



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Océan Indien et TAAF | 2011

Au large de Saint-Paul – Le trois-mâts barque *Ker-Anna*

Prospection inventaire (2011)

Jean-François Rebeyrotte et Jimmy Mouchard



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43386>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, Jean-François Rebeyrotte et Jimmy Mouchard, « Au large de Saint-Paul – Le trois-mâts barque *Ker-Anna* » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Océan Indien et TAAF, mis en ligne le 01 septembre 2019, consulté le 25 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/43386>

Ce document a été généré automatiquement le 25 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

Au large de Saint-Paul – Le trois-mâts barque *Ker-Anna*

Prospection inventaire (2011)

Jean-François Rebeyrotte et Jimmy Mouchard

NOTE DE L'ÉDITEUR

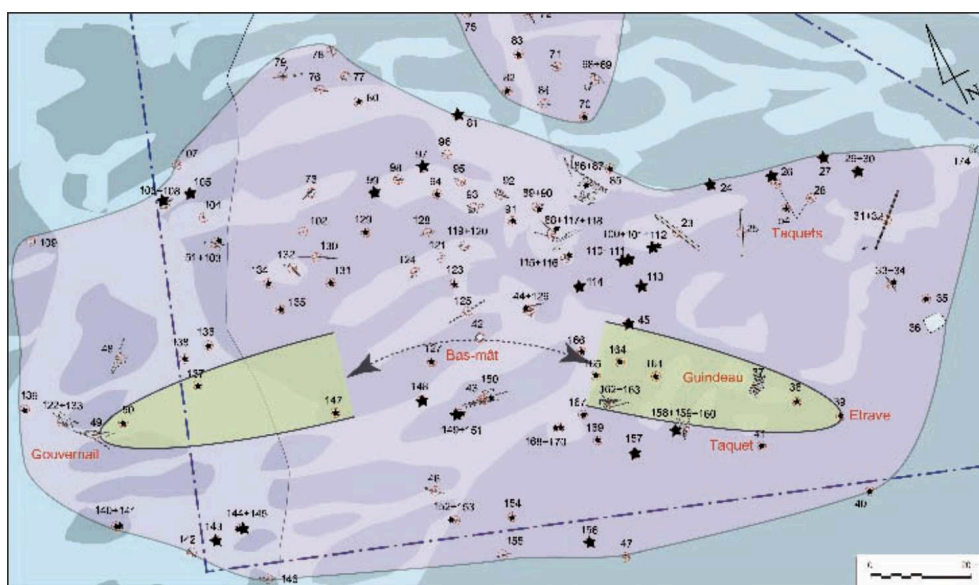
Organisme porteur de l'opération : Confrérie des Gens de la Mer

- 1 La campagne de prospection et d'expertise sous-marines menée par la Confrérie des Gens de la Mer et la commission régionale d'archéologie du Comité régional d'études et des sports sous-marins (CRESSM La Réunion) à la pointe des Aigrettes a couvert la période du 3 octobre au 19 novembre 2011.
- 2 Elle avait pour but de documenter le site de l'épave du *Ker-Anna* (EA 1638), trois-mâts barque métallique construit à Sunderland (Angleterre) en 1876, vendu au négociant Alexandre Viot qui l'arma à Nantes en 1889 pour faire du transport de marchandises avec l'océan Indien.
- 3 Le 8 décembre 1894, ne pouvant plus rester en rade de Saint-Denis à cause du vent et des grains qui s'intensifient, le *Ker-Anna* appareille à 15 h 45. Le navire prend un cap au nord, puis vire de bord une heure après pour revenir vers la terre. Le second, resté à bord, désire en effet rester en sécurité en mer mais sans trop s'éloigner de l'île. Cette manœuvre est refaite une seconde fois alors que les conditions météorologiques continuent de se dégrader. La nuit étant tombée, plus aucun repère ne permet désormais la navigation. Le navire dérive et peu après 4 h du matin, le *Ker-Anna* touche le récif. Le navire se brise et une lame achève de le couler sur les rochers à Saint-Gilles, tandis que son arrière disparaît dans les flots.
- 4 Sur treize hommes d'équipage, six seulement parviennent à gagner la côte. Quatre cadavres sont retrouvés et identifiés, les autres marins disparurent à jamais. La mer

rejette des débris de madriers, de fer, de charbon et de vivres sur les plages de l'île durant plus de deux jours.

- 5 La zone de prospection archéologique est située au cap de la pointe des Aigrettes sur le territoire de la commune de Saint-Paul dans une zone maritime proche d'un affleurement. Ce lieu a été le théâtre de deux autres naufrages répertoriés aux archives départementales de l'île de la Réunion, le trois-mâts *L'Euridice* naufragé le 7 mai 1843, et le trois-mâts *Henriette-Marie* naufragé le 2 août 1844.
- 6 La prospection archéologique sous-marine s'est attachée à mettre en lumière les vestiges du *Ker-Anna*, leur dispersion sur le terrain (fig. 1), et de caractériser tout type de vestige qui pourrait appartenir à d'autres fortunes de mer.

Fig. 1 – Positionnement des vestiges du navire



- 7 La prospection a pu être conduite de façon systématique sur l'ensemble de la zone définie (14 400 m²). Elle a permis de mettre en évidence l'organisation spatiale des restes du navire, mais a aussi révélé la présence d'autres vestiges n'appartenant pas au *Ker-Anna*, comme un canon (EA 2994) situé à une dizaine de mètres des restes du navire à une profondeur de 2,5 m.
- 8 Cent soixante-dix pièces ont été répertoriées dont un certain nombre identifiées telles que le guindeau (fig. 2), l'étrave, un morceau de carène composé de trois membrures, deux bittes d'amarrages, un taquet d'amarrage, des fragments de bordé, le gouvernail.

Fig. 2 – Vue du guindeau *in situ*

- 9 Le faciès géologique du site, avec ses failles, est à l'origine de l'assez bon état de conservation des vestiges. Il en résulte parfois un amoncellement au sein d'une faille, ne permettant pas une bonne lisibilité en plan des éléments dans leur position primaire. Il semble très probable, au vu du plan relevé en 2011, que bon nombre de pièces aient été balayées et piégées ailleurs.
- 10 Des opérations ciblées sur des zones à fortes concentrations, couplées à des sondages, seraient le seul moyen de pouvoir mettre en évidence une éventuelle stratigraphie des épaves ayant fait naufrage à cet endroit (à confirmer ou non).

INDEX

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt59R77d1H15>

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtBhWSZf1tw8>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtJfkj8NBDmw>

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtA9QOB3otnt>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt2fGXszuLtH>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSRwkmL3M1g>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtULzipf9pV9>

Année de l'opération : 2011