Il était installé 39, rue Saint-Avoye à Paris dans le 4^{ème} arrondissement. Cette rue a disparu lors du percement de la rue Rambuteau, ne subsiste aujourd'hui qu'un passage Saint-Avoye.

En 1818, lorsque Boyer est élu président, le Nord de la partie occidentale de la République d'Haïti d'aujourd'hui reste sous la gouvernance du cruel roi Henri Christophe, dit Henri 1^{er} et cela jusqu'à son suicide en 1820. Haïti réunifié, Boyer profita d'une révolte des habitants de Santo Domingo contre l'Espagne pour envahir avec sa puissante armée de 25.000 hommes, la partie orientale de l'île. Et le 9 février 1822, comme à l'époque de Toussaint Louverture (1743-1803) le chef de la Révolution de 1791, toute l'île d'Hispaniola est sous son autorité. L'armée haïtienne ne s'en retirera qu'en 1844, lors de la proclamation d'indépendance de la République dominicaine.

La médiation russe

Mais jusqu'en 1824 Haïti reste une nation diplomatiquement isolée. Aucune nation n'a officiellement voulu reconnaître l'indépendance de l'ancienne colonie française de Saint-Domingue. Même l'Angleterre qui à l'époque de l'expédition Rochambeau (1802-1803) avait considérablement aidé les révoltés haïtiens, se gardait bien de toute reconnaissance. Quant à la France, l'ancienne puissance coloniale, elle ne savait plus comment se résoudre à la perte de sa « Perle des Antilles ». Pour ne pas arranger les rapports, en novembre 1814, l'un des envoyés du roi Louis XVIII fut assassiné par Christophe¹⁰. Aussi pour obtenir sa reconnaissance d'indépendance Boyer préféra s'engager dès 1818 sur la voie de la diplomatie. Et c'est en Russie, auprès du Tsar Alexandre 1^{er} qu'il trouva le soutien nécessaire pour intercéder avec le roi de France. En appuyant l'idée de faire de Saint-Domingue la première colonie commerciale du monde, la France comprit qu'elle économiserait les coûts d'une nouvelle tentative de reconquête et d'entretien d'une armée d'occupation. En adoptant cette solution diplomatique, la France pouvait aussi reprendre le commerce qui avait fait la richesse des villes portuaires du Havre, Nantes et Bordeaux. Quant aux navires français, ils n'auraient plus à se présenter dans les ports haïtiens sous pavillons étrangers et verraient la taxe sur les marchandises importées ramenée à 7% au lieu de 12%. A cela s'ajoutait le versement par Haïti d'une indemnité de 150 millions de francs sur 5 ans destinée à indemniser les anciens colons. Malgré la démesure de la somme demandée, Boyer accepta et le 17 avril 1825, Charles X reconnaissait par ordonnance l'indépendance de la partie française de Saint-Domingue. Mais après avoir essayé toutes les solutions, création d'une banque d'Haïti, vente des domaines nationaux, emprunt, nouveaux impôts, etc., Boyer ne parvint pas à réunir la somme promise. En 1838, sous Louis-Philippe 1^{er} (1773-1850), la dette sera réduite à 60 millions sur 30 ans et dans le même temps, le roi de France ratifiait par un traité la reconnaissance définitive d'Haïti. C'est aux négociations de ce traité de paix que participa Charles Baudin. Il relate les étapes de cette mission dans son journal personnel conservé au Service Historique de la Marine. On y apprend que durant les pourparlers une division navale française se tenait prête au large de l'île de la Tortue. Quant à ses rapports avec le second négociateur, le député baron de Las Casas (1766-1842), ils n'étaient pas des plus agréables. Comme en témoigne cette pensée griffonnée un soir après qu'il est découvert le double jeu mené par le dit baron « *laisser entre la colère et l'orage qui la suit, l'intenable d'une nuit* ».

¹⁰ Deux versions s'opposent sur la condamnation à mort de Franco de Medina. L'une dit que Henri Christophe aurait prit prétexte que la lettre qui lui était adressée ne portait pas la mention « *Roi Henry 1^{er}* » mais « *Au Général Christophe, Commandant l'arrondissement du Nord de la colonie de St-Domingue* ». L'autre version serait que les clauses secrètes de la mission Dauxion-Lavaysse auraient été de proposer aux différents dirigeants d'Haïti (Henri Christophe au Nord et le général Alexandre Pétion au centre et au Sud) un retour à la situation antérieure à 1793 avec rétablissement de l'esclavage.

Du Perfume wreck (Parfumeur) au Casimir : archéologie et taphonomie du naufrage

Nous ignorons quant l'épave du *Casimir* fut découverte¹¹. Juste savons-nous que les pêcheurs locaux l'appelaient l'*Epave aux verres* ou l'*Epave aux assiettes*. C'est eux qui en 1985 révélèrent sa position au pionnier de l'archéologie sous-marine nord-américaine, Peter Throckmorton (1928-1990). En 1986, il y réalisa la première évaluation archéologique constatant que l'épave reposait par 7 à 8 mètres de fond à 2,5 milles du rivage. Elle était orientée est-ouest, parallèlement à un récif de la barrière de corail et n'émergeait alors du sable que le ballast-cargaison constitué d'une pile de briques bien rangées et cimentées par les organismes marins. La découverte au cours de cette plongée du premier flacon à décor de coquille Saint-Jacques et des premiers pots à onguents en faïence bleue valurent au *Casimir* le surnom archéologique de *Perfume wreck (épave du Parfumeur)*.

Prospections et pillage

Entre 1998 et 1999, trois nouvelles prospections de l'épave furent menées par l'archéologue anglais Simon Q. Spooner, préalables à la fouille de 2000. Elles permirent de relever la présence de briques sur 135m vers l'est depuis la pile en place, suggérant que le bateau ait dû « semé » sa cargaison par l'arrière ou le côté en coulant. Un dispositif mécanique pouvant être une pièce de guindeau fut photographié et remonté. Enfin deux sondages pratiqués de part et d'autre de la pile de briques permirent de dégager des varangues et une partie du bordage car le vaigrage avait disparu. En revanche carlingue et quille restaient invisibles.

Lorsqu'il revint fin 1999, Simon constata le désastre. A l'est de la pile de briques, au moins quatorze varangues avaient été arrachées de même que les chevilles en bronze. A l'ouest de la pile, cinq varangues avaient également été détruites ou coupées et la pile de briques bouleversée. Le site donnait l'impression d'avoir été dynamité. D'ailleurs comment expliquer autrement les grands cratères visibles dans le sol et la destruction de ces grosses pièces de bois, brisées comme des allumettes. Les pillards n'avaient emporté que les objets intacts abandonnant sur place les morceaux des autres. Pire ! En arrachant les varangues, les virures de bordage se retrouvaient soumises à l'action des tempêtes et du courant de fond circulant entre les récifs, le « *Mal de fondo* ». Même le récif de corail avait souffert de ce pillage, en particulier l'entrée de la « grotte aux flacons » qui était complètement détruite.

En 1998, après les opérations de dégagement et de relevé architectural, une prospection systématique avait permis de découvrir, enfouie sous le sable à la base du récif, l'entrée d'une petite cavité. Celle-ci remontait dans le récif et là, mélangés au sable corallien, se trouvaient 90 flacons intacts. Ce « trésor » récupéré, nous avons redissimulé cette entrée mais l'action des pillards en avait eut raison. Oubli ou provocation, nous avons retrouvé à proximité un bloc de corail emprisonnant encore sept flacons intacts. Dans les vestiges du pillage, nous découvrîmes aussi 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* »¹².

La fouille de 2000

La fouille extensive de l'épave programmée entre juillet et août 2000 aura duré six semaines. Le programme visait à l'étude de la surface pillée pour exhumer le maximum de données

¹¹ En août 2002, j'ai reçu un courriel d'un Dominicain qui m'expliquait que durant sa jeunesse « *il y a plus de 25 ans* », il avait plongé sur cette épave alors nommée le « *Barco de los cristales* ».

¹² La conserverie industrielle de Joseph Colin fut construite en 1824. En 1927, la famille Amieux propriétaire des Conserveries Nantaises installa, dans l'usine désaffectée, le *Musée technique et rétrospectif de la conserve*, consacré à l'histoire économique et gastronomique de Nantes du XVII^e au XIX^e siècle. Ce Musée des Salorges fut donné à la ville en 1933 mais détruit au deux tiers par un bombardement en 1943. Les collections rescapées furent transférées en 1954 au Château des Ducs de Bretagne où réinstallées dans le Bâtiment du Harnachement, elles furent visibles à nouveau en 1956. Un nouveau réaménagement a été effectué en 1976.

architecturales pouvant conduire à l'identification de l'épave. Dans cette philosophie de fouille de sauvetage nous voulions aussi remonter le maximum d'objets afin de les préserver d'un nouveau pillage. L'opération fut réalisée en collaboration avec les étudiants de la Nova Southeastern University (Fort Lauderdale, Floride), les plongeurs du BSAC Special Branch Londinium Military Diving Club (LMDC) et du 256 City of London Field Hospital Unit de l'Armée britannique. Un carroyage en tubes PVC de 9x9m subdivisé en carrés d'un mètre de côté fut immergé et positionné en parallèle du récif.

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 et débitant une pression de 25bars. Le sédiment s'évacue par un gros tuyau loin de la zone de fouille où il est rejeté sur une grille de tri. Cette technique permet d'aspirer rapidement de gros volumes de sédiment et, en sortie, de récupérer d'éventuels petits objets qui auraient échappé à la sagacité du fouilleur. Une journée de travail sur l'épave du *Casimir* commence par le franchissement acrobatique de la barrière de corail par des passes uniquement connues de nos pilotes dominicains. A l'aplomb de l'épave, mise à l'eau et branchement de la pompe, commence alors le ballet des plongeurs. Durant 1 heure 30 à près de 4 heures de plongée effective, carré après carré, le *Casimir* livre ses secrets. Le travail ne s'arrête qu'en début d'après-midi car les vents dominants soufflant du nord-est poussent des masses d'eau vers la côte. Entre les récifs de la barrière la mer se creuse alors profondément. Au fond les plongeurs, malgré leur sur-lestage, sont malmenés tandis qu'en surface le bateau qui danse sur les vagues rend dangereux l'utilisation de la pompe. 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, ils sont levés à l'aide de sacs gonflables dits « parachutes ». L'air y est insufflé jusqu'à l'obtention d'une flottabilité positive qui soulève alors la masse (canon, ancre, etc.) du fond.

En 2000, rapidement après l'installation du chantier, une portion de la carlingue du *Casimir* avec les boulons en bronze la rattachant à la quille, fut mise au jour. Mais celle-ci était dressée à près de 48° témoignait de la dislocation du bâtiment consécutivement au naufrage. L'épave est littéralement coupée en deux par la longueur et tout le côté tribord a disparu. Le retour de galbord tribord ayant disparu nous pûmes à loisir étudier une coupe verticale de la colonne vertébrale du bateau. Même la cannelure, nommée râblure, courant tout le long de la quille et dans laquelle vient s'encastrier le bordage de galbord pu être mesurée. Mais la fouille ayant débuté tard dans la saison et les premiers cyclones étant arrivés dès fin juillet, seuls 22x1m² purent être fouillés.

Un trésor de verre

La portion de récif, dite la « grotte aux flacons », ayant été totalement détruit, nous nous interrogeons sur le processus qui avait pu conduire à la capture de ces petites bouteilles. Comme nous n'étions pas encore à l'époque en possession des données d'archives, Simon envisageait l'hypothèse taphonomique que le bateau avait dû s'ouvrir au flanc du récif et avait libéré sa cargaison de tous côtés. En se référant à la surface d'éparpillement des briques le long du récif, il apparaissait qu'avant de couler le bateau avait dû flotter un certain temps. De plus, les 90 flacons de la grotte ayant été retrouvé groupé et intacts, il semblait plausible qu'ils avaient dû être emballés dans des caisses dont la désintégration avait conduit à leur libération sous le récif. Partant de cette hypothèse, il nous fallait donc prospecter systématiquement tout le long du pied du récif en remontant vers l'est depuis l'arrière de l'épave pour tenter de découvrir une ou plusieurs autres « grottes aux flacons ». Au bout de quelques jours un

secteur retint particulièrement notre attention. Enfouie sous 50cm de sable, l'entrée d'une nouvelle et profonde caverne apparue, celle-ci avait miraculeusement échappé aux pilliers. Elle se prolongeait sur deux mètres dans l'épaisseur du récif formant un angle de 48 degrés, puis se relevait vers le sommet. A l'intérieur, un trésor de verre nous attendait. Des centaines de flacons de parfum intacts y flottaient près du plafond. Cette hypothèse étant validée, nous n'avions plus qu'à poursuivre la prospection sur toute la longueur du récif et effectivement, l'un après l'autre d'autres tunnels et cavités livrèrent leur lot de flacons. Dans l'un d'eux, toutes les bouteilles étaient encore bien groupées, le col tourné vers le haut, démontrant qu'elles avaient bel et bien été emballées. En revanche une ultime autre cavité présentait un méli-mélo de bouteilles, de blocs de corail et d'une brique. Nous la rapportons au troisième gros impact du *Casimir* et peut-être là eut lieu l'ouverture de la coque.

Taphonomie du naufrage

En 2002, lorsque nous pûmes enfin comparer les documents d'archives à l'hypothèse taphonomique de Simon, déduite des constats archéologiques, il apparut que celle-ci correspondait à 97%. Le *Casimir* arrache son gouvernail dès le premier choc. Ingouvernable, il est poussé par les vents entre les récifs de la barrière de corail. Il percute de l'avant la rangée de récifs qui affleure à 1m sous la surface et qu'il ne peut franchir. Il est alors plaqué sur bâbord contre celle-ci, sa coque s'est ouverte, il sème sa cargaison. Mais toujours poussé par les vents de Nord-nord-est et les vagues, il parcourt encore une centaine de mètres arrachant de sa quille des blocs de corail qui viennent se mêler aux caisses tombant au pied du récif. L'action conjuguée du courant de fond et des vagues finira de désarticuler le navire comme le montre de grosses chevilles de bronze pliées à angle droit.

2005, retour sur le *Casimir*

Nous aurons attendu quatre années avant de retrouver des financements nécessaires à des opérations archéologiques de cette envergure. L'attente fut longue mais mise à profit pour créer, en 2001, *Anglo-Danish Maritime Archaeological Team* destinée à fédérer les énergies et les savoir-faire autour de l'archéologie sous-marine. En 2002, à partir des indices archéologiques recueillis, les recherches en archives permirent d'identifier l'épave du *Parfumeur* au *Casimir*. Et en novembre-décembre 2005, les plongées sur l'épave du *Casimir* prenaient une autre dimension. Qui avait bien pu jouer avec ces dominos en os pendant la traversée ? Quant à ce goulot d'une bouteille de vin avec le bouchon à moitié enfoncé, Claude Marescot l'avait-il ouverte, un peu tôt, pour fêter l'arrivée à destination ? Quant à ce réal¹³, provenait-il du mystérieux baril chargé à Saint-Thomas ?

Mais nous n'étions pas les seuls à être revenus !

Entre les deux campagnes, les pilliers avaient encore sévis. Du *Casimir* il ne reste plus que 7m d'à peu près intact. Le 5 décembre, après un dimanche de repos, nous avons même retrouvé l'installation archéologique saccagée. Les tubes PVC du carroyage avaient été dispersés au gré des courants, tandis que « qu'ils » avaient tenté de jeter la buse de la pompe aspirante et son tuyau d'évacuation par-dessus la barrière de corail. Dès lors, pour nous

¹³ En tous 65 réales de 8 en argent à l'effigie du souverain espagnol Ferdinand VII (1784-1833) ont été découvertes au cours des différentes campagnes. Leur frappe remontait à 1813 pour la plus ancienne et 1829 pour la plus récente. Isolées ou concrétionnées par deux ou trois, ces monnaies avaient particulièrement souffert de leur séjour prolongé dans l'eau de mer. Une fois restaurées par les soins de l'ONPCS, elles nous servirent de « fossile directeur » pour cerner la date du naufrage et accélèrent ainsi la recherche des documents relatant l'évènement.

protéger et affirmer l'autorité de l'Etat, un officier de la Marine de Guerre dominicaine nous accompagne systématiquement en mer. L'amiral Baudin aurait apprécié cette collaboration !

Charles Baudin (1784-1854), armateur havrais et amiral de France.

Les documents d'archives relatant le naufrage du *Casimir* nous révélaient aussi les noms de ses armateurs, la Maison Baudin, Etesse et Cie. Fondée en 1825 avec 11 navires, elle était domiciliée au 39, rue d'Estimanville au Havre, puis à compter de 1827 au 2, rue de Pleuvry. De Paul Joachim Etesse (1796-1832) nous savons peu de choses. En 1823, il armait déjà l'*Hortense* de 230 tonneaux pour Haïti. Après la liquidation de la Maison Baudin, Etesse et Cie., il poursuivra ses activités d'armement avant de décéder en 1832 à l'île Bourbon (La Réunion).

Quant à Charles Baudin, l'histoire de sa vie est un véritable roman. Né en 1784 à Sedan, son père est l'académicien et conventionnel, Pierre Baudin dit « des Ardennes » (1748-1799). Ce dernier meurt de joie en apprenant le retour d'Italie de Bonaparte. Protégé par Napoléon, le jeune Charles entre en 1799 comme novice dans la Marine. De 1800 à 1803, il participe sur le *Géographe* et le *Naturaliste* à l'expédition scientifique aux Terres australes commandée par le capitaine Nicolas Baudin (un homonyme). En 1804 il est promu enseigne de vaisseau. Mais le 15 mars 1808, lors d'un engagement dans l'océan Indien, entre la frégate française la *Sémillante* et anglaise la *Tepsichore*, Charles Baudin a l'avant-bras droit arraché par un boulet. Rapatrié en France sur le *Charles*, il sympathise avec son capitaine, un certain Robert Surcouf (1773-1827). On le retrouve en 1813, lieutenant de vaisseau, commandant du brick *Renard* protégeant des convois en Méditerranée. Le 11 juin, devant Saint-Tropez, il désamorce 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. En 1814, capitaine de frégate, il soutint le 13 février le dernier combat de la Marine impériale devant Toulon. Inconditionnel de l'Empereur, il commande en 1815 *La Bayadère* à l'île d'Aix et tenta, sans succès, de convaincre Napoléon de fuir aux Etats-Unis sur un corsaire américain.

Mis en non-activité forcée de la Marine pour ses amitiés bonapartistes un peu trop marquées, il fut reçu capitaine au long cours en avril 1816. Il commanda successivement les bricks la *Félicie* et le *Télégraphe* pour des voyages au Bengale. En 1822, il se marie avec Louise Deffosse dont il aura deux fils, Charles et Alphonse. Puis fonde en association avec Paul Etesse la maison d'armement du Havre. Il s'impliqua en cette ville dans les travaux d'extension du port. Il y était aussi président de la Compagnie des Appareux et juge au tribunal de commerce. A compter du 1^{er} janvier 1826, son beau-frère Philippe Deffosse rejoignit la compagnie comme associé. Mais, la révolution de 1830 suivit de la faillite de son entreprise, ramenèrent Charles Baudin dans la Marine de guerre.

Capitaine de vaisseau en 1834, il commande plusieurs navires en Méditerranée avant d'être envoyé en 1837 en mission diplomatique en Haïti avec le baron de Las Casas. Nommé Contre-amiral en 1838, Charles Baudin reçut le commandement de l'escadre envoyée au Mexique demander justice des violences faites aux commerçants français. Le 27 novembre, il bombarde la forteresse côtière de San Juan de Ulloa qui se rend. C'est le premier exemple d'une place-forte réduite par une force purement navale. Puis il lance ses troupes à l'assaut de la ville de Veracruz et négocie un traité avec le gouvernement mexicain. Promu vice-amiral en 1839, il commande en 1840 la division de l'Atlantique. Il s'illustra encore de quelques hauts-faits en Italie et reçut de hautes fonctions. Maintenu en activité sans limite d'âge, Napoléon III fit déposer sur son lit de malade le bâton d'amiral de France le 27 mai 1854. Charles Baudin s'éteignit le 7 juin suivant. En 1879, la Marine honorera sa mémoire en lançant à Brest la construction d'un cuirassé baptisé *Amiral Baudin*.

Epilogue

Après le naufrage, le chancelier Balardelle arrangea le rapatriement en France des officiers et marins du *Casimir*. Jacques Sper, Guillaume Buret, André Enoux et Jean Baptiste Blain furent embarqués sur un bateau anglais, *The Courier of London*, qui les déposa au Havre. François Mesnit et Henri Ragonde revinrent sur le brick havrais la *Nanine*. Tandis que l'*Aimable Jenny* de Nantes rapatriait le capitaine Favre, Claude Marescot et le matelot-novice Bocher. Seul le matelot Leclerc déserta et ne retourna en France qu'en novembre 1829 par le brick nantais *La Cornelia*. Quant à ce que devinrent les passagers ? Jacques Joubert, l'habitant de Jérémie, venu de France en 1825 y avait pour épouse Toussine Lespérance dont il eut deux enfants. Félix Boschis, le commis italien, embarqua aussi sur la *Nanine* pour en descendre à Saint-Thomas le 3 novembre 1829. Quant à Anne Jean François Grenet-Pelé, il ne revit jamais la France. La commune du Cap-Haïtien enregistre son décès en date du 1^{er} août 1829.

Si longtemps après, nous ne rejurerons pas le capitaine Favre, son équipage et ses passagers s'en sont chargés à l'époque. Essayons simplement de nous mettre à sa place. Il est équipé d'une carte approximative, croise le long d'une côte dangereuse qu'il ne semble pas bien connaître et son bateau lourdement chargé est mal manœuvrant. Les éléments d'architecture étudiés avant la destruction de l'épave montrent même de gros défauts de fabrication. S'ajoute à tout cela le fait que nous sommes proches de l'équateur et la nuit y tombe tôt « *La pointe Isabellique est relevée (...) sur les 6 heures, 7 heures du soir* ». L'approche du cap La Grange va donc se faire par nuit noire le long d'une côte montagneuse et encore déserte aujourd'hui. Aussi pour ne pas perdre de vue la masse sombre de la côte que l'on aperçoit sur bâbord car en plus il pleut, le capitaine Favre ordonne vers 8 heures de s'en rapprocher et de mettre « *cap Ouest demi Sud* ». Le capitaine en second ajoute même « *cette pointe ne se trouvait pas encore tout à fait au sud, le capitaine donna néanmoins l'ordre de laissé arriver de 5 degrés* ». La manœuvre inquiète le passager Joubert qui connaît les dangers des côtes de l'île. Il déclarera avoir fait observer au capitaine Favre que « *le bâtiment se trouvait trop près de terre* ». Ce à quoi Favre aurait répondu « *que s'il s'éloignait trop de la côte, il pourrait manquer La Grange et passer le Cap-Haïtien* ». Les passagers Joubert et Grenet déclarent avoir vu, vers 8h30, le capitaine Favre descendre dans sa chambre pour y déployer sa carte « *Il paraissait suivre du doigt les points qu'on avait parcourus. Il en marqua un, referma sa carte et remonta prendre son quart* ».

La suite est connue. Persuadé d'être sur la bonne route Jean-Louis Favre ira s'étendre dans son hamac et renverra le maître d'équipage qui veillait au bossoir y laissant juste un matelot novice. Mais le *Casimir* se rapproche de la côte et finit par croiser la barrière de corail à 4 milles à l'est de La Grange...

C'était il y a 180 ans sur la côte septentrionale de l'île d'Hispaniola.

Encart Auteurs :

Dr **François Gendron** est archéologue et travaille au département de Préhistoire du Muséum National d'Histoire Naturelle, CNRS-UMR 5198. **Simon Q. Spooner** est docteur en archéologie navale de l'Université de Bristol U.K. et président fondateur d'*Anglo-Danish Maritime Archaeological Team*. En 2006, ils ont fondé l'association française ADMAT-France, émanation d'ADMAT Royaume-Uni.

Remerciements :

Les auteurs tiennent à remercier tout particulièrement M. et Mme Briot du **Centre Havrais de Recherche Historique** pour leur aide dans la recherche des documents du naufrage. Nous

remercions aussi tout particulièrement Mme Frédérique Chapelay, conservatrice-adjointe au **Musée national de la Marine** pour son aide et son soutien. En République dominicaine, nous remercions M. Pedro Borel et M. Francis Soto, respectivement directeur-général et directeur, de l'**Oficina Nacional de Patrimonio Cultural Subacuático**. Enfin, nous dédions cet article à Monseigneur Rodrigue d'Arenberg grâce à qui nous avons pu reprendre nos activités archéologiques en République dominicaine.

Bibliographie

Bordonove Georges, 1990 ; *Charles X Dernier roi de France et de Navarre* ; Paris ; Pygmalion, Gérard Watelet, coll. *Les Rois qui ont fait la France* ; 313p.

Broder Albert, 1993 ; *L'économie française au XIX^e siècle* ; Paris ; OPHRYS, coll. *Synthèse et Histoire* ; 260p.

Sauvage Louis, 1830 ; *Traité pratique d'Architecture Navale du Commerce, à l'usage des Ouvriers Charpentiers* ; Paris ; Chez M. E. Robert.

Spooner Simon Q., 2004 ; *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., U.K. : 610p.

Spooner Simon Q. & François Gendron, 2007 ; République dominicaine : On a retrouvé l'épave du *Casimir* ! ; Dijon ; *Archéologia* ?, ?p.

Archives

Archives Municipales du Havre, séries 6P6-58 (1Mi 224), 6P9-78 (1Mi 224), 6P7- volumes 22 et 24.

Centre Historique des Archives Nationales, séries Affaires étrangères A.E.B.^{III} 458 ; Marine CC4, 1055, 1056, 1057.

Service Historique de la Marine, Fonds Baudin 1GG².