

Le verre de l'épave de la *Jeanne-Élisabeth*, un mobilier de bord

Laurence SERRA¹, Marine JAOUEN²

mots-clés : bouteilles, octant, sablier, vitres, épave, XVIII^e siècle.

La fouille de l'épave de la *Jeanne-Élisabeth*, au large de Villeneuve-lès-Maguelone dans le département de l'Hérault, a livré un bel échantillon de matériel en verre qui se rapporte dans sa totalité à un usage de bord. L'ensemble est très fragmentaire avec plus d'une centaine de tessons pour une dizaine d'individus complets. L'expertise dévoile six usages : le stockage et la conservation des liquides, la vaisselle de table, le verre architectural, la gestion du temps, l'infirmerie et l'optique, en tenant compte de plusieurs critères comme la dénomination, le type, l'usage, l'origine, la couleur, les mentions épigraphiques et la technique de fabrication. Une bouteille en verre noir, portant un cachet de verre estampé, permet de confirmer ce que révèlent déjà les archives : la date du naufrage autour de 1755 ainsi que l'origine du navire : le port de Stockholm en Suède.

I. Le contexte archéologique

Avant de décrire le mobilier en verre de l'épave de la *Jeanne-Élisabeth*, il est nécessaire de revenir d'abord sur l'histoire mouvementée de cet ensemble exceptionnel, témoin des échanges atlantiques et du commerce méditerranéen au siècle des Lumières, victime de la cupidité des chercheurs de trésor.

Le 14 novembre 1755, alors que la nuit est tombée, le vent s'est considérablement renforcé au large des côtes languedociennes. Depuis

qu'elle a quitté sa dernière escale, Cadix, la *Jeanne-Élisabeth*, navire de commerce battant pavillon suédois, cabote afin de rejoindre son port de destination, Marseille. Son capitaine, Andreas Knapen Hanson n'a pas voulu se mettre à l'abri dans le port royal de Sète. Son expérience ne suffira pas à faire face à une mer trop grosse, dans une région que les marins locaux redoutent pour ses bancs de sable proches du rivage. Après de vains efforts pour affronter les vagues, l'embarcation talonne, fracasse sa coque et s'échoue au large de l'île de Maguelone, face à sa cathédrale. Le navire, qui a quitté Stockholm à la fin du moins de juin 1755, sombre avec toute sa cargaison de produits fortement spéculatifs. Les marins de la *Jeanne-Élisabeth* ont chargé à Cadix de nombreux produits dont la France est régulièrement exportatrice. Du blé mais aussi des produits espagnols et américains : du tabac, du vin, de la cochenille (base de colorant rouge) et de l'indigo (base de colorant bleu). On y a surtout embarqué quelque 24 360 piastres soit 659 kilogrammes d'argent en pièces de monnaie, se montant à près de 130 000 livres. La piastre, que les espagnols fabriquent depuis le XVI^e siècle et valant huit réaux, circule dans le monde entier, alimentant le grand commerce et les ateliers monétaires européens. Malgré une surveillance du littoral et plusieurs tentatives de renflouement dans les mois qui suivent, on ne peut rien récupérer d'autres que quelques effets flottants, détrempés et gâtés, le pire étant qu'aucune monnaie n'est remontée.

L'histoire de la *Jeanne-Élisabeth* aurait pu s'arrêter là, comme celle de milliers d'autres navires gisant par le fond, mais son naufrage ne fut pas son seul drame : deux siècles et demi plus tard, son épave est repérée et pillée. En 2006 et 2007, une équipe de plongeurs amateurs descend plusieurs fois sur le site ; certains d'entre eux ont clairement pour projet de s'emparer du fabuleux trésor dont les archives ont gardé la trace et qu'ils finissent par trouver. L'enquête préalable au procès qui s'est tenu en 2015, détermina qu'environ 18 000 pièces avaient été volées mais aussi de luxueux objets de bord, dans un but lucratif. Cette affaire fut l'occasion pour les services de l'État de se saisir du dossier et la fouille de l'épave fut confiée au Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm). Après plusieurs sondages entre 2008 et 2011, plusieurs campagnes dirigées par Marine Jaouen et Andrea

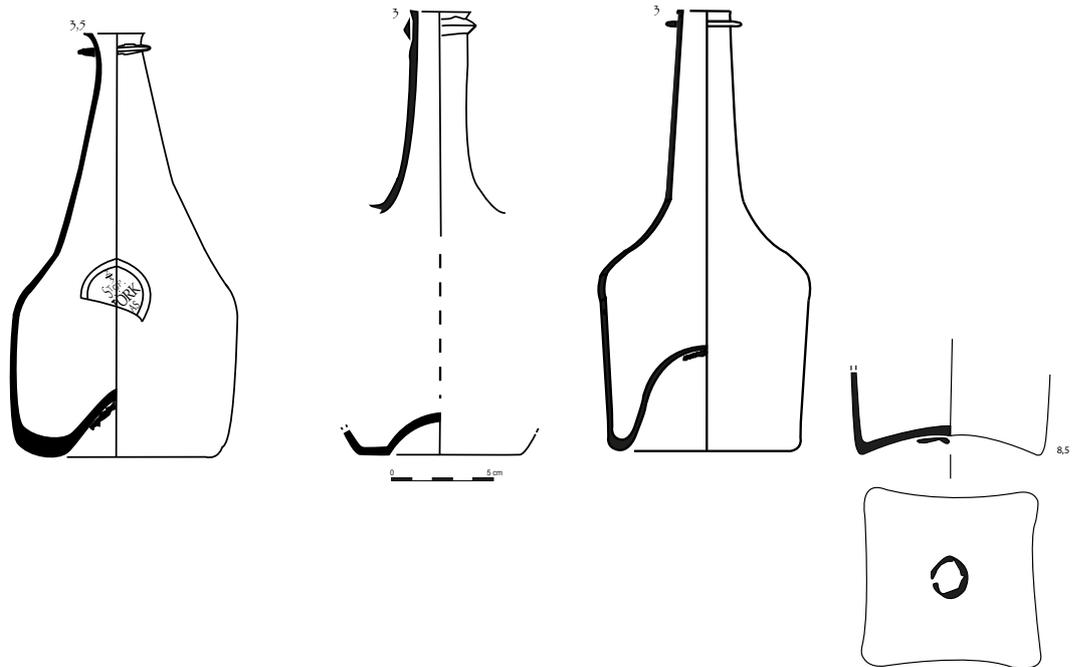
Notes

¹ Docteur en archéologie, chercheur associée au La3M, Aix Marseille Univ, CNRS, UMR 7298.

² Technicienne de recherche au Drassm, Ministère de la culture ; co-directrice de la fouille avec Andrea Poletto depuis 2012.

Fig. 1 Ensemble du mobilier de l'épave (© T. Seguin).





Glasforskare
Lars Westergren
Skånevägen 26 S-187 36 TÄBY
Tel. 08-7324215, e.6244327

Fig. 2 Les bouteilles et détail du cachet en verre (© S. Cavillon, L. Serra).

Poletto sont menées depuis 2013 sur la demi-coque tribord qui subsiste, de la poupe à la proue, heureusement protégée par une couche sablo-limoneuse. Cet important apport sédimentologique a permis une conservation exceptionnelle des objets de bord (**fig. 1**) en matériau organique (voiles, gréement en bois, pièces de cuir), métallique (monnaies, vaisselle en étain, balles) ou composite (armes à feu portatives, moulin à café), mais aussi en verre (bouteilles, vaisselle, fioles, optique) et en céramique (pots, pipes). La structure du vaisseau et son matériel se sont dévoilés, révélant techniques de fabrication, mode de vie des marins, pratiques maritimes et commerciales au milieu du XVIII^e siècle.

II. Les six usages du verre de bord

II. 1. Les bouteilles

Les bouteilles représentent la majorité des verres identifiés sur le site. On distingue deux grandes séries, à fond cylindre et à fond carré, et quatre modèles. La présence de bouchons sur la quasi totalité des cols indique que ces bouteilles étaient encore pleines ou partiellement remplies de leur contenu au moment du naufrage.

1- Deux bouteilles entières, faisant partie de la saisie judiciaire, en verre épais noir, identiques et ne présentant aucun décor, constituent le premier modèle. Elles mesurent 23 cm de hauteur pour un diamètre de fond de 10 cm et une contenance de 60 cl (**fig. 2**). Le cordon rapporté sur le col est fin et de section ronde. L'épaule, bien rond, tranche avec la panse légèrement biseautée formée au moule. Le verre est épais d'environ 0,2 à 0,5 cm. Le bord des lèvres est poli ce qui indique un travail de finition très soigné. Les fonds se distinguent par leur renforcement très marqué et portent une trace de pontil « à la canne ». La forme des bouteilles s'apparente au modèle de bouteille à vin ou à liqueur appelé « façon d'Angleterre » produit au milieu du XVIII^e siècle par l'ensemble des verreries d'Europe. C'est pourquoi rien ne permet de déterminer l'origine de ces deux bouteilles.

2- Le second modèle, retrouvé entier, relève des mêmes techniques de fabrication que le précédent. Il diffère cependant sur quelques points : le renforcement est beaucoup moins profond et plus conique, le cordon est pincé, l'épaule plus tombant et le col plus long. Cette bouteille est décorée d'un cachet en verre (**fig. 2**) rapporté à chaud et estampé comme suit : « 2/3 / Stop / BIÖRK / NÄS ». Selon Willy Van den Bosch (ingénieur en bouteillerie et membre de l'AFAV), l'inscription est suédoise comme le navire ; par conséquent la bouteille semble avoir été embarquée dans le port de départ. La mention « BJÖRKNÄS Glasbruk », peut se traduire du suédois par : fabrique de verre ou verrerie située à Björknäs, dans la banlieue de Stockholm. La bouteille a donc été produite dans cette fabrique qui a fonctionné entre 1736 et 1787.

À l'origine, le nom propre BJÖRKNÄS était calligraphié BIÖRKNÄS, comme indiqué sur le

cachet de la bouteille « BIÖRK / NÄS ».

L'indication « 2/3 Stop » se rapporte à la contenance. Le mot *Stop* correspond à une mesure standard pour les liquides, utilisée en Suède au XVIII^e siècle et qui équivaut à une pinte (90 cl). Le 2/3 Stop peut alors correspondre à environ 60 cl (Westergren 2000). Cette contenance se confirme après avoir mesuré le volume de la bouteille.

La solidité de ces trois bouteilles, en verre noir épais, explique qu'elles aient servi à transporter un contenu d'origine (du vin suédois par exemple) et justifie le fait qu'elles aient été régulièrement réutilisées en accueillant d'autres liquides comme des vins chargés au cours de différentes escales. La bouteille à cachet pourrait aussi avoir contenu du *glöck*, liqueur suédoise traditionnelle à Noël, période pendant laquelle le navire aurait dû naviguer s'il n'avait sombré. Construit dans un lieu, armé dans un autre, le navire emprunte des routes qui ne sont pas forcément indiquées dans le rapport de naufrage. L'étude des bouteilles pourrait alors retracer certaines de ces routes commerciales. On peut en effet s'interroger sur la présence dans l'épave de trois cols de bouteilles bordelaises et de plusieurs fragments de bouteilles à gin anglaises.

3- La forme bordelaise dite en « pot de fleur » constitue le troisième modèle. Il est produit à partir de 1724 par la verrerie de Bourg-sur-Gironde pour contenir les vins. Les cols sont caractérisés par un cordon large rapporté en boudin puis pincé. Le renforcement en demi-sphère est peu marqué. Le talon est large et plat (**fig. 2**). Ces vins se réfèrent généralement à un usage de table.

4- Enfin, le dernier modèle se compose d'un ensemble de 18 fragments d'au moins deux bouteilles à gin à fonds carrés (**fig. 2**). Retrouvés dans la zone d'entrepont, ces bouteilles se réfèrent plutôt à l'intimité de la cabine.

Après avoir retracé l'origine de ces deux modèles de bouteilles, on peut s'interroger sur la route du navire. A-t-il fait escale dans un port anglais puis à Bordeaux ? Ou bien l'équipage a-t-il acheté ces alcools lors de son escale à Cadix, port de redistribution ?

Il n'est cependant pas étonnant de retrouver ces deux derniers modèles à bord d'un navire marchand, au XVIII^e siècle. Ce sont des formes très courantes, produites en grande quantité et qui voyagent loin. On en recense dans les zones de quarantaine du port de Marseille comme par exemple Endoume ou Pomègues (Dieulefet *et al.* 2016), dans le dépotier portuaire de Saint-Pierre en Martinique, mais aussi importées, dans un contexte de consommation, dans de nombreux habitats urbains et ruraux des Antilles françaises (Serra 2013, 162 ; Losier 2012, 160).

II. 2. La vaisselle de table

La vaisselle de table est représentée par deux modèles de gobelets en verre incolore et un verre à jambe. Le premier gobelet, archéologiquement

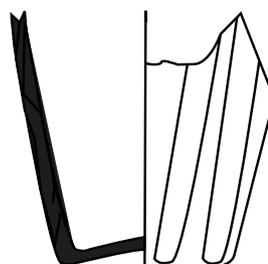


Fig. 3 Deux formes de gobelets et verre à liqueur (© S. Cavillon, L. Serra).

complet, en verre lisse et sans décor, est caractérisé par une surface fine bullée et un fond épais. Il mesure 8 cm de hauteur pour un diamètre de fond de 5,4 cm. Le second est décoré de côtes creuses obtenues par soufflage dans un moule-contact. Composant les éléments d'un vaisselier plus rustique, les gobelets tronconiques sont les verres à boire les plus couramment utilisés et ce, dès le XIV^e s. À bord d'un navire, ils sont plus résistants à la casse que les verres à pieds (**fig. 3**).

Le verre à jambe n'est pas complet ; on ne connaît pas la forme de son pied ni la forme complète de son buvant. Il s'agit d'un petit verre (diamètre de buvant de 4 cm), de type verre à liqueur en verre épais, incolore et à bouton pincé. Retrouvé dans la zone de cabine, il est probablement destiné à recevoir le gin.

II. 3. Le verre médicinal

Un col de fiole de type médicinal a été découvert en 2015 dans le secteur arrière de l'entrepont (**fig. 4**). Ce type de fiole en verre très fin, moins d'un millimètre d'épaisseur, est connu pour contenir un sirop ou une potion et relève probablement de la propriété personnelle d'un membre de l'équipage.

II. 4. Le verre architectural

La zone d'entrepont a livré, en 2015, 48 fragments de verre plat de deux épaisseurs (0,1 et 0,3 cm), de

couleur verdâtre (**fig. 5**) dont un fragment d'angle de 10,5 cm sur 11,5 cm. Ce sont les fragments de deux vitres, dont les fonctions pourraient être interprétées comme suit : la plus épaisse, donnant sur la mer associée à la dunette par exemple (afin de laisser rentrer la lumière et de surveiller la mer) et l'autre donnant de la cabine du capitaine vers l'entrepont (afin de surveiller l'équipage et les manœuvres de pont).

II. 5. Les instruments de navigation

Le sablier

Le sablier est le principal témoin en mer du temps qui passe. S'il ne permet pas directement de donner l'heure il sert à mesurer les quarts et la vitesse du navire. En mer, le réglage de l'heure est effectué chaque jour à midi lorsque le soleil est au zénith. À chaque renversement du sablier, le timonier, pour aviser l'équipage, sonne la cloche au rythme d'un coup par demi-heure écoulée (Veyrat 2005, 112).

Le sablier découvert dans l'épave est composé de deux fioles, soufflées en une seule paraison, reliées entre elles par un conduit étroit qui permet l'écoulement du sable (**fig. 6**). Bien que plus récent, l'exemplaire de la *Jeanne-Élisabeth* est comparable au sablier de l'épave *Brégançon 3* dans le département du Var, celui de l'épave de la baie des Saintes en Guadeloupe (L'Hour 2002) ainsi-que celui trouvé sur l'épave du *Kerjouanno*,

Fig. 4 Col de fiole avec bouchon de liège
(© S. Cavillon).



Fig. 6 Sablier
(© S. Cavillon).



Fig. 5 Fragments de deux vitres
(© S. Cavillon).



Fig. 7 Optique d'octant
(© S. Cavillon).



dans le Morbihan ; tous sont datés du début du XIX^e siècle et soufflés en une seule paraison (Veyrat 2005, 113).

L'optique d'octant

En 2015, le secteur arrière de l'entrepont a livré parmi un lot d'objets personnels, une optique d'octant de secours. Composée de deux verres ou plutôt miroirs ronds (2,7 cm de diamètre) fichés dans un cadre en laiton et reliés par un axe (fig. 7). L'octant permettait à l'utilisateur de viser un astre par réflexion, le soleil le plus souvent, pour en calculer la hauteur et *in fine* la latitude du navire durant son parcours. Si la présence dans des épaves de tels instruments est connue (Fanny 1848, *Waddam 3*, *Golden-City 1877*), celle de pièces de remplacement n'était jusqu'alors pas attestée.

D'une manière générale, le verre de la *Jeanne-Élisabeth* illustre une culture matérielle spécifique au monde du navire : un espace clos et réduit, rythmé de rituels quotidiens comme par exemple boire, manger, mesurer le temps, naviguer et se soigner. Mais aussi une culture matérielle « internationalisée ». L'ouverture des marchés en ce milieu de XVIII^e siècle permet de s'approvisionner en produits de toutes sortes dans les grands ports de commerce de l'époque. Sur le terrain, la progression des fouilles d'année en année, secteur par secteur, permet de circonscrire de plus en plus précisément les zones bouleversées par le pillage et d'évaluer les zones encore vierges où des objets sont encore en place. Ces artefacts, dont le verre, livreront alors leur témoignage sur la vie des hommes à bord, leur culture, leurs passe-temps, leurs outils de travail.

Bibliographie

- Dieulefet et al. 2016** : Dieulefet (G.), Guilloteau (E.), Millet (B.), Sadania (M.), Serra (L.), Verlaque (M.) : « Bilan sur la céramique et le verre, L'ancrage de l'île de Daume : une escale en baie de Marseille », *Cahiers d'archéologie subaquatique*, 23, Fréjus, 2016, 71-90.
- Jaouen et al. 2017** : Jaouen (M.), Rieth (E.), Berthaut-Clarac (S.), Dieulefet (G.), Jambu (J.), Poletto (A.), Sadania (M.), Serra (L.) : « L'épave de la Jeanne-Élisabeth, 1755 (Villeneuve-lès-Maguelone, Hérault). 2008-2016, bilan de huit campagnes de fouilles », *Archaeonautica, L'archéologie maritime et navale de la préhistoire à l'époque contemporaine*, 19, Paris : éd. CNRS, 2017, 41-89.
- L'Hour 2002** : L'Hour (M.) : « L'épave de la baie des Saintes », *Bilan scientifique du Drassm*, Ministère de la culture et de la communication, Marseille, 2003, 82-83.
- Losier 2012** : Losier (C.) : « Bouteilles et flacons : les contenants utilitaires français du début du XVIII^e siècle au début du XIX^e siècle. Aspects techniques et sociaux », *Journal of glass studies*, 54, Corning Museum of Glass, New York, 2012, 151-179.
- Serra 2013** : Serra (L.) : « Le verre colonial, concurrence entre Marseille et les ports du Ponant pour le commerce du verre à destination des Iles françaises d'Amérique (XVIII^e et XIX^e siècles) », *BullAFAV*, 2013, 155-162.
- Van den Bossche 2001** : Van den Bossche (W.) : *Antique glass bottles, their history and evolution (1500-1850)*, Antique Collectors club, British Library Cataloguing, 2001.
- Veyrat 2005** : Veyrat (É.) : « L'horloger de quart ou sablier », *La Mer pour Mémoire*, Paris : éd. Somogy, 2005, 112-113.
- Westergren 2000** : Westergren (L.) : *Bottle seals in Sweden and Finland. Glassigill 1580-1850 [270 Years]*. Privately published by Lars Westergren, Djäknev Nr 26 IN S-187 36 Täby, Sweden. Undated, 2000.