



ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Domaine public maritime | 2015

Au large de Villeneuve-lès-Maguelone – L'épave de la *Jeanne-Élisabeth* (EA 6479)

Fouille programmée (2015)

Marine Jaouen, Andrea Poletto et Sébastien Berthaut-Clarac



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/134905>

ISSN : 2114-0502

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Marine Jaouen, Andrea Poletto et Sébastien Berthaut-Clarac, « Au large de Villeneuve-lès-Maguelone – L'épave de la *Jeanne-Élisabeth* (EA 6479) » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Domaine public maritime, mis en ligne le 04 mars 2023, consulté le 13 avril 2023. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/134905>

Ce document a été généré automatiquement le 13 avril 2023.

Tous droits réservés

Au large de Villeneuve-lès-Maguelone – L'épave de la *Jeanne-Élisabeth* (EA 6479)

Fouille programmée (2015)

Marine Jaouen, Andrea Poletto et Sébastien Berthaut-Clarac

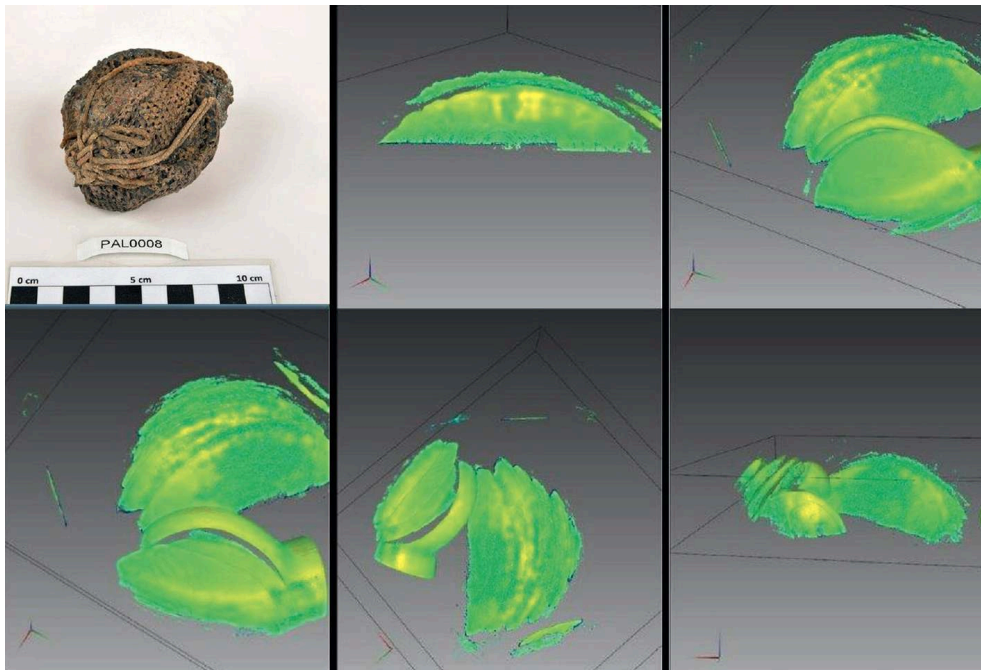
NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ministère de la Culture

- 1 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-Élisabeth*, 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. 1). 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. 2), une optique d'octant (fig. 3), une série de projectiles (balles de fusils et pistolets, grenade à main (fig. 4), 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. 1 – Tomographie de la bourse montrant les piastres de huit et la bague ou le sceau



Réalisation : Société Novitom.

Fig. 2 – Cadenas et clés de rechange



Cliché : S. Cavillon (Drassm).

Fig. 3 – Optique d'octant



Cliché : S. Cavillon (Drassm).

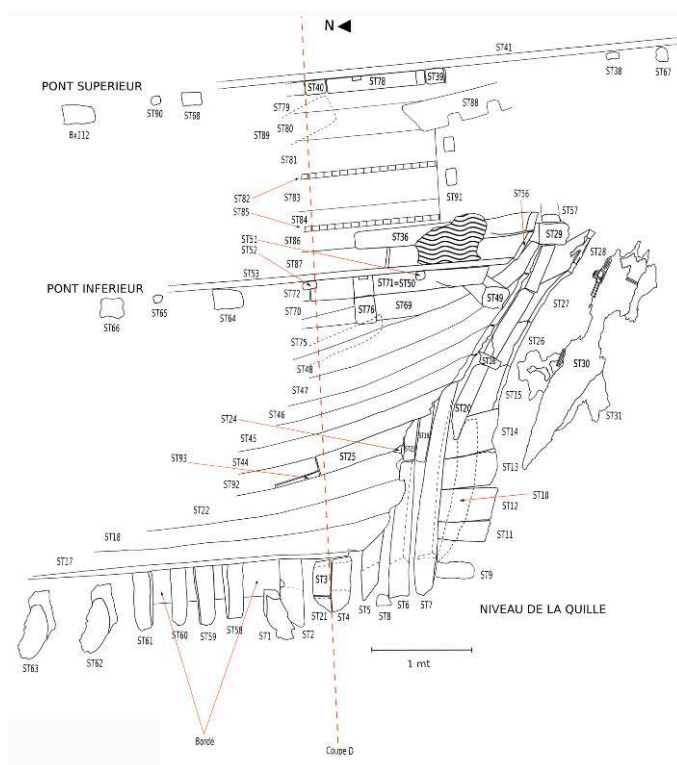
Fig. 4 – Grenade à main



Cliché : S. Cavillon (Drassm).

- 2 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 XVIII^e 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.
- 3 L'ouverture S6 (fig. 5) et le relevé de ses éléments 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).

Fig. 5 – Planimétrie du sondage

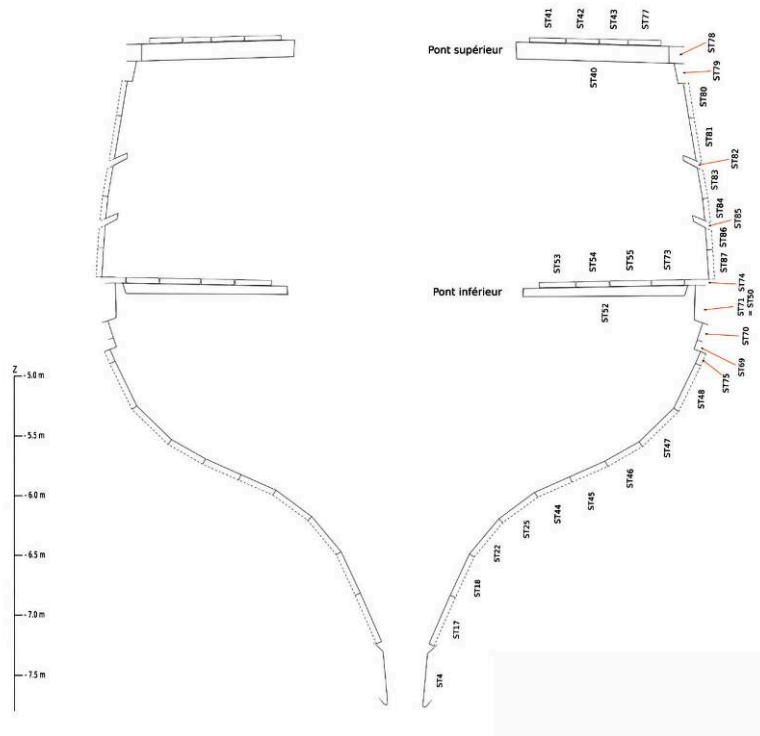


DAO : A. Poletto.

- 4 À 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).
- 5 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. 6).

Fig. 6 – Restitution des formes arrières du navire



DAO : A. Poletto, M. Jaouen (Drassm).

- 6 La transmission de nouveaux documents historiques permet de compléter notre connaissance du commerce des piastres entre l'Espagne et la Suisse par l'intermédiaire de négociants marseillais. Ainsi, certains propriétaires de piastres ont été identifiés. Dans le connaissance du navire tel qu'il nous est parvenu, 3 000 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-Élisabeth. 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*.
- 7 Le procès des pilleurs de la *Jeanne-Élisabeth* 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.

INDEX

lieux <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBLD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtF7tPQuwu5w>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtayNs4aMTnp>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtfmcGqEVSop>

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

nature <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtSrWQs2w2KV>

Année de l'opération : 2015

AUTEURS

MARINE JAOUEN

Drassm

DIRECTEURFOUILLES_DESCRIPTION

MARINE JAOUEN

Drassm