HAL open science

Epave de la Jeanne-Elisabeth, 2015

Marine Jaouen, Poletto Andrea, Berthaut-Clarac Sébastien

To cite this version:

Marine Jaouen, Poletto Andrea, Berthaut-Clarac Sébastien. Epave de la Jeanne-Elisabeth, 2015. 2021. hal-03353173

HAL Id: hal-03353173

https://hal.science/hal-03353173v1

Submitted on 23 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'épave de la *Jeanne-Elisabeth*, EA 6479

L'opération de fouille 2015 s'est poursuivie dans le but de finir le dégagement de la zone arrière de la coque partiellement ouverte l'année précédente. Le secteur de la cale n'a pas apporté de donnée supplémentaire du point de vue de la culture matérielle contrairement à la zone de l'entrepont particulièrement riche cette année. En effet, l'entrepont arrière ne semble pas avoir été affecté par le pillage au delà de la zone de lest résiduel encore en place. Cette zone traditionnellement réservée à l'état-major des navires livre sur la *Jeanne-Elisabeth*, toutes les caractéristiques attendues d'un secteur de vie privilégié au sein d'un navire : hauteur sous pont de 2 m, ouverture(s) vitrée(s), espace meublé. Une concrétion est venue sceller un lot d'objets personnels contre le flanc tribord et le pont inférieur. Ces objets ont pu être dégagés à l'aveugle mais attestent de l'accumulation intentionnelle d'objets appartenant à un officier du bord. Ce coffret ou étagère non conservée a livré une bourse en toile fermée. Grâce à la société Novitom, une tomographie de l'objet a pu déterminer que la dizaine de piastres de huit sont frappées pour certaines de l'année du naufrage et qu'une bague ou un sceau a été mis à l'abri parmi les pièces (fig. 8). Font partie de ce lot,une série de couverts, une assiette à décor, une bouteille de gin et un verre à pied, un gobelet, le col d'un flacon de pharmacopée, des cadenas de meubles de secours (fig. 9), une optique d'octant (fig. 10), une série de projectiles (balles de fusils et pistolets, grenade à main (fig. 11), un canif pour tailler les plumes et sa pierre à aiguiser, quelques pipes en terre à l'oiseau couronné (marque du pipier Paulus Benkman) identiques à celles découvertes au centre de la coque (*Bilan Scientifique du Drassm 2012*).

Fig. 9. Cadenas et clés de rechange (cl. © S. Cavillon, Drassm 2014).

Fig. 10. Optique d'octant (cl. © S. Cavillon, Drassm 2014).

Fig. 11. Grenade à main (cl. © S. Cavillon, Drassm 2014).

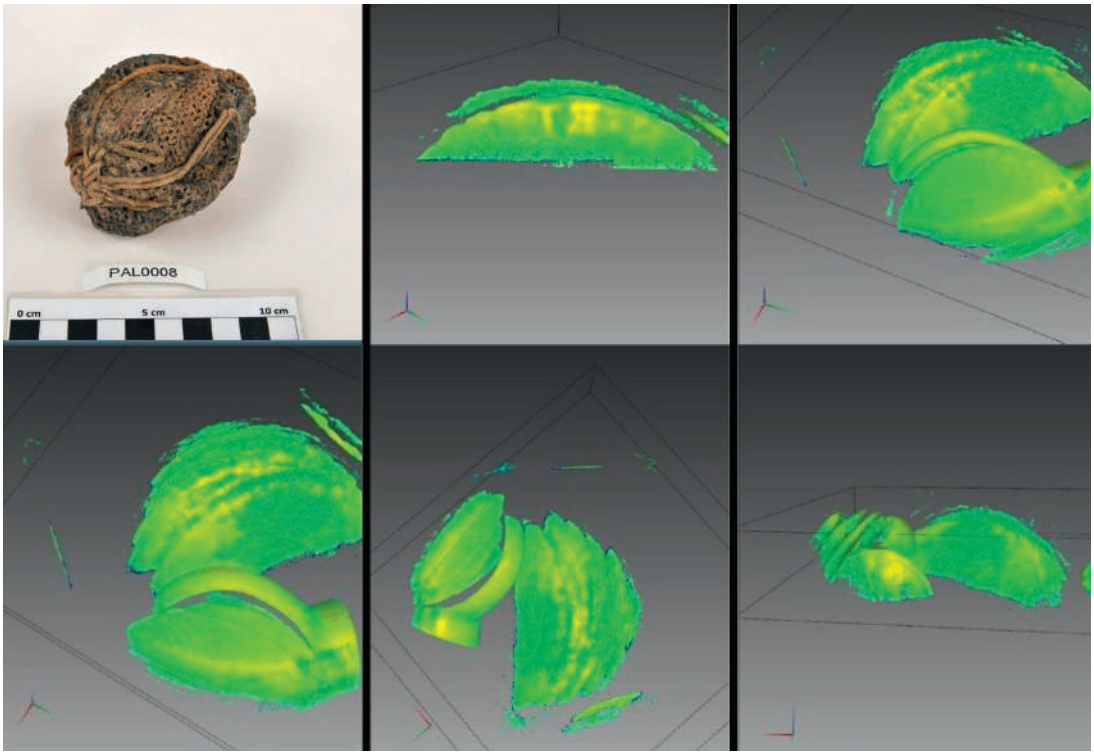

Fig. 8. Tomographie de la bourse montrant les piastres de huit et la bague ou le sceau (société Novitom).

Cette accumulation d'objets personnels nous fait toucher du doigt le geste d'un marin mais aussi les habitudes du bord. Ainsi, l'alcool consommé dans la zone privée d'une cabine est le gin, en usage dans la marine britannique pour limiter l'importation d'eaux-de-vie françaises. C'est la boisson en vogue au XVIIIe s. Mélangé au citron ou au quinquina, il sera à l'origine de l'invention de nombreux cocktails durant cette période. Le tabac fumé à bord est le même pour tous que l'on soit simple marin ou officier.

L'ouverture S6 (fig. 12) et le relevé de ses élèments a permis de repositionner sur la planimétrie générale les baux et barrots dans leur position exacte. Le pont supérieur est maintenu par des barrots (ST 39, 40, 68, 112), des barrotins (ST 38 et 90) et une courbe horizontale (ST 78) maintenue par une broche métallique. Dans la courbe est aménagée une entaille venant accueillir un barrotin aujourd'hui disparu. Le soutien des barrots se fait classiquement grâce à la bauquière (ST 79).

A l'intérieur de la coque deux planches (ST 82 et 85) fixées en oblique relèvent davantage de l'aménagement intérieur que de l'architecture navale à proprement parler. Deux autres planches non en place et percées d'ouvertures carrées pourraient participer de ce dispositif (ST 88, 91).

Le pont inférieur est construit sur des principes similaires : barrotins (ST 51 et 52), le bau intermédiaire n'est pas conservé mais sa présence est attestée par les vestiges de sa fixation métallique et courbes horizontales (ST 36 et 50) venant ceinturer l'ensemble. Là encore la courbe de la face inférieure du pont est aménagée en sorte d'accueillir un bau (non conservé). La courbe et son bau sont maintenus par une serre bauquière comprenant ST 69 et ST 70 et contrebutée par une pièce rectangulaire ST 76. Enfin, la serre de bouchain (ST 92) se présente comme un vaigrage de plus grande section. La taille des courbes et leur jonction à la cornière (ST 29) semble indiquer un arrière en porte-à-faux plutôt qu'un arrière rond comme on pouvait l'imaginer *a priori* (fig. 13).

La transmission de nouveaux documents historiques permet de compléter notre connaissance du commerce des piastres entre l'Espagne et la Suisse par l'intermédaire de négociants marseillais. Ainsi, certains propriétaires de piastres ont été identifiés. Dans le connaissement du navire tel qu'il nous est parvenu, 3000 piastres étaient enregistrés sous le lettre H. Ce H représente Lefort-Beaumont et Fatio les acheteurs genevois et Vincent Verduc et Compagnie, grand négociant malouin installé à Cadix. Le temps du transport, acheteurs et vendeurs sont propriétaires pour moitié chacun de la marchandise en transit afin de limiter la perte en cas de naufrage. Il apparaît que la quantité de monnaies espagnoles achetée par ces marchands est considérable et dépasse de loin le volume transporté par la *Jeanne-Elisabeth*. Ainsi, 17 navires transportent des piastres pour leur compte au moment du naufrage devant Maguelone, le nombre de piastres ainsi déplacé serait de 36 000 *a minima*.

Le procès des pilleurs de la *Jeanne-Elisabeth* s'est tenu le 16 septembre 2015 au tribunal correctionnel de Montpellier. Un appel du jugement a été demandé par trois des sept inculpés. L'affaire est toujours en cours.

Marine JAOUEN, Drassm
Andrea POLETTO
Sébastien BERTHAUT-CLARAC

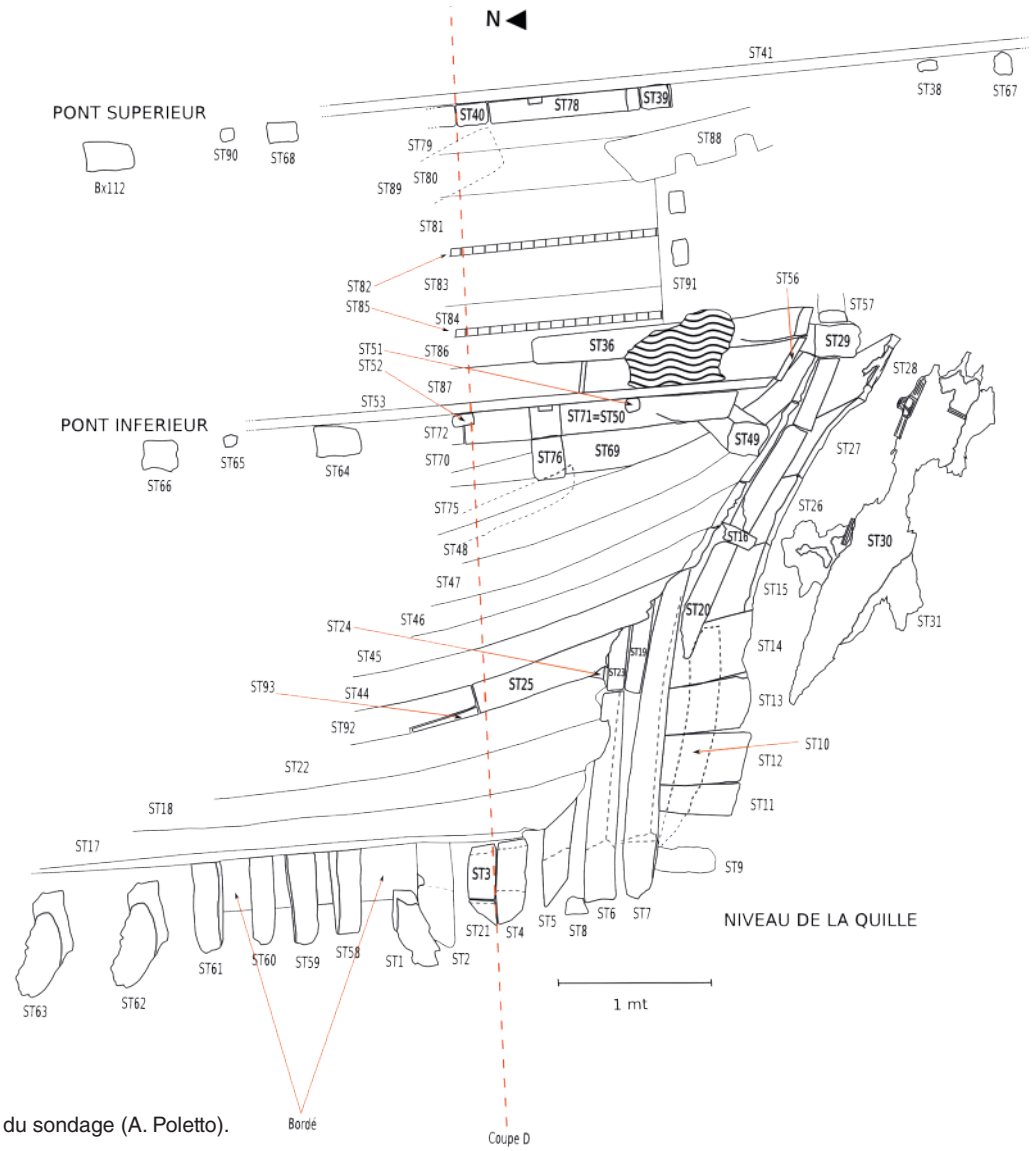

Fig. 12. Planimétrie du sondage (A. Poletto).

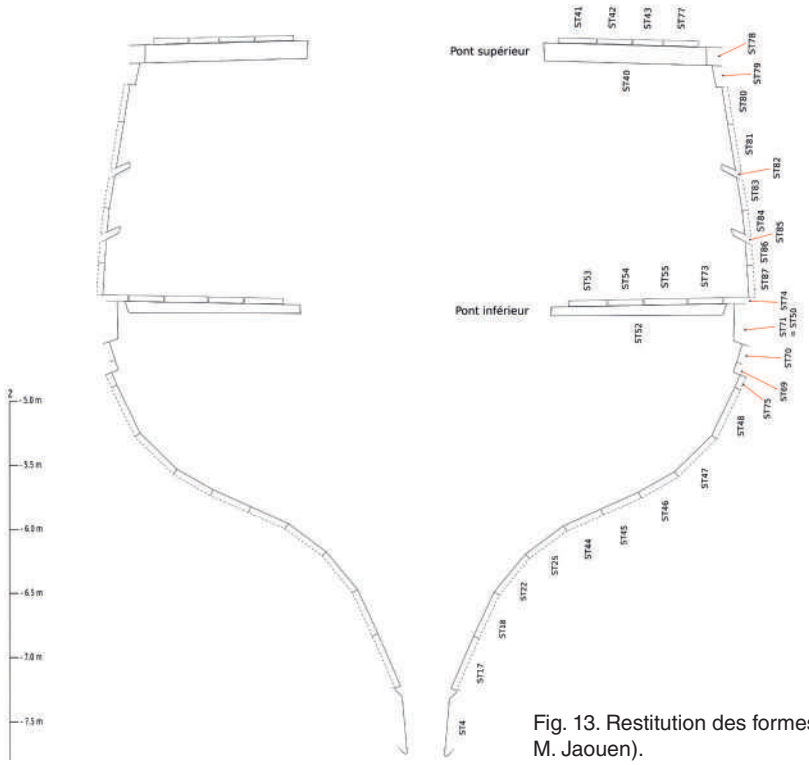

Fig. 13. Restitution des formes arrières du navire (A. Poletto, M. Jaouen).