

# L'épave du 19ème siècle « Porticcio B » :

## L'Éléonore et Philippine

L'épave Porticcio B gît non loin de l'abri de Porticcio, face à la plage de la Closerie, dans le fond du golfe d'Ajaccio (Corse du Sud).

Elle a été découverte le 23 novembre 2003 par Hervé Alfonsi sur les indications d'Alain Bianchi lors de la fouille de l'épave Porticcio A (N° de déclaration AFFMAR : 5/03).

La cargaison apparente est constituée de minerai de plomb réparti sur une grande surface au voisinage des secs.

Nombreux sont ceux qui ont pris part aux opérations archéologiques et permis cette étude, qu'ils en soient tous remerciés et particulièrement : Marie-France Bastiani, Jean-François Cubells, Philippe Gandolfo, Dominique Horst, Stéphane Nicolaï, Dominique Ottavi, Muriel Tenti. Une mention particulière pour Frédéric Guibal, Institut Méditerranéen d'Écologie et de Paléoécologie CNRS UPRES A 6116, qui a réalisé l'identification botanique des bois découverts sur l'épave et la recherche dendrochronologique, et pour Jean-Pierre Joncheray pour son aide sur la cargaison.

La fouille de cette épave a pu être réalisée grâce à l'aide du Ministère de la Culture et de la Communication, de la Collectivité Territoriale de Corse et de la Fédération Française d'Études et de Sports Sous-marins. Que tous trouvent ici l'expression de notre gratitude pour leur confiance et leur aide.



## **BUT DE LA RECHERCHE – HISTORIQUE DES OPERATIONS DE FOUILLES**

Les opérations archéologiques se sont déroulées pendant deux ans 2011 et 2012.

Le site présente une couche de minerai de plomb répartie inégalement sur une grande surface. En arrivant sur le site en 2011, après une analyse minutieuse des lieux et des tests à la pique nous avons défini la zone d'étude la plus propice. La zone centrale du site était occupée par un monticule de près de 1 mètre constitué par un amas de minerai. Le mobilier archéologique découvert est constitué par une brique et deux fragments de tuyau de plomb. Les vestiges ligneux sont composés de restes de membrures, de la quille et des virures, avec la présence de branchages dont l'extrémité est taillée en biseau.

Compte tenu des dimensions, de la qualité et de la structure des vestiges ligneux, il est probable que l'on soit en présence des restes d'un navire de commerce du 18 ou 19ème siècle.

En 2012 les objectifs étaient de " ...préciser l'extension du site et évaluer le potentiel archéologique du site" nous avons choisi d'étudier les zones extrêmes ayant donné des résultats positifs lors du sondage 2011.

Nous avons installé sur chacune des zones un cadre filaire. Après implantation d'une nouvelle origine à l'extrémité ouest du site nous avons procédé à une analyse minutieuse, secteur par secteur. Les opérations de dégagement sont lentes et rendues difficiles par l'épaisseur de la couche de minerai de plomb ainsi que par la houle omniprésente à cette faible profondeur.

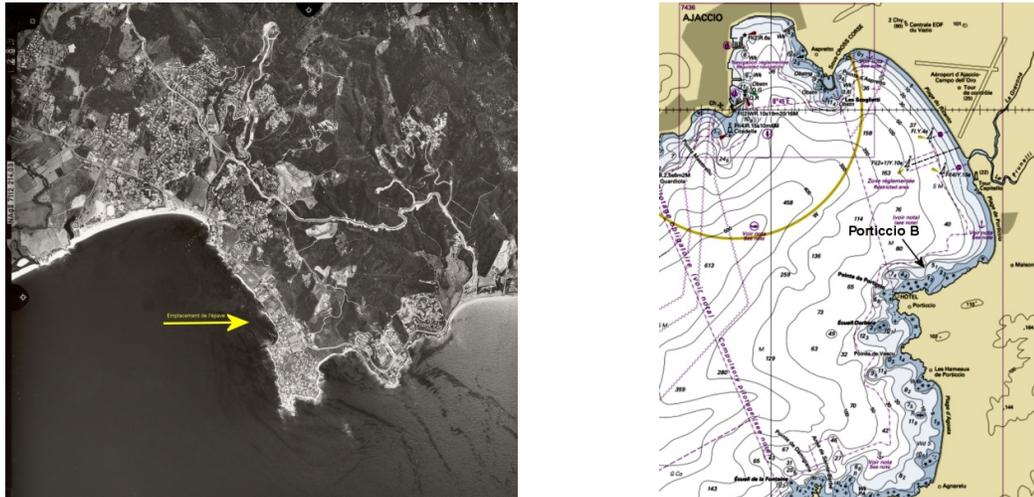
Le mobilier archéologique découvert se limite à de petits fragments de céramique ligure ou provençale du 19ème siècle. Un autre morceau de tuyau de plomb a été mis au jour, faisant sans doute partie du même ensemble que celui identifié en 2011. Comme ce dernier il été remis au fond après mesure et photographie.

Les vestiges ligneux sont composés de restes de brion, de la quille, contre-quille, membrures, et virures du bordé pour la partie avant située au sud-est du site. La partie arrière semble être un pan de la muraille du navire avec des allonges de varangues, des virures de bordé, mais aucune trace de la quille, le navire ayant dû se briser sur ce récif.

Une recherche historique montre la perte du brick français "L'Éléonore et Philippine", qui a naufragé dans la nuit du 13 au 14 novembre 1852 à Porticcio, dans le golfe d'Ajaccio.

## SITUATION GEOGRAPHIQUE ET APPROCHE GEOLOGIQUE DU SITE DE FOUILLE

Les coordonnées géographiques de l'épave sont 41° 53' 2.. Nord et 08° 47' 4.. Est. Celle-ci est située à l'extrémité sud du golfe d'Ajaccio, un peu avant la pointe de Porticcio et à quelques dizaines de mètres du rivage entre deux abris.

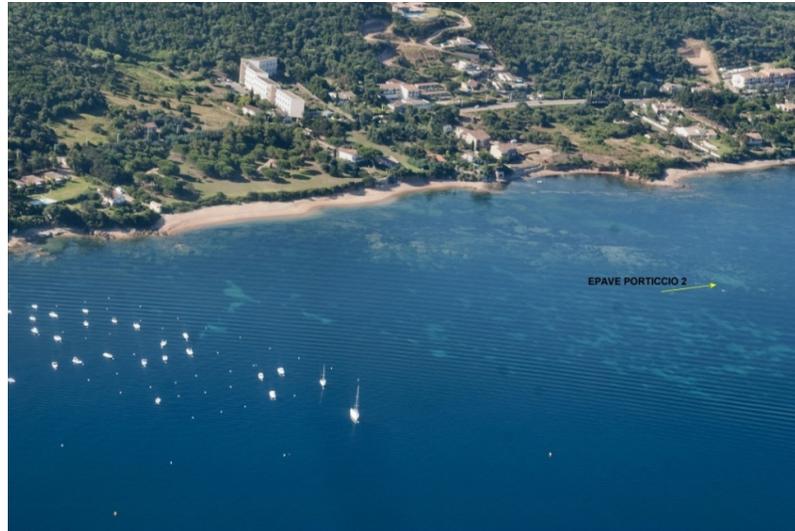


Emplacement de l'épave : le site vu d'avion (document IGN) et carte de situation (SHOM)

L'accès de ces derniers est rendu dangereux par des secs remontants par endroits à moins de 1 mètre de la surface et constituant une véritable barrière récifale naturelle. Le rivage est constitué par un cordon littoral subactuel constitué d'un sable à gros grains (quelques mm de diamètre). Les récifs ont été étudiés par le laboratoire des Sciences de la Terre de l'Université de Corse. Il s'agit de structures géologiques de type « beach rock » appelées aussi grès de plage. Ces roches sédimentaires terrigènes sont constituées d'un sable quartzueux grossier à gravier et d'un ciment calcaire diffus. De nombreux fragments d'organismes vivants peuvent y être aussi observés : Gastéropodes, Bivalves, Echinides...). Ces « beach rock » sont interprétés comme les restes d'anciennes plages quaternaires, témoignant ainsi des variations du niveau moyen des mers au cours des temps géologiques appelées aussi isostasies.

Le gisement se situe sur un fond sableux sur lequel s'est développé un herbier de posidonies dont l'épaisseur varie de 50 à 70 cm.

Herbier, fonds sableux et « beach rock » reposent sur un granite monzonitique. Ce substrat, à grains très grossiers, est notamment caractérisé par de gros minéraux de feldspaths potassiques (jusqu'à 2 cm) lui conférant une teinte rosée.



Le site vu du ciel



Le site vu du nord



Vue du nord du site



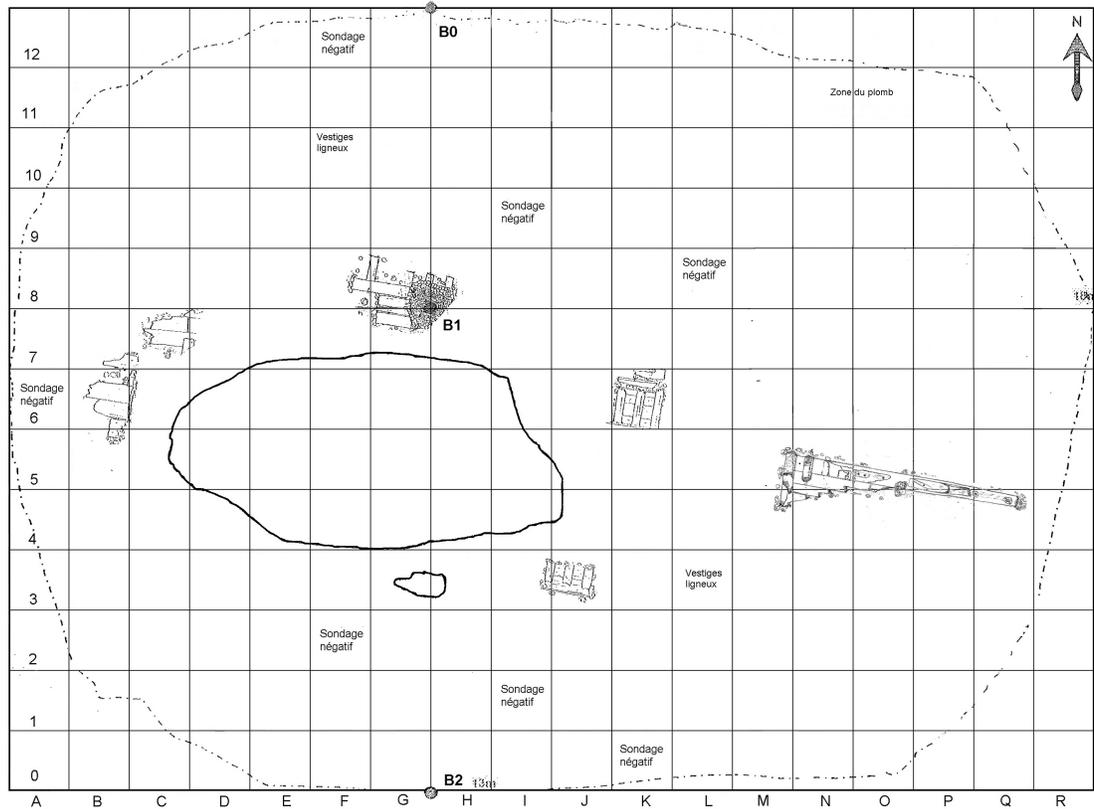
Monticule de minerai sur vestiges ligneux

## STRATÉGIE ET MÉTHODES MISES EN ŒUVRE

En 2011 après une analyse minutieuse des lieux nous avons installé un cadre filaire de 18 x 12 mètres délimitant la zone d'étude la plus propice. Cette zone présentait un épandage important de la cargaison de minerai de plomb ainsi que des éléments ligneux apparents. Les prescriptions particulières donnaient pour objectif premier de déterminer l'extension du site, d'effectuer le relevé des vestiges de coque conservés en place et de commencer l'étude de la cargaison de plomb. Après implantation d'un point 0 nous avons procédé à la réalisation de quinze sondages de 1 m<sup>2</sup> chacun espacé de manière à assurer une compréhension/vision de tout le secteur. Les opérations de dégagement sont lentes et rendues difficiles par l'épaisseur de la couche de minerai de plomb ainsi que par la houle omniprésente à cette faible profondeur. Les conditions météo difficiles au mois de juillet, présence de vent et donc houle parfois très importante à cette faible profondeur, ne nous ont pas permis d'effectuer la totalité des relevés des éléments ligneux. Cinq sondages ont donné des résultats négatifs pour dix positifs qui nous permettent de définir l'orientation de l'épave ainsi que le relevé sommaire de certaines pièces ligneuses. En 2012 suite aux prescriptions de la CIRA" *...préciser l'extension du site et évaluer le potentiel archéologique du site*" nous avons choisi d'étudier les zones extrêmes ayant donné des résultats positifs lors du sondage 2011.



La Mise en œuvre



Il semblerait que le site soit constitué de deux parties : les restes de l'avant du navire dans la zone Sud-Est et un pan de la muraille du navire à l'Ouest avec des allonges de varangues, des virures de bordé, mais aucune trace de la quille pour le moment dans cette zone.

Pour le traitement de cette épave se situant entre 3 et 4 m de profondeur nous avons utilisé les tables du Ministère du Travail. Ce sont 162 heures de plongée qui ont été nécessaires pour étudier 30 m<sup>2</sup> du site.



Minerai éparpillé sur le site



Vestiges ligneux apparents

## LES RESTES DU NAVIRE

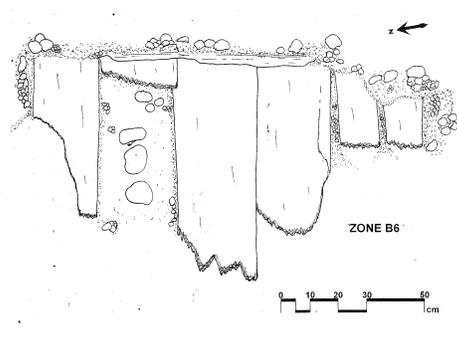
### LES VESTIGES LIGNEUX

Après implantation du carroyage les opérations 2011 débutent par l'étude des vestiges ligneux apparents puis suivent les sondages en des zones pertinentes.

#### Vestiges apparents

##### Zone B6

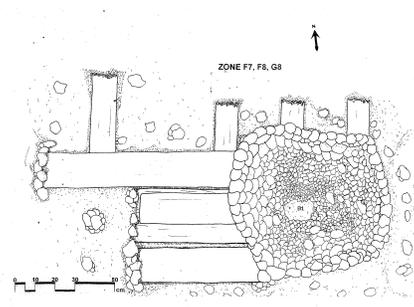
Les vestiges ligneux de cette zone étaient apparents, bloqués par des rochers à l'est du site, constituant la limite de l'épave. On note la présence de 6 virures variant de 50 à 60 mm d'épaisseur.



Zone B6

##### Zone F7, F8, G8

Des extrémités de plancher ainsi que des virures du bordé étaient visibles en lisière nord de l'amas précédent



Zone F7, F8, G8

##### Zone L3

Présence de 3 membrures sur bordé

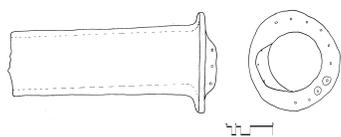
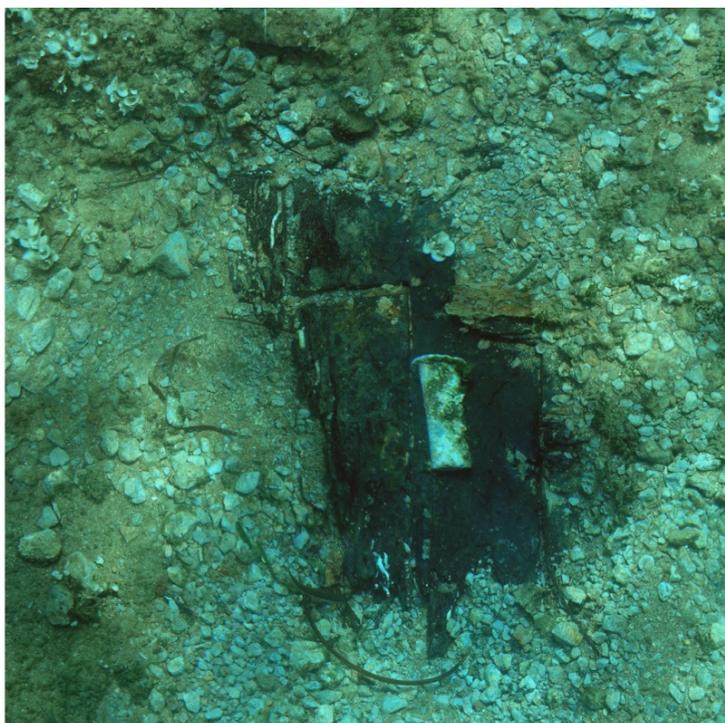


Zone L3

## Zones de sondages positifs

### Zone C7

On a pu observer sur la virure la plus extérieure, d'épaisseur 60 mm, la présence d'une couche extérieure de goudron et des empreintes de clous carrés de section 10 x10 mm avec une tête circulaire de 18 mm. Dans cette zone a été mis au jour un fragment de tuyau de plomb avec bride. Il a une épaisseur 7 à 8 mm, une longueur de 210 mm pour un diamètre extérieur de 68 mm et porte une bride de 105 mm avec 16 trous de section carrée de 3mm. D'après la trace laissée sur le plomb les clous devaient avoir une tête circulaire de 9 mm.



Zone C7 et tuyau de plomb

### Zone F10

Existence d'éléments ligneux en désordre dans le m<sup>2</sup> étudié à côté d'une masse constituée de poudre de minerai de plomb agglomérée.



Zone F10

### Zone I3

Dans la zone de 1 m<sup>2</sup> dégagée ont été mis en évidence le bordé de 50 mm d'épaisseur ainsi que 3 membrures.



Zone I3

### Zone J5

Présence de 3 membrures d'épaisseur 140 mm sur le bordé avec un probable passage d'anguilliers. La maille est de 170 mm. On note la présence de branches, à l'extrémité coupée en biseau, dont les dimensions sont en moyenne 650 mm de longueur pour 50 mm de diamètre.



Zone J5

### Zone N5

Présence d'une petite membrure non dégagée et de la quille de 260 mm de largeur pour 250 mm de hauteur. La quille est orientée dans le 110° et présente latéralement une râblure de 100 mm d'ouverture.



Zone J5

### Zone P4

Une brique a été mise au jour le long de la quille, seul vestige ligneux encore en place dans cette zone P4. Elle a pour dimensions 224 x 128 x 81 mm et porte l'inscription moulée : HARPERS\_E & MOORE TOURBRIDGE



Zone P4 et brique

L'implantation en 2012 du carroyage sur les zones avant et arrière se fait en tenant compte des relevés effectués pour le sondage. Néanmoins une nouvelle origine est choisie dans l'axe du navire au début des vestiges ligneux.

La partie Ouest comprend les zones M5, M4, N5, N4, O4, O5, P4, P5, Q4 qui doivent correspondre à l'avant du navire. Cette partie du navire repose, recouverte par le minerai de plomb sur de la roche avec une inclinaison sur tribord de 12° par rapport à l'horizontale. On note côté tribord la présence des virures du bordé fixées à la quille alors que coté bâbord elles s'en sont séparées.

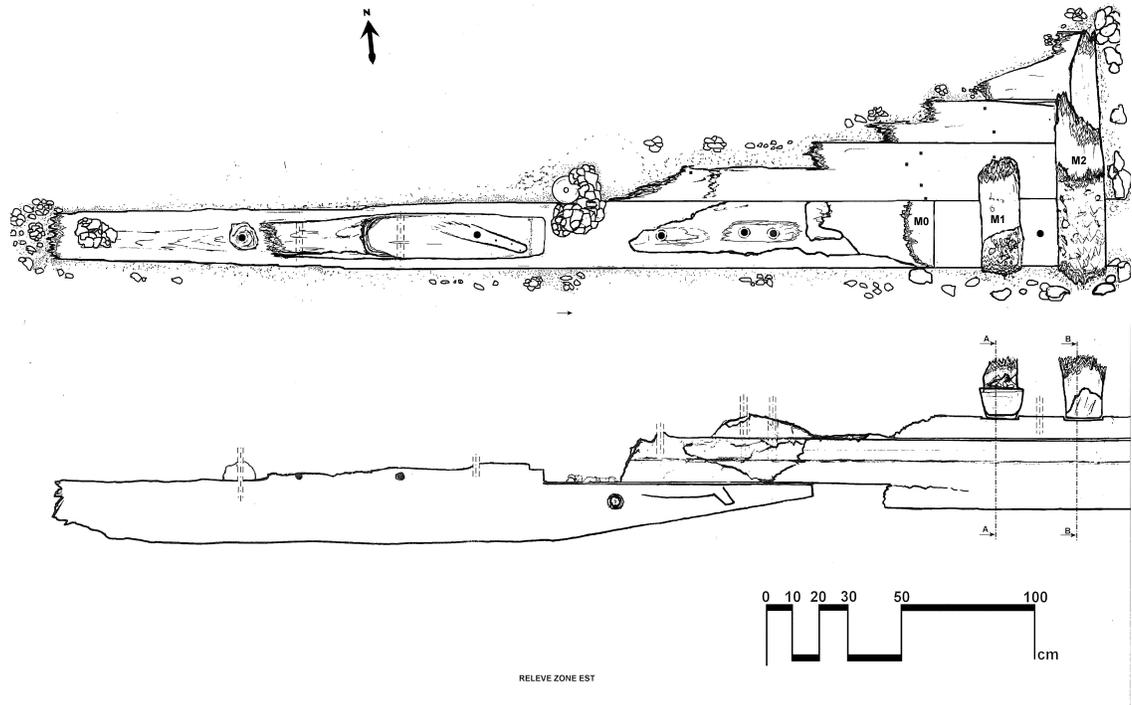
Partie Est du site



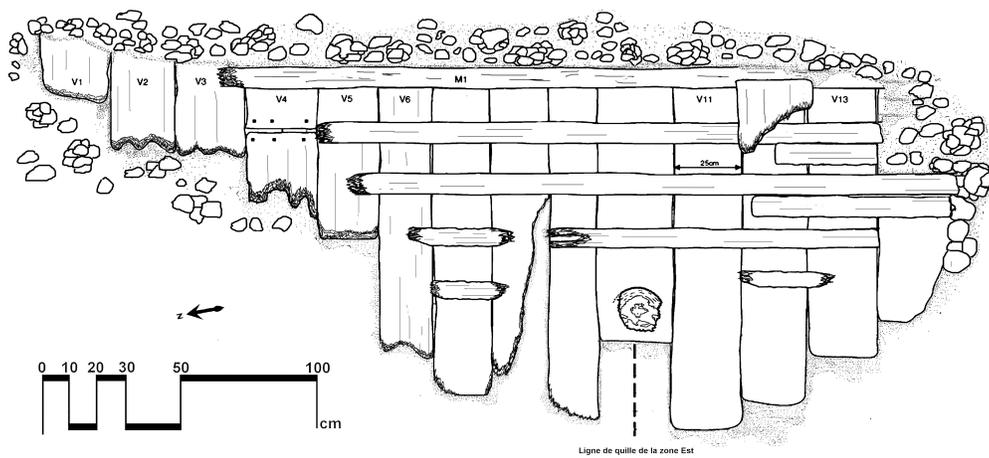
Partie ouest du site



Les zones d'étude du site 2012



Partie Est du site



Partie Ouest du site

### Le brion

L'épave comporte une première partie fort dégradée qui pourrait correspondre au brion (Voir Relevé partie Est du site) sur lequel serait fixé le taquet de gorgère; " *Le brion forme la première liaison de l'étrave avec la quille, il est lié à ces deux pièces majeures par une empature. Le pied du taquet de gorgère porte quelque fois sur un adent fait en haut du brion*".<sup>1</sup>On note la présence sur le taquet de la trace d'un gros clou de 24 mm de diamètre, et de trois plus petits de diamètre 5mm.



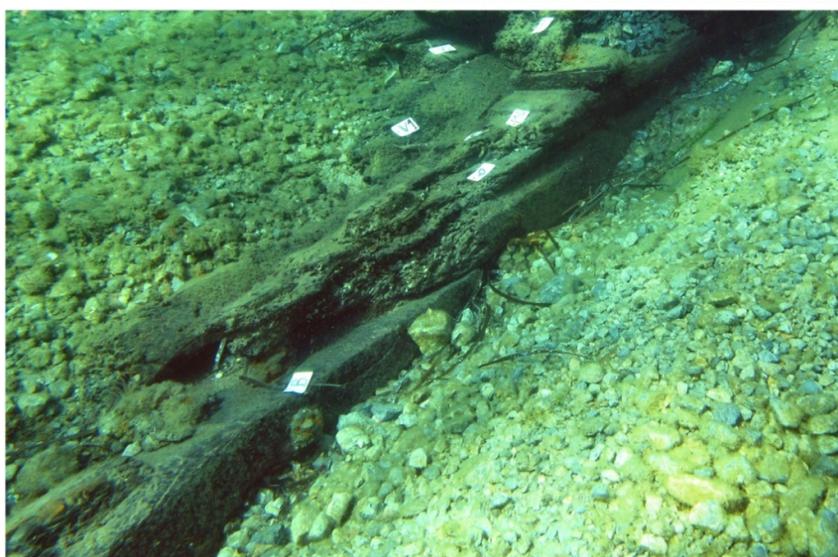
Le brion avec le taquet de gorgère

<sup>1</sup>Willaumez J.-B.-P., *Dictionnaire de marine*, Dupont et Laguionie, 1831, p.106

### La quille

A 30 cm du taquet on découvre le début de la quille fortement altérée. Ses dimensions sont de 260 mm de hauteur pour 250 mm de largeur en ce point.

La râblure présente un angle de  $115^{\circ}$  à 294 cm de l'origine puis  $100^{\circ}$  à 400cm. (Voir Relevé partie Est du site). Sa largeur est de 9 cm.



La quille



La rablure

### La contre-quille

La contre-quille a pour dimensions : 80 mm de hauteur pour 230 mm de largeur (Voir Relevé partie Est du site). Elle présente des entailles variant de 140 à 170 mm de longueur pour une hauteur de variant de 5 à 50 mm. On note la présence de clous de 24 mm de diamètre.



La contre-quille

### Les membrures

La première varangue, notée M0 a disparu. On voit seulement la trace d'une partie de l'entaille dans la contre-queue. (Voir Relevé partie Est du site).



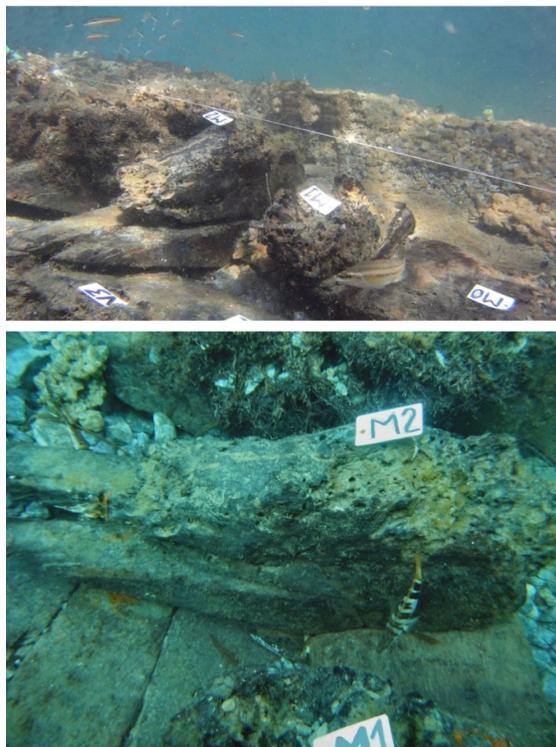
Entaille dans la membrure M0

La seconde, M1, est en deux éléments dont une seule demi-varangue a subsisté. Elle repose sur une cale parallélépipédique de faible épaisseur, elle-même fixée sur un oreiller qui vient reposer dans l'entaille pratiquée sur la carlingue. Ce qui apparaît comme une cale correspond sans doute à un délaminage régulier de l'oreiller (voir Coupe AA). L'angle entre la membrure M1 et la contre quille est de  $125^\circ$ .

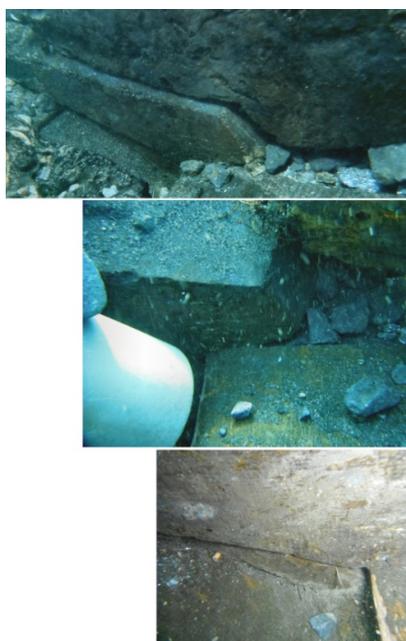


La membrure M1

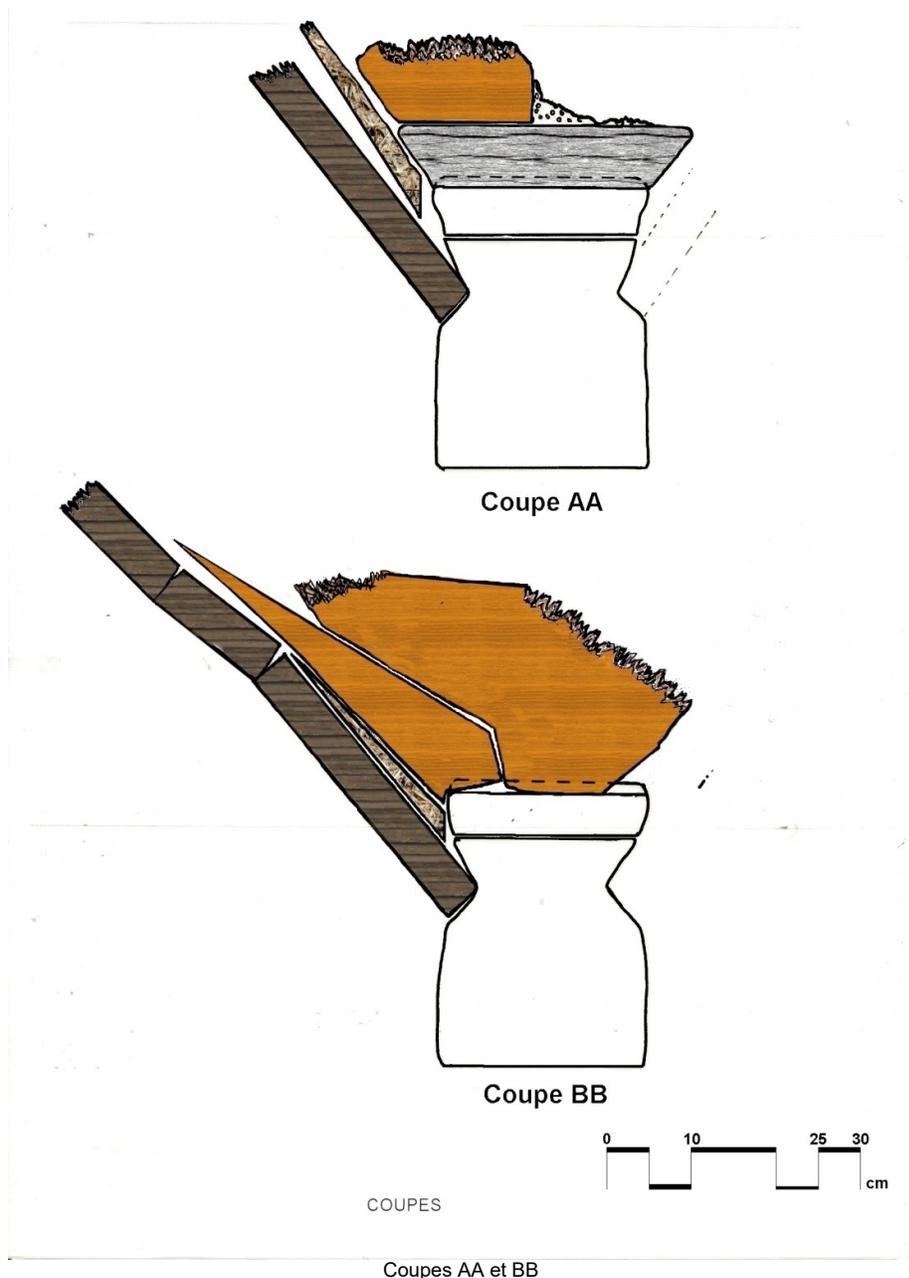
La troisième M2 est aussi en deux éléments reposant chacun dans l'entaille de la contre-quille (voir Coupe BB). On note la présence d'une cale triangulaire pour assurer le contact avec le galbord. L'angle entre la membrure M2 et la contre quille est de  $135^\circ$ . La maille varie de 190 mm côté tribord à 170 mm côté bâbord.



Membrure M2



Membrure M2 – Détails



On doit être en présence de varangues accolées ou de fourcats signifiant bien que nous sommes dans la partie avant du navire.

J. Boudriot<sup>2</sup> signale que "*Les varangues accolées de par leur forme ne peuvent être réalisées en un seul élément; elles sont donc constituées par deux éléments symétriques formant les branches d'un V*".

Les allonges de membrures de la partie Ouest correspondant sans doute à un élément de muraille ont une épaisseur moyenne de 140 mm sur le bordé avec un probable passage d'anguilliers. La maille est de 170 mm

<sup>2</sup>Boudriot J., *Le vaisseau de 74 canons*, collection archéologie navale française, T1, 1977, p. 82

### Le bordé

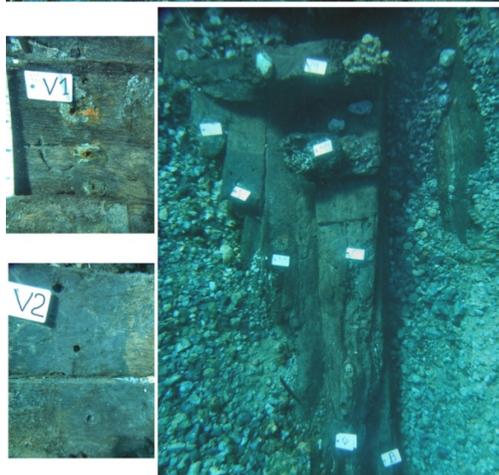
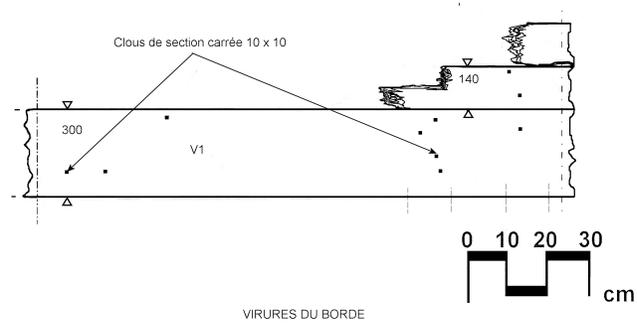
Pour la partie avant du navire on note la présence de trois virures (Voir Relevé des virures du bordé).

Le galbord présente une épaisseur de 50 mm pour une largeur de 300 mm.

Le contre-galbord qui est le premier des ribords est plus étroit avec 140 mm de largeur pour une épaisseur de 50 mm.

Le deuxième ribord présente une largeur de 240 mm pour une épaisseur de 50 mm.

On note la trace de clous de fixation sur les membrures, section carrée 10 x 10 mm.



Virures du bordé

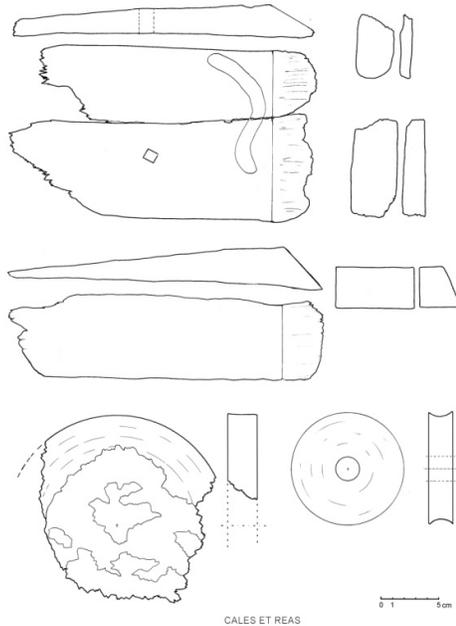
Les virures de la partie Ouest présentent une épaisseur de 50 mm avec sur la surface extérieure la présence d'une couche de goudron ainsi que la présence d'empreintes de clous carrés de section 40 x 40 mm. Cet ensemble doit correspondre à un élément de la muraille du navire (Voir Relevé zone Ouest)



Virures et allonge de la partie Ouest : muraille

## Les cales

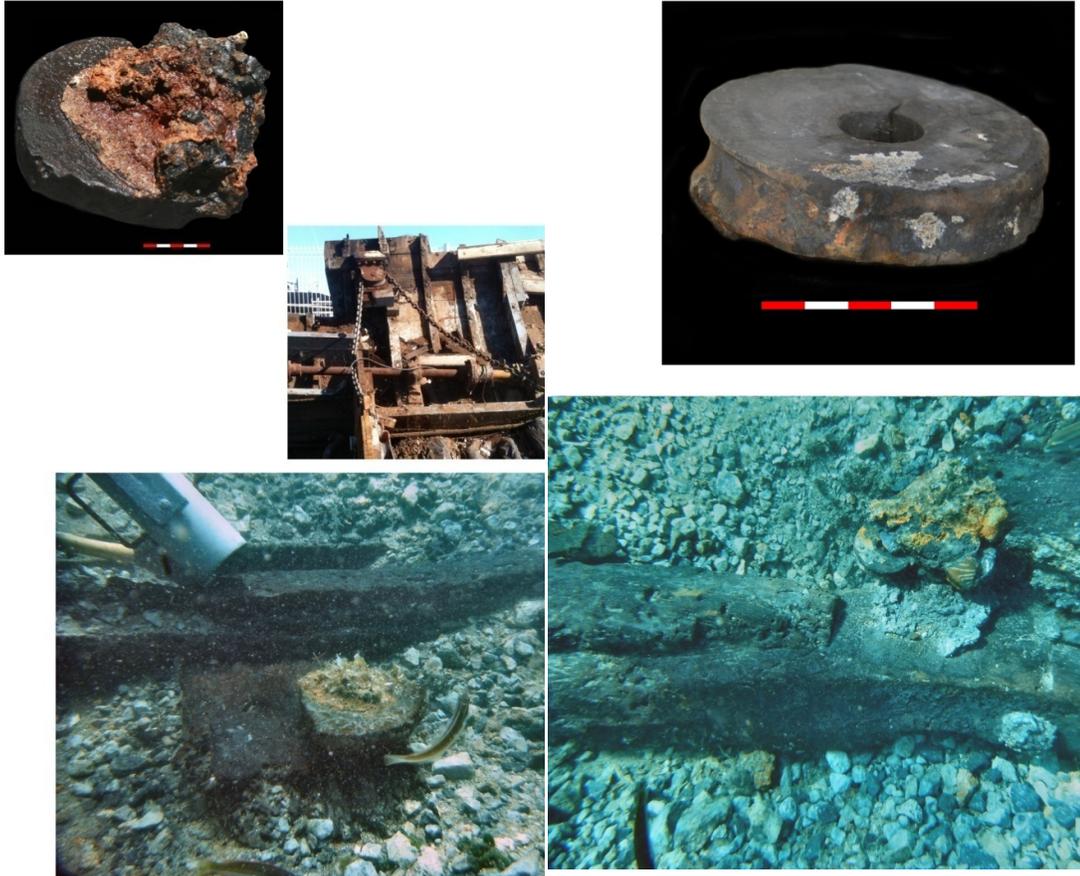
Les grandes cales présentent un biseau et étaient utilisées pour réaliser un contact ajusté entre la membrure et la virure de bordé. Ce qui apparaissait au départ comme deux cales, puisque trouvées en des endroits différents, s'avère être le même objet, une cale située entre M1 et V1. On note sur chaque élément des restes de peinture grise sur une des faces et un sillon creusé en continuité sur les deux pièces.



Les cales et réas

## L'ACCASTILLAGE

Le réa de petite poulie, découvert dans l'amas de nodules de plomb en zone B1 présente un diamètre de 96 mm pour un axe de 20 mm. L'autre réa, de diamètre 190 mm était fixé sur une allonge de membrure de la muraille. Il s'agit sans doute d'une poulie entrant dans le système de transmission du gouvernail comme on peut le voir sur un navire moderne " Dania "au dépeçage.



Poules arrière et avant

### Comparaison des dimensions des vestiges ligneux

Si on compare avec les dimensions données par l'Amiral Paris<sup>3</sup> pour le brick de commerce JOSEPHINE, de trente mètres de long, construit en 1824, ce dernier annonce une hauteur de quille de 300 mm pour un tableau de quille de 200 mm. La largeur de la râblure est de 70 mm.

---

<sup>3</sup> Paris F.-E., *Souvenirs de Marine conservés*, T1, Le Chasse-Marée/Musée National de la Marine, 1999, p.34

## ANALYSE XYOLOGIQUE



AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ  
**Institut Méditerranéen  
de Biodiversité et d'Écologie  
marine et continentale**



### Analyse xyologique de l'épave *Porticcio 2* par Frédéric GUIBAL

Le rapport d'étude suivant présente les résultats des analyses xyologiques menées sur les bois de la coque de l'épave *Porticcio 2* recueillis par l'équipe de fouille au cours de la campagne 2012. L'analyse microscopique du bois, menée à l'aide d'atlas d'anatomie des bois européens<sup>4</sup>, a conduit à l'identification d'un unique type anatomique correspondant à une essence feuillue - Angiosperme dicotylédone : le **chêne caducifolié**.

Le tableau suivant synthétise les résultats de l'analyse xyologique en présentant l'essence ligneuse identifiée pour chaque pièce analysée (nom commun et nom latin).

Pièce	Nom commun	Nom latin
Quille	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Contre-quille	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Brion	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
V1	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
V2	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
V3	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
V10	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
V11	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
M1	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
M2B	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
M2T	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.

<sup>4</sup> Jacquot 1955, Jacquot *et al.* 1973, Schweingruber 1982, 1990, Vernet *et al.* 2001.

M3	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
AL1	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
AL2	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
AL3	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Vaigrage	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Cale 1	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Coussin 1	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Gorgère	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Serre	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.
Taquet	Chêne caducifolié	<i>Quercus</i> sp.

Les espèces de **chênes caducifoliés** (*Quercus* sp.) sont nombreuses. Elles possèdent la singularité de pouvoir donner naissance à des hybrides aux caractères morphologiques intermédiaires et chaque espèce peut montrer une très grande variabilité si bien que la seule étude anatomique de leur bois ne permet pas de les différencier. Parmi les chênes correspondant au type de bois identifié sur l'épave *Porticcio 2*, les plus répandus en Europe méridionale sont le chêne de Hongrie (*Quercus frainetto* Ten.), le chêne chevelu (*Quercus frainetto* L.), le chêne sessile (*Q. petraea* Lieb.), le chêne pubescent (*Q. pubescens* Willd.) et le chêne pédonculé (*Q. robur* L.).<sup>5</sup>

Les chênes caducifoliés sont des taxons plutôt caractéristiques de milieux définis par des conditions édaphiques et climatiques moyennes, à tendance plus xérophile pour certains (*Q. pubescens* Willd.) ou plus hygrophile pour d'autres (*Q. robur* L.). Les chênes se retrouvent en peuplements purs ou souvent dominants, mêlés à des essences hybrides et associés à d'autres essences formant les forêts mixtes plus ou moins fraîches de l'étage collinéen à la base de l'étage montagnard, les espèces plus hygrophiles peuplant aussi les forêts riveraines.<sup>6</sup>

### Références

JACQUIOT (C.) - *Atlas d'anatomie des bois des conifères*, 2 tomes, Centre technique du bois, Paris, 1955, 134 p., 64 pl.

JACQUIOT (C.), TRENARD (Y.), DIROL (D.) - *Atlas d'anatomie des bois d'angiospermes (Essences feuillues)*, 2 tomes, Centre technique du bois, Paris, 1973, 176 p., 72 pl.

RAMEAU (J. C.), MANSION (D.), DUME (G.) - *Flore forestière française. Guide écologique illustré*, t.1 : *Plaines et collines*, Institut pour le Développement Forestier, Paris, 1989, 1786 p.

SCHWEINGRUBER (F. H.) - *Mikroskopische Holzanatomie, Anatomie microscopique des bois, Microscopic wood anatomy*, F. Flück-Wirth, Internationale Buchhandlung für Botanik und Naturwissenschaften, Teufen, 1982 (2<sup>e</sup> éd.), 226 p.

SCHWEINGRUBER (F. H.) - *Anatomie europäischer Hölzer, Anatomy of European woods*, Haupt, Bern und Stuttgart, 1990, 800 p.

VENET (J.) - *Identification et classement des bois français*, E.N.G.R.E.F., Nancy (2<sup>e</sup> éd. revue par R. Keller), 1986, 312 p.

VERNET (J.-L.), OGEREAU (P.), FIGUEIRAL (I.), MACHADO YANES (C.), UZQUIANO (P.) - *Guide d'identification des charbons de bois préhistoriques et récents, Sud-ouest de l'Europe : France, Péninsule ibérique et îles Canaries*, Ed. du CNRS, Paris, 2001, 396 p.

<sup>5</sup> Rameau *et al.* 1989, Venet 1986.

<sup>6</sup> Rameau *et al.* 1989.

## LA CARGAISON DE PLOMB

Elle est constituée de nodules d'une dizaine de centimètres parfois agglomérés en boules dépassant les 60 cm de diamètre.

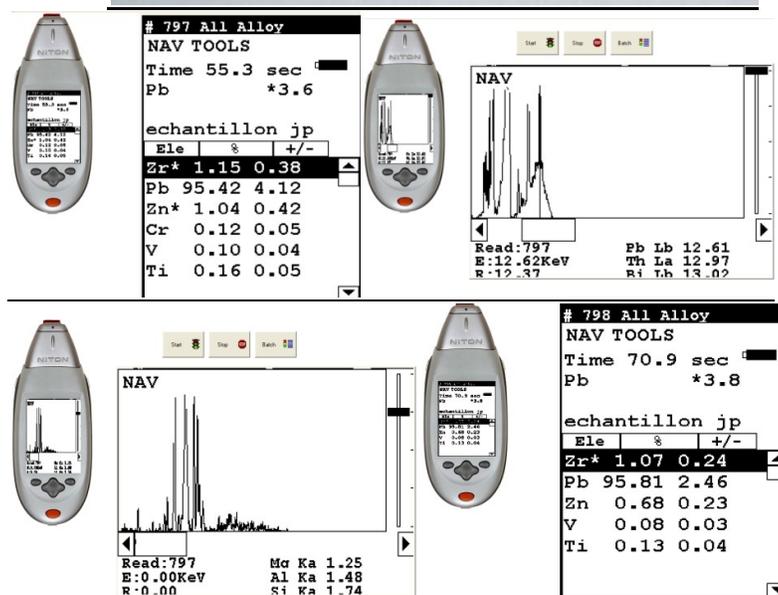
L'étude de ce minerai, faite par Alain Gauthier, professeur agrégé de SVT, docteur en géologie et ancien géologue départemental, montre la présence de granit dans la gangue du minerai.

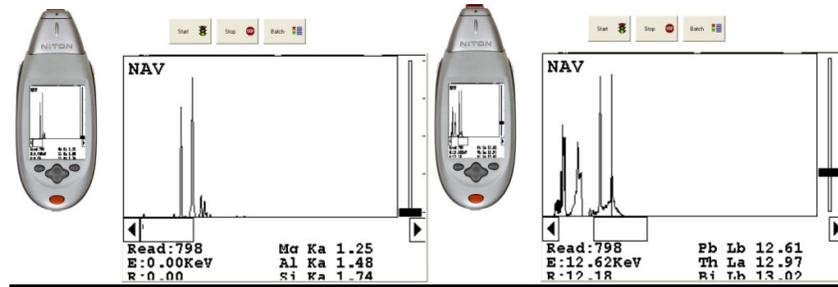
Des fragments de lave ont été identifiés sur le site. Ils ont pu faire partie du chargement ou d'un transport précédent.

### ANALYSE DU MINERAI :

L'analyse chimique a été effectuée par Philippe Picot, HENKEL TECHNOLOGIES FRANCE SAS, ATM Métal industries,

Fluorescence X : NITON XLT898, anode tube Au, 50 Kev, Mode alliage





L'analyse montre majoritairement du Plomb (Pb) à plus de 95% dans la gamme des gammes éléments analysés. Le Zirconium (Zr) et le Zinc (Zn) apparaissent à raison de 1 et 1.6%.

Recherche des anions :

Analyse qualitative : HCl 17%. Dégagement gazeux => carbonate  $\text{CO}_3^{2-}$

Odeur d'œuf pourri => sulfure  $\text{S}^{2-}$

Composition du minerai :

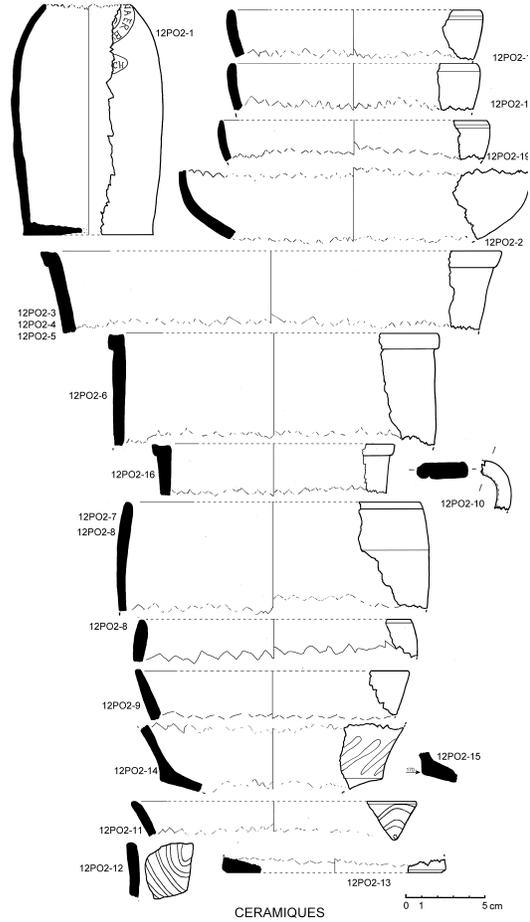
Le minerai est à base de carbonate et de sulfure de Plomb en majorité, Zirconium et Zinc en minorité.

L'analyse chimique du minerai ainsi que la présence de lave sur le site devrait nous conduire à la détermination géographique des mines de production de ce minerai.



## LES CERAMIQUES

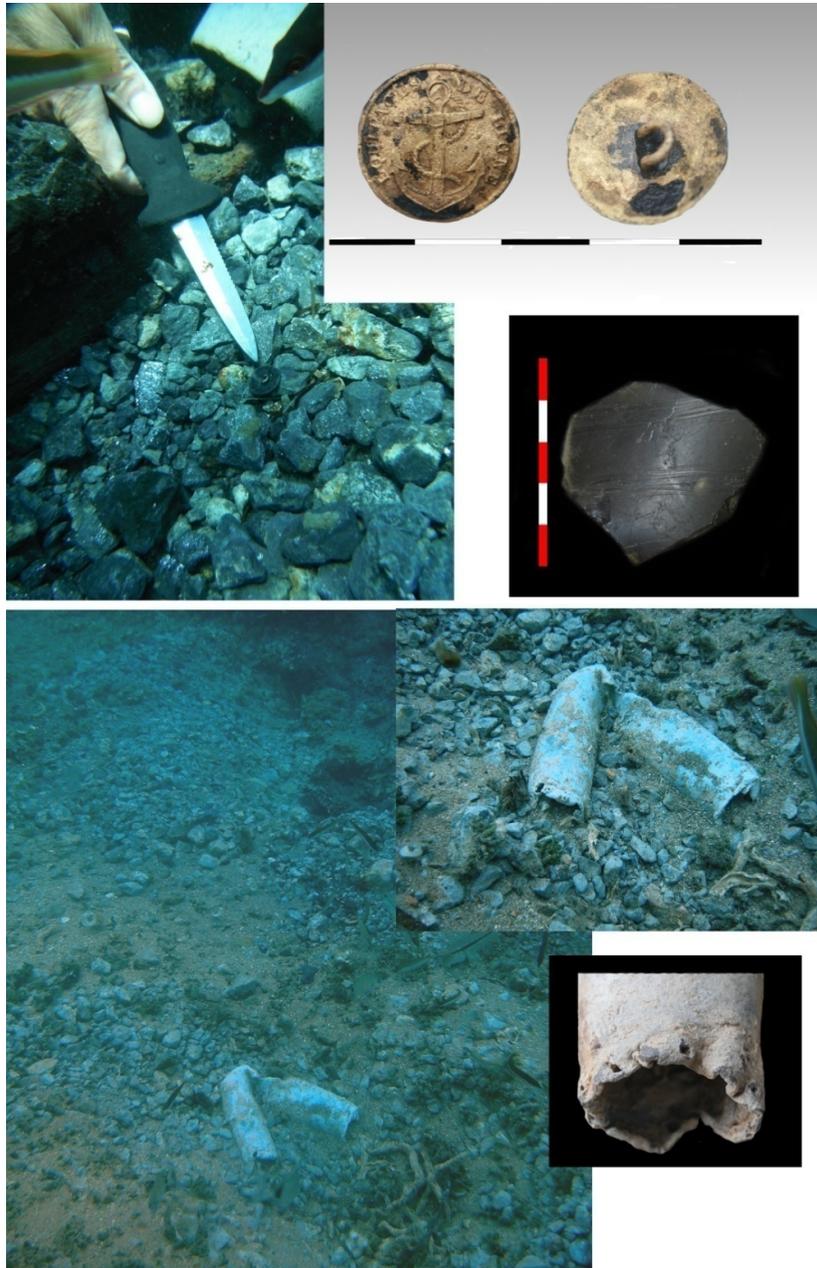
La majorité des céramiques semble être d'origine ligure ou provençale et doit probablement faire partie de la vaisselle de bord. On note la présence de restes de coupes avec une lèvre confondue sans épaissement et de fragments de jarres avec une lèvre à parement étroit vertical et extrémité horizontale concave.



Les céramiques

## DIVERS

Un bouton de vareuse en laiton a été identifié en N5. Il a un diamètre de 18 mm pour une épaisseur de 1 mm. Il y a un décor d'ancre de marine avec une inscription "EQUIPAGE DE LIGNE". Un fragment de bouteille en verre verdâtre avec des liserés a été identifié en O5. Un fragment de tuyau de plomb a été mis au jour en P4. Il s'agit d'un tuyau de même type que celui identifié en 2011, zone C7. La longueur reconstituée est de 370 mm, son diamètre 70 mm pour une épaisseur de 7 à 8 mm. On note la présence de traces de clous carrés variant de 2 x 2 à 3 x 3 mm.



Divers

## RECHERCHES EN ARCHIVES

Des recherches ont été conduites aux archives départementales de Corse du Sud, de Haute-Corse, à la chambre de commerce et d'industrie de Marseille, ainsi qu'au Lloyds en Grande-Bretagne. Pour l'instant, la seule trace de ce navire est aux archives départementales de Haute-Corse dans "Etat statistique du sous arrondissement de la Corse (1852-1854), 19P<sup>3</sup>2-40, 1D<sup>6</sup> Bris et naufrages, 20 P<sup>3</sup> Entrée et sortie, épaves et naufrages, Rôle 1768-1970.

Cette recherche montre la perte du brick français "l'Éléonore et Philippine", qui a naufragé dans la nuit du 13 au 14 novembre 1852 à Porticcio, dans le golfe d'Ajaccio. José Luis Cortes<sup>1</sup> signale "*chargement, minerai. Produit des objets vendus 1080,25 f; dépenses du sauvetage 1055,98 f; valeurs des objets non vendus 4000 f*".

Mais pour l'instant aucune trace du propriétaire, le navire ne semble pas faire partie des compagnies qui desservaient la Corse à cette époque.

De plus la recherche faite sur les journaux de l'époque s'avère difficile. Le Journal de la Corse change de nom en 1852, devenant le Journal libre de la Corse avec semble-t-il des difficultés de diffusion. Les Archives départementales de Corse du Sud ne disposent d'aucun exemplaire de ce journal pour l'année 1852 et même remarque concernant le journal l'Observateur de la Corse.

## CONCLUSION

Il est fort probable que les restes de ce navire soient ceux du brick "Éléonore et Philippine " naufragé à Porticcio en 1852. Il est possible d'envisager comme hypothèse le transport de minerai de plomb originaire de la Sardaigne où en ce milieu de 19ème siècle la production connaît un nouvel essor. Quant à la destination de ce navire on peut émettre une dernière hypothèse en proposant les environs de Marseille où fonctionnent à cette époque de nombreuses usines de traitement du plomb, le Rouet, Arenc, St Louis, l'Escalette, Septeme, Catalans, Bouc et les Goudes qui traitent le minerai venu de tout le bassin méditerranéen occidental.



