

Jeanne-Elisabeth EA649

La campagne 2017 s'est déroulée durant trois semaines au mois de juin. L'équipe a pu profiter du lancement tout récent de la nouvelle unité du Drassm, le *Triton*. Emmanuel Berry et Stéphane Durand furent à tour de rôle les pilotes mais aussi des aides précieuses pour l'équipe.

Le renouvellement d'une autorisation triannuelle permet de poursuivre la documentation de l'architecture du navire dans le secteur avant de la coque. Ainsi, la zone au droit du guindeau a bénéficié des mêmes protocoles de fouille et de relevés que le centre et l'arrière de la coque. L'année 2017 s'est concentrée sur la zone de l'entrepont entre les baux Bx100 et Bx119. Cette partie des navires, traditionnellement destinée à stocker les gréements du navire, ne fait pas exception sur la *Jeanne-Elisabeth*. Le câble de l'ancre a pu être observé depuis les abords directs du guindeau de son passage

par le pont inférieur jusqu'à la cale.

Le guindeau de la *Jeanne-Elisabeth* est composé d'une structure principale en bois (chêne) facettée et de cerclages métalliques dentelés centraux. Les cerclages décrits ici sont donc ceux du côté tribord du navire, ceux du côté bâbord ont probablement été détruits au moment de l'arrachement de la partie bâbord. Seules deux séries d'amolettes ont été observées, dont une sur le cerclage métallique, et l'autre dans l'axe en bois (10.5 x11 cm). Ces dernières ne sont pas renforcées par les plaques de fer que l'on retrouve usuellement pour protéger le système de la morsure des barres introduites pour les manœuvres du guindeau. Un renfort vertical unique (St200) traverse le pont supérieur, l'entrepont et pourrait venir prendre appui en fond de cale. Cette pièce quadrangulaire en chêne est vraisemblablement le support tribord du guindeau. Elle mesure dans l'entrepont 150 cm de haut, 26 cm de large et 19 cm d'épaisseur (fig.72).

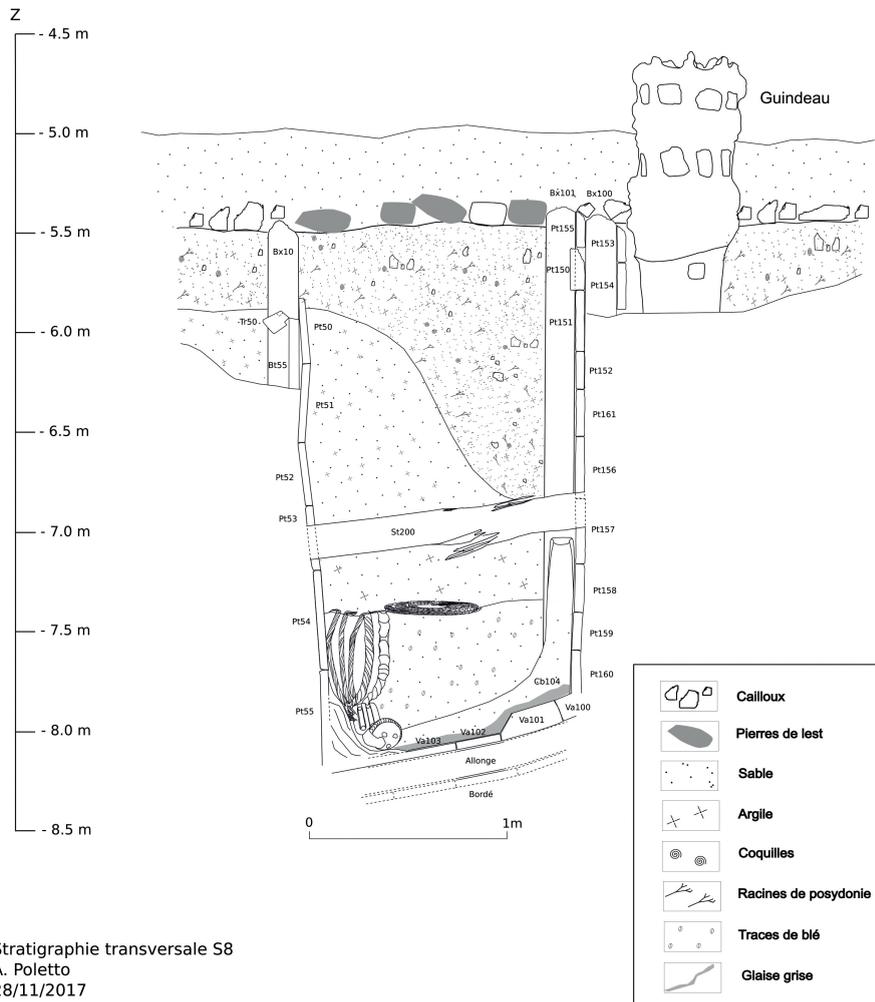


Fig.72. Relevé de l'entrepont (A. Poletto)

La zone de l'entrepont ayant été intégralement dégagée laisse apparaître des lumières (absence d'une vaigre) identiques à celle observées en 2011 au centre de la coque.

Au-delà du bau Bx102, la présence de margouillots, d'un cap de mouton et d'une poulie double laisse penser que la zone de stockage des cordages se poursuit par celles des poulies sans qu'aucune séparation structurelle n'existe pour autant (fig.73).

Différents types de cordages ont ainsi été prélevés pour étude. Fabienne Médard (Anatex) a commencé un travail sur les identifications par microscope à balayage électronique de certaines des fibres végétales issues

d'artefacts provenant de différentes campagnes de fouille (cordage, câble d'ancre, valet). Les référentiels restent à faire et une campagne de tests comparatifs pourrait débuter en 2018.

Enfin, nous avons eu la grande satisfaction d'accueillir Joakim Severinson, archéologue et maître charpentier de la réplique navigante du *Göteborg* (navire de la VOC). Sa présence sur le site a été d'une grande richesse tant du point de vue humain qu'archéologique (fig.74).

Marine JAOUEN, Drassm
Andrea POLETTO



Fig.73. Eléments issus de la soute aux poulies (cl. T. Seguin)

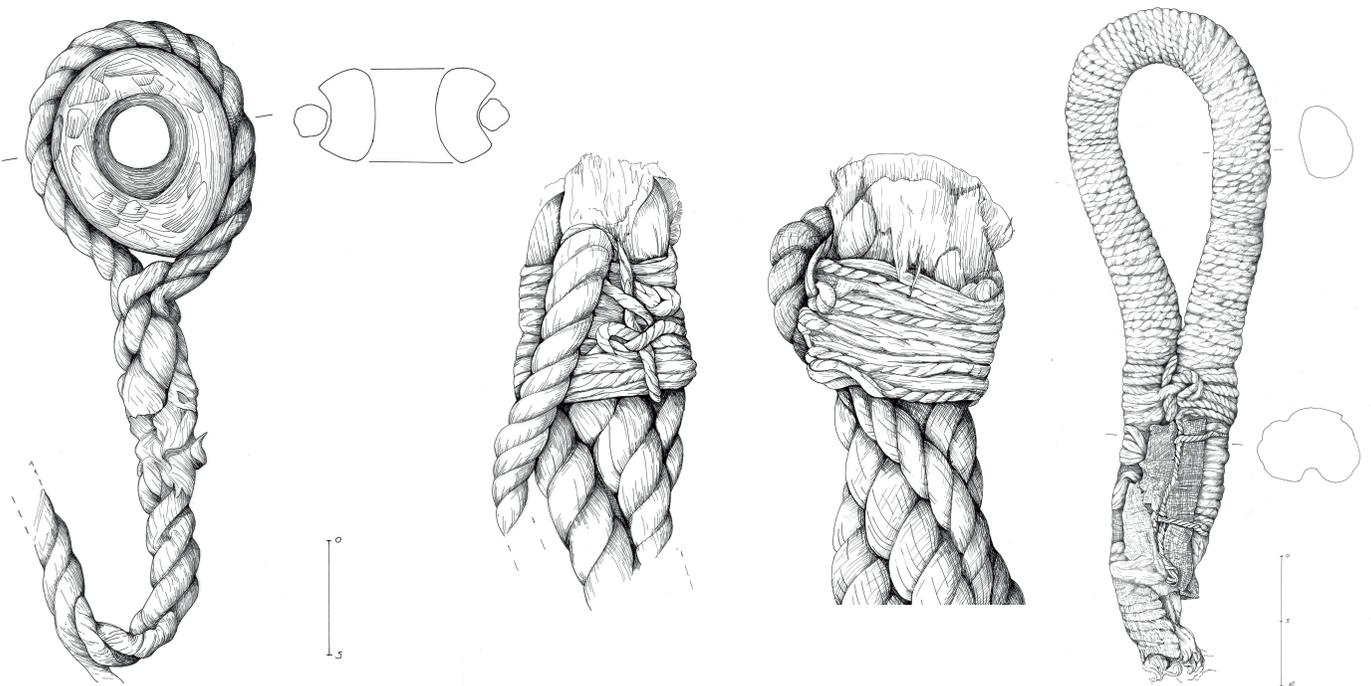


Fig.74. Les différents cordages (dessins A. Veleva)