



HAL
open science

L'épave de la Jeanne-Elisabeth, 2013

Marine Jaouen, Andrea Poletto

► **To cite this version:**

| Marine Jaouen, Andrea Poletto. L'épave de la Jeanne-Elisabeth, 2013. 2016, pp.56. hal-03354681

HAL Id: hal-03354681

<https://hal.science/hal-03354681>

Submitted on 29 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'année 2013 a vu le retour aux opérations de terrain. Deux semaines de fouille ont pu être réalisées entre le 27 mai et le 7 juin. Les objectifs étaient de délimiter l'extrémité sud du gisement, soit l'arrière de l'épave. Pour cela, l'opération a bénéficié du soutien logistique de l'*André Malraux* durant la première semaine. Le positionnement dynamique du navire couplé à la grue ont permis le déploiement du blaster du Drassm sur les points spécifiquement matérialisés en surface. Cette année encore le gisement était fortement ensablé si bien qu'aucun point fixe de référence ou élément de la coque n'était visible lors des plongées de reconnaissance.

Les premiers éléments de coque sont apparus après six mises à l'eau du blaster cumulant 42 mn de ventilation sous contrôle continu de plongeurs. Au total la surface dégagée (blaster et suceuses) représente un carré de 5 m par 5 dans lequel les structures, qui contre toute attente sont encore en connexion, s'organisent dans sa diagonale. Ainsi, 31 éléments composant l'arrière du navire ont été dégagés (fig. 32).

Les sept demi-fourcats tribord sont conservés. Viennent s'y fixer au nord des planches de vaigrage (ST17, 18, 22, 25) et au sud des planches de bordé (ST9, 11, 12, 13, 14, 15).

Le massif arrière malheureusement non conservé venait se positionner sur les entailles réalisées sur l'extrémité ouest des fourcats.

La pièce ST23 pourrait être dans cette configuration une allonge de fourcat et ST19 et ST24 des pièces de comblement. La pièce ST10 pourrait être une cornière d'après sa forme courbe et sa position.

Quant à ST16, plongeant verticalement dans le sédiment, elle serait une bonne candidate à ce qui reste des barres d'écusson. Les structures nommées ST28, 29, 30 et 31 présentent une importante concrétion, malheureusement fort mal conservée, qui pourrait être la pièce de contre-étambot.

La poursuite du dégagement des pièces au delà de 90 cm de profondeur permettra d'affiner nos hypothèses dès l'an prochain.

Alors que nous pensions travailler sur une zone particulièrement dégradée par les causes même du naufrage, nous avons eu la surprise d'observer des structures en connexion et dans l'ensemble en bon état de conservation. Si certaines pièces ont connu l'action des tarets lors des épisodes de découverte du site, le vaigrage est quant à lui parfaitement conservé.

Aucune surprise du point de vue du mobilier car aucun objet n'a été inventorié cette année à l'exception d'une gourable en bois.

La longueur totale des vestiges connue aujourd'hui donne une coque conservée sur 25 m du point nord au point sud.

L'exploration au-delà des limites sud actuellement recouvertes permettra d'affirmer ou non la présence d'autres éléments rattachés à la poupe, qu'ils soient encore en place ou vraisemblablement arrachés par le choc du naufrage.

Pour autant l'année prochaine sera consacrée à la poursuite de la fouille de la coque vers le nord et à la mise en place des éléments nécessaires à un relevé 3D du site.

*Marine JAOUEN, Drassm
Andrea POLETO*

