



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Espace Caraïbes | 1994

Saint-Pierre

Sondages sous-marins (1994)

Marc Guillaume



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/30711>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Marc Guillaume, « Saint-Pierre » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Espace Caraïbes, mis en ligne le 01 septembre 2019, consulté le 15 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/30711>

Ce document a été généré automatiquement le 15 décembre 2020.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

Saint-Pierre

Sondages sous-marins (1994)

Marc Guillaume

NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération :Gran

Introduction

- 1 Les délais de financement des travaux du Gran en 1994 ont seulement permis de poursuivre les sondages en baie de Saint-Pierre. La campagne de prospection a dû être abandonnée faute de financements.
- 2 Le sondage effectué dans la baie de Saint-Pierre fait suite aux campagnes de 1992 et 1993. L'objectif de ce travail est de constituer des dossiers sur chaque épave et, grâce à l'information recueillie, de tenter l'identification des navires coulés sur rade.
- 3 Ce travail présente deux volets.

La recherche historique

- 4 Comme nous l'avons constaté les années précédentes, le manque d'archives (dû en partie à l'ampleur de la catastrophe qui a détruit toutes les sources locales) rend ce travail particulièrement délicat, ce qui est d'autant plus étonnant que la période est récente. La principale information recherchée est l'établissement d'une liste exacte et complète des navires ayant coulé lors de l'éruption. Les années précédentes nous avons eu accès à des documents de la Marine et du Bureau Veritas : les registres du Bureau Veritas et les statistiques des naufrages dressées par l'Établissement national des Invalides de la Marine.
- 5 En 1994, nous avons pu consulter un annuaire des naufrages établi par le Bureau Veritas pour l'année 1902. Mais malheureusement, au lieu de simplifier notre tâche, ce

document est venu la compliquer puisque l'on constate que certaines informations y sont en contradiction manifeste avec les registres du même bureau.

- 6 Malgré ces difficultés, nous avons pu apporter des éléments nouveaux sur certains navires. La mise en vente du fond d'archives de la maison *Besse & Cabrol*, armateurs de Bordeaux, a permis de réunir un certain nombre de documents (manifestes et connaissements) sur plusieurs navires perdus à Saint-Pierre.
- 7 D'après les témoignages de l'époque :
- L'*Esk* et l'*Océan Traveller* ont échappé à la catastrophe ;
 - Le *Nord America*, la *Teresa lo Vico*, le *Diamant* et la *Gabrielle* ont bien coulé sur rade, même si l'annuaire *Veritas* ne cite pas ces deux derniers qui sont les seuls navires martiniquais dont le nom soit connu ;
 - Il devait y avoir entre quinze et vingt navires de taille importante présents sur la rade. L'incertitude sur les petits caboteurs et les borneurs reste entière ;
 - Les seuls vapeurs cités par les témoins sont le *Roraïma*, le *Roddam* et le *Diamant*. Aucun des témoins survivants ne fait allusion au *Grappler*. N'était-il pas au mouillage à côté des autres ? Ceci est possible dans la mesure où il travaillait sur le câble sous-marin et pouvait se trouver un peu plus au large que les autres navires.
- 8 Il est donc possible de présenter une liste de noms de navire ayant sûrement ou probablement coulés au matin du 8 mai 1902 :

Coulés		Possibles	
<i>Tamaya</i>	français	<i>Anna E. J. Morse</i>	USA
<i>Roraïma</i>	anglais	<i>L. W. Norton</i>	anglais
<i>Diamant</i>	français	<i>Cuore Maria di Pompei</i>	italien
<i>Gabrielle</i>	français		
<i>Biscaye</i>	français		
<i>Grappler</i>	anglais		
<i>Teresa lo Vico</i>	italien		
<i>Nord America</i>	italien		
<i>Sacro Cuore</i>	italien		

Les recherches de terrain

- 9 L'épave qui a fait l'objet du sondage de 1994 (n° GRAN FR/M/1/A/015 – n° national 97 225 011/AH) diffère des épaves étudiées les années précédentes par sa taille plus modeste et son état de conservation supérieur. Contrairement aux deux sites précédemment étudiés, cette épave ne semble pas avoir été ravagée par le feu, comme l'atteste la présence, dans la cargaison, de nombreux tonneaux contenant des restes de poisson, encore en place et non brûlés.
- 10 On sait que la côte face à laquelle l'épave est située, plus proche du volcan, a reçu l'éruption de manière plus directe et violente que la zone sud face à laquelle se trouvaient les épaves précédemment étudiées. Il se pourrait que la violence du choc

éruptif ait fait couler le navire par causes mécaniques, avant la généralisation de l'incendie causé par les gaz chauds.

- 11 L'épave est située pratiquement dans l'axe du ponton départemental actuel, orientée est-ouest. L'avant, vers l'est, repose sur 29 m, l'arrière sur 39 m. Elle se présente couchée à 45° sur son flanc bâbord. On voit nettement, sur tribord, le rythme des membrures et les restes du bordé avec le doublage. Le côté tribord est pratiquement détruit jusqu'à la cinquième ou sixième virure au dessus de la quille. Le doublage est constitué de feuilles d'alliage à base de cuivre. La longueur totale conservée de l'épave est de 31,90 m. L'absence de toute trace de système de propulsion mécanique le safran, métallique, assez bien conservé, émerge d'un mètre du sable et ne porte pas trace de cage d'hélice nous confirme qu'il s'agit bien d'un voilier.
- 12 Deux caisses métalliques sont observables dans l'épave, l'une sur la partie avant et l'autre à l'arrière. Il n'est pas pour l'instant possible de préciser le rôle de ces caisses : caisse à eau, à vin, à combustible?
- 13 Une ancre d'à-peu-près 2 m de long se trouve au nord-est de l'avant à environ 20 m de l'épave. Elle est orientée est-ouest. Il est probable qu'elle appartienne à l'épave.

Relevé

- 14 Le relevé dimensionnel de l'épave a été réalisé par triangulation de points remarquables repérés par des planchettes numérotées. Un repère A1 a été placé sur le safran et un repère A2 sur le doublage conservé de l'étrave. Une filière graduée tous les 5 m a été tendue entre ces deux points, servant de base aux coupes transversales. Des points de repère sur le pourtour conservé de l'épave ont complété ces références.
- 15 L'épave repose sur une pente à 24 % (7,75 m de différence entre le sol au pied de l'étrave et au pied du safran) et dépasse du fond en moyenne de 1,50 m sur le flanc tribord.
- 16 La distance entre A1 et A2 obtenue par triangulation est de 31,90 m. Cette mesure peut être estimée juste à 80 cm près et la distance A1-A2 comprise entre 31,10 m et 32,70 m. Comme A1 est fixé sur le safran à une distance de 50 cm de l'arrière de l'étambot, la longueur hors tout conservée du navire est comprise entre 30,60 m et 32,20 m.
- 17 La longueur interne, qui est celle de référence, peut être estimée en retranchant l'épaisseur des bois de charpente de l'étrave et de l'étambot. On peut l'estimer entre 1 m et 1,50 m au total. On a donc une longueur intérieure conservée estimée entre 29,10 m et 31,20 m. Nous devons nous contenter de cette approximation dans la mesure où nous ignorons à quelle distance notre ligne de mesure se trouve du fort du navire qui est le niveau de référence pour la mesure de longueur des navires.

Sondage au centre du navire

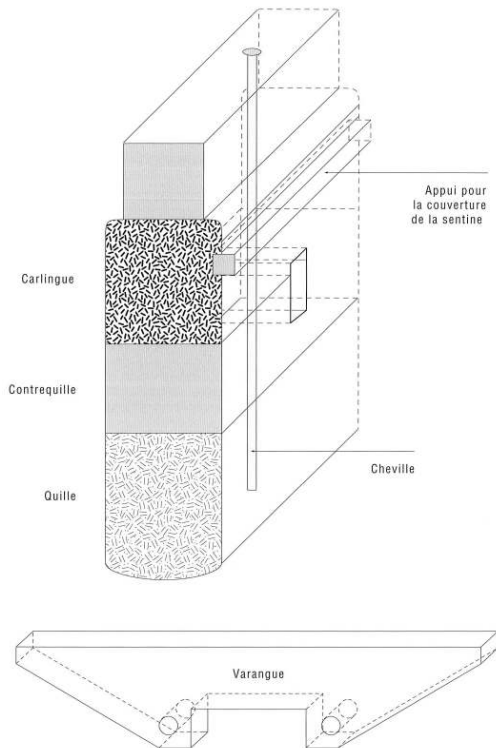
- 18 Le fait que le navire ait coulé avant d'avoir été totalement ravagé par l'incendie a permis de conserver intacte une partie de la cargaison. Celle-ci était constituée de tonneaux dont plusieurs sont encore en place et assez bien conservés. Les tonneaux intacts étant enfouis profondément, il n'a pas été possible d'en dégager un totalement dans le cadre réduit de notre sondage. Seuls trois tonneaux partiellement détruits, de la couche supérieure, ont été en partie dégagés. Le diamètre du couvercle de ces tonneaux est de 72 cm, leur longueur exacte n'a pu être mesurée.

- 19 Ces tonneaux, en partie ou totalement éventrés, se sont révélés contenir des restes de poissons. De ces poissons, sans têtes, restent des vertèbres en connexion et des fragments de mâchoires portant des traces de débitage. Les poissons sont disposés tête-bêche. Des prélèvements ont été effectués et leur analyse a été confiée à M. Meunier du laboratoire d'ichtyologie du Muséum national d'histoire naturelle de Paris. Dans les tonneaux que nous avons pu visiter, il semble qu'il n'y ait eu qu'une seule sorte de poissons. Les vertèbres appartiennent à la famille des *Gadidés* qui comprend la morue, l'églefin, le merlan ou le colin. Il n'a pas encore été possible de déterminer l'espèce.

Structure de la charpente

- 20 Le dégagement des structures de charpente a mis en évidence une construction moins soignée que celle observée sur les deux navires du sud. L'échantillonnage et le rythme des membrures y sont moins réguliers.
- 21 La couverture de la sentine est effectuée au moyen de simples planches de taille disparate, appuyées sur un tasseau irrégulier de 7,5 x 7,5 cm fixé dans une rainure pratiquée dans la carlingue, alors que dans l'épave de 1993, un système de paracloses parfaitement ajustées venait recouvrir la sentine en prenant appui sur un aménagement spécifique du massif de quille.
- 22 La structure transversale présente des allonges de 130 mm de largeur en moyenne (entre 120 mm et 140 mm) espacées de 65 mm forment des couples de ± 325 mm avec une maille comprise entre 125 mm et 140 mm dans la partie centrale et sur la partie avant où nous avons pu les observer. L'épaisseur des membrures est de 170 mm en moyenne. Les varangues ont une hauteur de 280 mm au niveau de la jonction avec la contre quille et la carlingue avec une largeur moyenne de 120 mm. Ces pièces sont réalisées en chêne.
- 23 Sur les parties avant et arrière, le rythme ressemble à celui observé dans la partie centrale : couple formé de deux membrures de 120 mm à 150 mm, soit jointifs, soit espacés jusqu'à 70 mm, avec une maille variant de 90 mm à 150 mm.
- 24 Le massif de quille (fig. 1) est caractérisé par une carlingue très faiblement écarvée, qui ne reçoit le haut des varangues que sur 3 cm. Cette carlingue, au niveau où nous avons pris les mesures (à 17 m de l'étrave, soit pratiquement au centre du navire) a une épaisseur de 410 mm et est surmontée d'une pièce de renfort qui mesure 280 mm de large par 280 mm de haut. La distance entre l'extrémité supérieure des chevilles d'assemblage de quille et le haut de la carlingue nous indique la hauteur de cette pièce en grande partie détruite. Il se pourrait qu'il s'agisse d'un renfort à proximité de l'emplanture du grand mât qui n'a cependant pas été observée dans la zone dégagée par le sondage. Plusieurs espars métalliques qui pourraient être des fragments de vergues ou de mâts sont à proximité pris dans la concrétion.

Fig. 1 – Massif de quille



DAO : M. Guillaume (Gran).

- 25 La hauteur de la contre quille est de 300 mm et sa largeur de 400 mm. L'écart destiné à recevoir les varangues est profond de 160 mm. Les varangues qui ont une hauteur de 280 mm et une largeur de 120 mm sont profondément insérées dans la contre quille. Les trous d'anguille ont un diamètre de 60 mm. La quille n'a pas pu être observée. Le vaigrage mesure 70 mm d'épaisseur, le bordé entre 80 mm et 100 mm d'épaisseur au niveau de la quatrième virure.

Identification

- 26 Trois éléments nous conduisent à l'identification de cette épave avec le Biscaye de Bordeaux :
- la longueur du navire ;
 - le type de doublage ;
 - la cargaison de poisson.
- 27 Les données correspondantes de notre épave sont résumées ci-dessous :

N° GRAN FR/M/1/A/015 – N° national 97 225 011/AH					
Long. conservée	M.-Bau	Creux	Tonnage	Bois	Remarques
29,10 < L < 31,20	?	?	?	Chêne, pin	Doublage en alliage de cuivre de couleur jaune (bronze ?). Cloutage semblable

- 28 Dans le tableau suivant se trouvent regroupées les données connues sur les navires à charpente de bois retenus dans notre liste et non identifiés :

Données des archives							
Nom	Chantier	Pont	M.- Bau	Creux	Tonnage	Bois	Remarques
<i>Gabrielle</i>	Liverpool	23,18	6,61	2,47	60/92	Chêne Pitchpin Spruce	Chevillé fer galva
<i>Biscaye</i>	Bilbao	31,66	6,35	3,70	194 159	Chêne Pitchpin	Chevillé métal jaune et doublé idem
<i>Nord America</i>	Materjan à Buccari	43,40	9	5,98	583 558 532	Chêne Hêtre	Chevillé en métal jaune et fer galva
<i>Sacro Cuore</i>	?	?	?	?	558	?	?
<i>Teresa lo Vico</i>	?	?	?	?	565	?	?

- 29 Il apparaît que parmi les navires dont on connaît les caractéristiques précises, seul le *Biscaye* a une longueur correspondant à nos mesures. On ne doit pas oublier que ces dernières sont prises pratiquement dans les fonds de la carène et que bien entendu, la longueur y est inférieure à celle donnée dans la fiche d'identification.
- 30 On peut estimer la longueur du *Sacro Cuore* et de la *Teresa lo Vico* à partir de celle du *Nord America* puisque leurs tonnages sont très proches. Ce devait être des navires de plus de quarante mètres. La *Gabrielle* est un navire de taille beaucoup plus réduite que le *Biscaye*.
- 31 Le type de doublage employé pour le *Biscaye* semble également correspondre à celui de l'épave.
- 32 D'autre part, aucun autre navire n'étant signalé comme chargé de poisson, on peut affirmer que l'épave FR/M/1/A/015 est bien celle du *Biscaye* de Bordeaux.

INDEX

chronologie <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt9hLpUyQcym>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt15znJ6Z4o>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEJp>

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtA9QOB3otnt>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtq9rmvQX6ie>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtasZ5N3aE3O>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtNU427bjbGj>

Année de l'opération : 1994

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

AUTEURS

MARC GUILLAUME

Gran