



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Domaine public maritime | 2014

Au large de Sainte-Anne – L'épave Sainte-Anne 1 (EA 1803)

Sondage (2014)

Jean-Sébastien Guibert



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/136264>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Jean-Sébastien Guibert, « Au large de Sainte-Anne – L'épave Sainte-Anne 1 (EA 1803) » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Domaine public maritime, mis en ligne le 26 avril 2023, consulté le 26 avril 2023. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/136264>

Ce document a été généré automatiquement le 26 avril 2023.

Tous droits réservés

Au large de Sainte-Anne – L'épave Sainte-Anne 1 (EA 1803)

Sondage (2014)

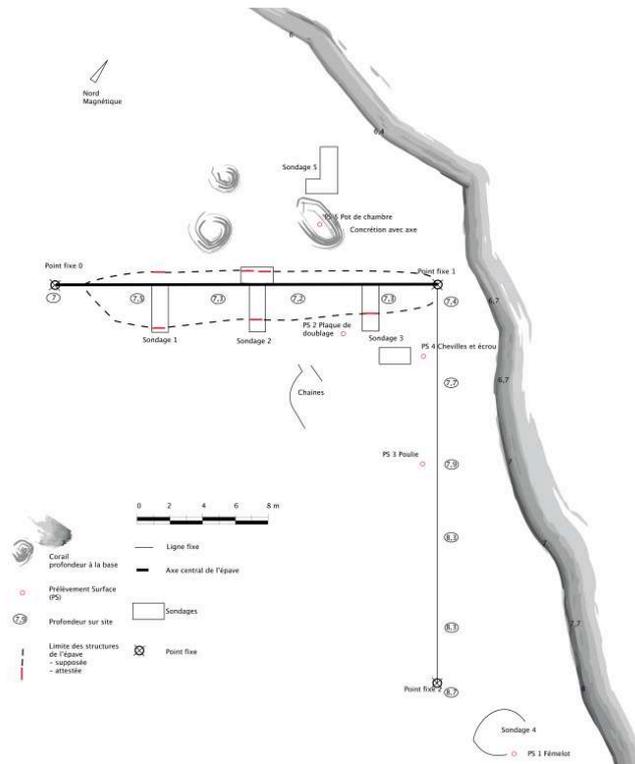
Jean-Sébastien Guibert

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Université des Antilles

- 1 L'opération a permis de documenter le site de l'épave de la plage de Sainte-Anne (PSA 1). Il est constitué des vestiges de la coque d'un navire dont la superficie est estimée à plus de 120 m² et d'éléments épars non homogènes d'une superficie estimée à plus de 100 m². Le gisement principal a été localisé et cartographié (fig. 1). L'étude a porté sur quelques aspects de la construction navale qui ont été mis au jour dans cinq sondages, représentant une superficie de 17 m². Des prélèvements de natures différentes ont été réalisés pour répondre à la question de l'homogénéité des vestiges et de l'identification de l'épave.

Fig. 1 – Plan d'ensemble du site



Relevé et DAO : collectif.

- 2 Le sondage 1 a permis de documenter les membrures. Il s'agit de membrures doubles non jointives composées de varangues de 26 cm de large et de demi-couples de 20 cm de large (fig. 2). Il faut aussi noter la présence de cales, partie intégrante des membrures ajustant courbe de la varangue au bordé. Ces cales sont percées de trous d'anguiller quadrangulaires de 8 cm sur 4 cm.

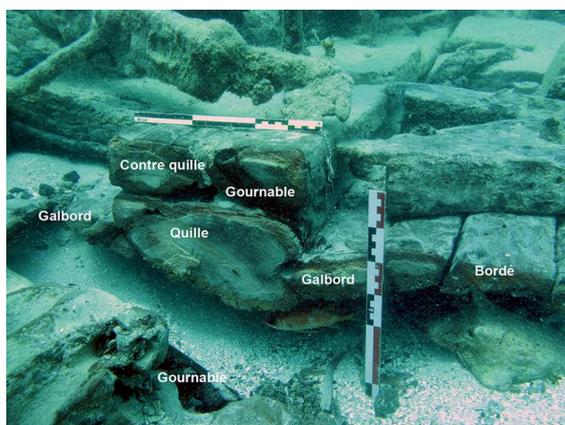
Fig. 2 – Photographie du sondage 1



Cliché : J.-S. Guibert (AIHP).

- 3 Le sondage 2 avait pour objectif l'étude de la quille, sa contre-quille et son système de fixation. La quille et la contre-quille mesurent 29 cm de largeur. La quille mesure 18 cm d'épaisseur. Elle est fortement rognée même si l'on observe les encoches de galbord de part et d'autre. La contre-quille mesure 8 cm d'épaisseur (fig. 103). La largeur de la quille indiquerait un navire de 30 à 35 m de long. Les chevilles mesurent jusqu'à 90 cm de long, leur épaisseur est de 3 cm. Ces éléments permettent de fixer la carlingue, les varangues et la quille. On observe un rythme régulier d'espacement de ces fixations d'environ 70 cm.
- 4 Des gournables complètent la fixation de la partie centrale. Elles assemblent contre-quille, quille et galbords. Elles sont plantées en quinconce et forment un V évasé et inversé. Les gournables sont fixées dans la partie laissée libre par les varangues et servent à consolider l'axe central du navire mais aussi le maintien des galbords (fig. 3). Ce système de fixation est semble-t-il assez courant mais n'a pour l'instant pas fait l'objet de comparaison, faute de documentation. Le nettoyage de surface réalisé à proximité a permis d'observer la partie supérieure des virures. Elles mesurent entre 26 et 32 cm de large. Elles sont parcourues par un système de fixation composé exclusivement de gournables pouvant être défini comme double selon la typologie proposée pour le XIX^e s. (McCarthy 2005, p. 84).

Fig. 3 – Étude et reconstitution de l'axe central de l'épave



Clichés : J.-S. Guibert, D. Nerreti.

- 5 Le sondage 3 a permis de délimiter l'emprise des vestiges et de vérifier le rythme varangues demi-couples. Le sondage 4 avait pour objectif de vérifier la présence de vestiges aux alentours des trois fémelots qui ont été mis en évidence dans cette zone. Deux d'entre eux sont en bronze, un troisième en fer ; leur position sur l'étambot, explique l'utilisation de ces différents matériaux. Un fémelot en bronze en bon état de conservation a été prélevé. Il mesure 77 cm de long pour 26 cm de large. Le diamètre du fémelot prélevé est de 6,5 cm. Cette information peut donner une idée de la largeur du bâtiment. Il pourrait être associé à un navire de 28,81 pieds de large.
- 6 Enfin le sondage 5 avait pour but de vérifier la présence de vestiges entre le site et le pied du récif corallien. Il a révélé la présence d'un élément massif de construction navale. Faute de temps, il n'a pas été possible d'en réaliser l'étude. Il pourrait s'agir d'une partie de la proue du navire. La partie inférieure en bois clair pourrait être la quille du navire. Les dimensions correspondent avec celles observées dans le sondage 2. Quoiqu'il en soit cet ensemble nécessite des investigations complémentaires.
- 7 L'étude xylologique des échantillons prélevés dans le sondage 2 a permis de déterminer l'essence des éléments de charpente transversale (membre) comme du chêne caducifolié (*Quercus cad.*). Cette essence est utilisée de manière très courante dans la réalisation des pièces maîtresses (quille, carlingue, membrure). Les éléments de charpente longitudinale (quille, contre-quille, virures) sont de l'orme (*Ulmus campestris L.*). Ces essences sont les mêmes que celles mises en évidence sur l'épave de la passe de Pointe-à-Pitre (PP1, EA 3558) (Guibert, Bigot 2013). L'étude dendrochronologique n'a pas été concluante. La présence d'aubier et une séquence de 197 ans obtenue notamment grâce à l'échantillon de la quille aurait pu laisser espérer des résultats intéressants. Mais le nombre insuffisant et les anomalies des échantillons

ne permettent pas de résultats satisfaisants. Les référentiels utilisés pour comparer la chronologie réalisée à partir de l'ensemble des échantillons n'intègrent pas les données anglaises malgré l'éventualité de l'identification de ce navire. En l'état et du fait de ces aspects méthodologiques, la datation (TER 1887) et l'origine (Auvergne) proposées par cette étude pour apporter des éléments d'identification de ces vestiges sont en attente d'études complémentaires.

- 8 Selon les recherches réalisées dans le cadre d'une thèse, l'hypothèse de l'identification de cette épave comme celle du brick le *Mary-Ann* perdu en 1866 avait été retenue (Guibert 2013). La nature des vestiges pourrait en effet correspondre à ceux de l'épave du *Mary-Ann*, un brick anglais de Shields qui venait de Newcastle au moment de sa perte. Le naufrage semble être la conséquence d'une erreur de navigation au moment où le navire sortait de la passe comme l'indique la *Gazette officielle* de la Guadeloupe.
- 9 Ce document a orienté les recherches vers les *Mary-Ann* enregistrés au port de Shields. Dans les *Lloyd's Registers* le navire est enregistré sous le nom de *Mary-Anne*, propriétaire M. Cay, capitaine C. Grant puis R. Cay (*Lloyd Register* 1866-67 n° 516). Selon ce document, les principales caractéristiques du navire sont les suivantes. Le navire est un brick de 267 tonneaux chevillé en fer et doublé de métal jaune. Il a été construit à Shields en 1861 en huit mois dans le chantier naval Wilson. Il mesure 102,6 pieds de long, 26,8 pieds de large et 15,6 pieds de hauteur (*Lloyd Register* 1866-67 n° 516), soit respectivement 31,27 m, 8,71 m et 4,75 m. Les essences utilisées dans sa construction ne sont pas renseignées.
- 10 Ces éléments présentant les caractéristiques de la construction du *Mary-Ann* peuvent être mis en relation avec les observations archéologiques. Seule la mention des chevilles en fer ne correspond pas à celles-ci. Les dimensions de la largeur indiquée dans ce document correspondent à deux pieds près avec l'évaluation tirée de la dimension d'un des femelots et de la largeur de la quille. Ces recherches ont permis de préciser notre hypothèse puisque lors de son dernier voyage vers les Antilles le navire est indiqué naufragé. Elles ont aussi permis de voir que ce navire a fréquenté à deux reprises Ceylan, c'est-à-dire l'actuel Sri Lanka puis la Méditerranée avant de faire deux voyages aux Antilles, le dernier lui étant fatal (*Lloyd's Register* 1862 n° 1863, n° 1864, n° 1865, n° 1866, n° 516).
- 11 Si la totalité des objectifs ont été réalisés, les résultats qui ont pu en être tirés se révèlent décevants : l'orientation du navire est hypothétique ; l'homogénéité des vestiges n'a pas pu être clairement mise en évidence même si nous estimons que l'ensemble des vestiges appartiennent à la même épave, les éléments de culture matérielle trouvés en cours d'opération sont trop rares et donc peu représentatifs ; enfin l'identification des vestiges comme étant ceux du *Mary-Ann* n'est pas établie avec certitude.
- 12 Si plusieurs éléments plaident dans le sens de cette identification (nature des vestiges, éléments de construction navale, documents d'archives, rares éléments de culture matérielle), aucune preuve formelle ne l'atteste. Au contraire, d'autres pourraient infirmer cette hypothèse. La mention dans les *Lloyds* de chevilles en fer ne correspond pas au chevillage mis en évidence sur le site ; plus problématique l'étude dendrochronologique même à ce stade provisoire indiquerait que les vestiges en présence pourraient être ceux d'une autre épave plus tardive.

BIBLIOGRAPHIE

Guibert J.-S. 2013 : *Mémoire de mer océan de papiers : Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin xvii^e-mi xix^e siècles*. Thèse de doctorat sous la direction de Danielle Bégot, UAG, 690 p.

Guibert J.-S., Bigot F. 2013 : *Rapport de sondages archéologiques sous-marins, Navigation antillaise, Site de la passe de Pointe-à-Pitre, PP1, Guadeloupe*. Rapport AAPA, 76 p.

McCarthy M. 2005 : *Ships' Fastenings From Sewn Boat to Steamship*. Texas A&M University Press, Ed. Rachal Foundation nautical archaeology series, 242 p.

INDEX

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtWWQS75V5Bc>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtjFn2fZdJL>

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

Année de l'opération : 2014

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtA9QOB3otnt>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtYc6PKhV9w>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtrB2CkXjZaQ>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt6Yk5i6RzZ6>

sujets <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtHIjtOg1P75>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtLBnWBZIYMM>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxHB1Rc1I8f>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtiM03AViAGa>

AUTEURS

JEAN-SÉBASTIEN GUIBERT

Université des Antilles, AIHP

DIRECTEURFOUILLES_DESCRIPTION

JEAN-SÉBASTIEN GUIBERT

Université des Antilles, AIHP