

**LE TRANSPORT FLUVIO-MARITIME DES BOUTEILLES EN VERRE NOIR EN PROVENCE.
PREMIÈRES ÉTUDES DE L'ÉPAVE CARRO 3,
DÉCOUVERTE AU LARGE DE LA COMMUNE DE MARTIGUES (BOUCHES-DU-RHÔNE)**

Laurence SERRA *

Depuis l'Antiquité, les navires marchands à la voile naviguent et livrent tout type de cargaisons entre les ports de Marseille et ceux du Rhône. La découverte de l'épave de *Carro 3* nous donne l'occasion d'appréhender le commerce fluvial et maritime des bouteilles en verre noir soufflées, produites dans les verreries au charbon dès le milieu du XVIII^e siècle et au cours du XIX^e siècle, ainsi que son transport entre les ports du Rhône, lieux de production, et celui de Marseille, lieu de consommation.

1. Les premières données

En 1986, un marin pêcheur de Port-De-Bouc, Gérald Savon, a déclaré auprès des Affaires Maritimes, le chalutage dans ses filets de centaines de bouteilles en verre, à 800 m au large du phare de la calanque de Carro, dans la commune de Martigues et par 38 m de fond (fig. 1). Un premier diagnostic sous-marin a été réalisé en 1991, par Luc Long, conservateur

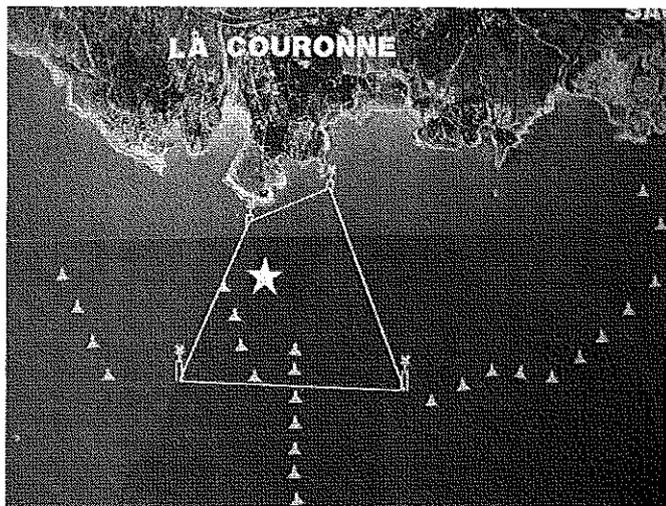


Fig.1.- Cl. Parc marin de la côte bleue

du patrimoine au D.R.A.S.S.M. (Département des Recherches en Archéologie Subaquatique et Sous-Marine), au cours duquel il a observé un tumulus de mobilier en verre, à la forme d'une graine de melon, long de 30 m et large de 13 m, sur une hauteur d'environ 2 m, au point le plus élevé. Bien que le bois, que l'on rattache généralement aux vestiges d'un bateau, n'ait pas été dégagé du sédiment au cours de ce premier diagnostic, les premières observations ont quand même conduit à l'hypothèse de la découverte de l'épave d'un navire marchand transportant une cargaison de bouteilles en verre, de différentes tailles, ainsi que des fragments de dames-jeannes. Le fret est estimé entre 10 000 à 12 000 pièces de verre soufflées de couleur vert olive. Les premières questions

soulevées par cette découverte sont relatives à la datation du naufrage, à sa provenance, à sa destination, au mode de transport de la cargaison, c'est-à-dire le type de bateau utilisé, ainsi qu'au contexte historique et économique dans lequel s'inscrit ce voyage. Aucun autre naufrage de ce type n'a été découvert auparavant sur le terrain, mais de nombreuses mentions écrites, relatives au transport du verre par bateau, sont signalées dans les cahiers d'enregistrement de sorties des ports de Provence, conservés aux Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (1).

Un deuxième diagnostic a été programmé en juin 2006. Il a été réalisé sous la tutelle de Luc Long et s'inscrit dans le cadre d'une thèse de doctorat, dirigée par Danièle Foy. Il révèle que le tumulus présente en surface et sur toute la longueur, un alignement de bouteilles, souvent perturbé par les nombreux chalutages. Les objectifs fixés sont de tenter de répondre aux questions posées par le premier diagnostic, c'est-à-dire atteindre, s'il existe, le bois relatif au bateau, de relever le degré de sa courbe par une coupe latérale et, si possible, d'atteindre une des deux extrémités de la quille par une coupe longitudinale. Ceci pour tenter de découvrir quel type d'embarcation a été utilisé pour le transport du verre et quel était son trajet (2). Le deuxième objectif consiste à rechercher la zone la moins chalutée pour savoir s'il existe une organisation spatiale du chargement. Puis, en dernier lieu, nous voulions effectuer un échantillonnage significatif du mobilier pour tenter de donner une première datation par l'observation des formes, ainsi qu'une réponse aux questions relatives à sa provenance, c'est-à-dire le lieu de production et à sa destination, c'est-à-dire le lieu de vente de celui-ci (3).

2. Les premiers résultats

Après avoir cherché la zone la moins perturbée par le passage des chalutiers, nous avons choisi de fouiller, sur une longueur de 6 m, l'extrémité nord-ouest du tumulus, formant

1.- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C2274, C2300, C4626 pour le XVIII^e siècle.

2.- Nous avons accueilli sur la fouille, Sabrina Marlier, docteur en archéologie, spécialiste de l'architecture navale antique et du transport fluvio-maritime en Méditerranée, chargée de cours à l'université de Provence et chercheur associé au C.C.J. (Centre Camille Julian)/C.N.R.S. à Aix-en-Provence. Michel Rival, chercheur à la retraite, auparavant spécialiste en architecture navale antique au C.C.J./C.N.R.S., nous a fait l'honneur de sa visite sur le chantier et nous a éclairés de ses remarques à partir de l'observation des photographies sous-marines et des relevés du bois.

3.- Pour compléter les observations sur le terrain, Christine Durand, photographe au C.C.J./C.N.R.S., a réalisé une couverture exhaustive et didactique de clichés sous-marins, malgré les conditions météorologiques parfois difficiles.

*.- Doctorante au LAMM/CNRS/Université de Provence

une pointe en direction de la côte (4). Nous avons d'abord démonté le mobilier en place, sur une surface d'environ 3 m de long sur 2 m de large, pour chercher à atteindre le bois et ainsi confirmer l'hypothèse d'un bateau. Nous avons pu ainsi relever une architecture massive composée de membrures très larges (5) espacées les unes des autres et non serrées, surmontées par une carlingue de quille, et présentant un degré de courbe très faible, presque plat. Nous avons également remarqué l'absence totale d'un plancher de cale, c'est-à-dire que le chargement de verre est directement posé contre la face intérieure de la coque du navire.

Ces données, essentielles pour la suite, nous ont permis de poser les premiers résultats de notre recherche : l'architecture du bateau présente le dessin d'une grosse barque à fond plat avec quille, qui s'apparente soit à une tartane soit à une allège d'Arles, embarcations provençales typiques pour le transport, aller et retour, de tous types de marchandises, entre les ports aménagés le long du Rhône et le port de Marseille. C'est-à-dire une embarcation, pouvant naviguer à la fois sur le fleuve et sur la mer et qui permet par son fond plat, de s'adapter au peu de fond du Rhône (6), mais qui permet aussi par la présence de sa quille de prendre la mer, au moins par temps calme ou peu agité, bien que dans le cadre de petits trajets. Ceci explique qu'il a coulé au large de Carro, sur la route maritime entre l'embouchure du Rhône et Marseille.

Au cours du dégagement du mobilier relatif à la recherche du bois, nous avons pu vérifier, qu'il existe effectivement une organisation spatiale du chargement (7). Les bouteilles, sont alignées de façon régulière et en fonction de leur taille, les cols imbriqués dans les culots renforcés (fig.2). Elles vont dans le même sens, de l'arrière vers l'avant, sur une première ligne puis, de l'avant vers l'arrière sur une deuxième ligne, puis à nouveau de l'arrière vers l'avant, et ainsi de suite. Ce qui nous donne en coupe, une rangée de fonds chevauchant une rangée de cols sur six à huit couches conservées (fig.3). À l'extrémité du bateau, des fonds et des cols de bonbonnes et de dames-jeannes, tous cassés, ont été dégagés sous trois à quatre rangées de bouteilles (8). De plus, les rangées de bouteilles sont séparées par un tapis de paille tressée, et ce, semble-t-il pour éviter la casse en cas de houle pendant la partie maritime du trajet. Nous ne pouvons pas savoir si la paille proche des bonbonnes et dames-jeannes se rapporte plutôt au clissage des récipients de grande taille qui se serait



Fig.2.- Cl. C.Durand CCJ/CNRS

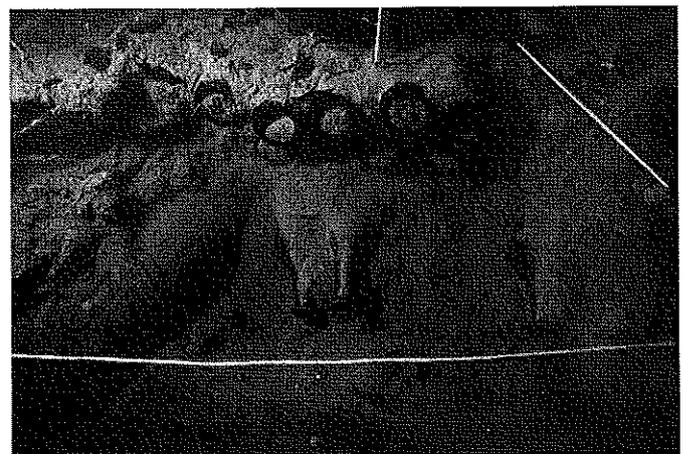


Fig.3.- Cl. C.Durand CCJ/CNRS

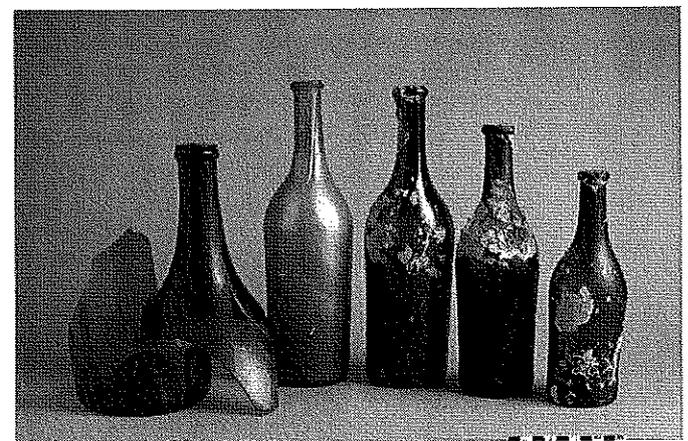


Fig.4.- Cl. C.Durand CCJ/CNRS

4.- Nous avons, à ce jour, retenu l'hypothèse que la pointe du tumulus, dirigée vers la côte, correspond à l'avant du bateau. Nous pensons, pour l'instant, que celui-ci, surpris par une tempête soudaine et difficilement prévisible, typique des tempêtes de Méditerranée, a cherché à se mettre à l'abri dans la calanque de Carro sans pouvoir y parvenir.

5.- Soit de 20 à 30 cm.

6.- Environ 2,50 au point le plus profond mais beaucoup moins à l'embouchure, dans le delta du fleuve.

7.- Au moins dans la zone dégagée.

8.- Nous distinguons les bonbonnes à panse globulaire des dames-jeannes à panse cylindrique et ce, après avoir étudié, dans le cadre de notre mémoire de Master 2 recherche, les archives, écrites ou iconographiques, de plusieurs verreries marseillaises ; en particulier le descriptif des types de récipients produits et proposés à la vente.

défaits par sa présence prolongée dans l'eau de mer (9).

Le mobilier archéologique se compose de plusieurs milliers de bouteilles vides soufflées en verre noir, de trois tailles différentes (10), présentant toutes une panse régulière, un fond renforcé avec la trace du pontil, un col irrégulier et vrillé et, au bout du col, un cordon rapporté par une cordeline

9.- Cela nous aurait permis de savoir si le clissage a été réalisé en amont, dans la fabrique ou bien en aval, après la vente, par des ateliers fabriquant des paniers ou toute sorte de tissage.

10.- D'environ 15, 20 et 30 cm de hauteur pour un diamètre de fond de 6 à 9 cm.

(fig.4). Elles semblent s'apparenter à une production dont la panse est soufflée dans un moule, en fonte ou en bois, puis le col et le renflement du fond, travaillés à l'air libre, bouteilles relatives aux productions des verreries au charbon implantées en Provence à fin du XVIII^e siècle et dont les premières attestations de fonctionnement sont Trinquetaille à Arles en 1781 (11) et Saint-Lazare à Marseille en 1778 (12). Mais elles pourraient avoir été fabriquées au cours du XIX^e siècle, notamment au sein de la verrerie Richarmé à Rive-de-Gier, qui possède un dépôt de vente dans le port de Marseille attesté à partir de 1840 (13). Dans l'état actuel de la recherche, ni la forme des bouteilles, ni celle des fragments de dames-jeannes et de bonbonnes, ne peut nous donner une datation précise. Elles pourraient avoir été fabriquées à la fin du XVIII^e comme au XIX^e siècle et ce au moins, jusqu'à l'invention de la mécanisation, par Claude Boucher en 1894, qui date, par une réelle régularité des formes, le mobilier découvert en fouille ou conservé dans les collections privées (14).

3. Les premières hypothèses d'une provenance et d'une destination

Nous savons par les premiers résultats relatifs à l'identification du bois, que le bateau, transportant du verre vide, a coulé au cours d'un trajet commercial entre les ports du Rhône et celui de Marseille. Nous savons également, par l'étude des sources historiques et celles des archives, que depuis le milieu du XVIII^e et au cours du XIX^e siècle, en particulier après la monarchie de juillet, l'économie de Marseille résulte, par la présence de son port ouvert sur la Méditerranée, d'un commerce maritime lié à l'exportation de produits issus de l'industrie agro-alimentaire locale ou importée et conditionnés dans des récipients en verre. Vins rouges, huiles d'olives, eaux de vie, liqueurs, sont redistribués, conditionnés en flacons vers le Levant, l'Italie, les ports du nord de l'Europe et les Iles françaises d'Amérique, en particulier ceux de la Martinique et de Saint-Domingue (15). Nous savons également par les archives de sorties du port de Marseille que les bouteilles et les dames-jeannes sont aussi

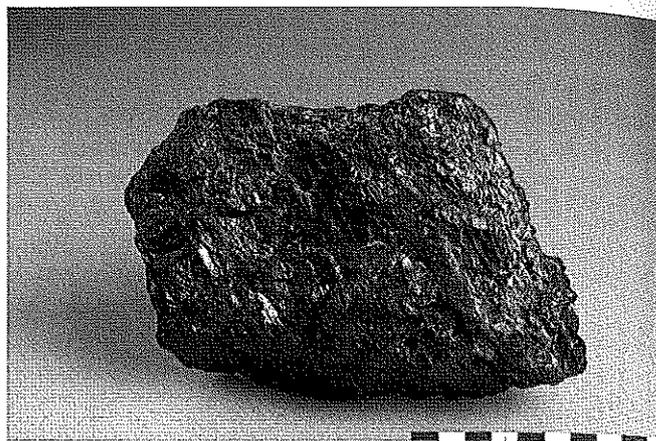


Fig.5.- Cl. C.Durand CCJ/CNRS

exportées, vides, vers les mêmes destinations (16). Nous savons par ailleurs, que les dames-jeannes étaient envoyées vides, à l'aller, vers la Martinique, pour repartir, au retour, vers Marseille chargées de Rhum (17).

Ainsi, le bateau a peut-être transporté une production en provenance soit de la verrerie de Trinquetaille (18), soit de la verrerie de Rive-de-Giers (19), et à destination du port de Marseille, trajet court adapté au type d'embarcation, pour être ensuite vendue et exportée soit vide, soit associée à un liquide, vers des destinations méditerranéennes et atlantiques.

4. Les recherches à venir

Pour répondre aux questions soulevées par la découverte de cette épave, nous devons chercher dans les archives des ports, la mention, si elle existe, du naufrage et sa description. Nous devons également affiner l'analyse des bouteilles pour savoir si la forme ou la composition du verre peut nous donner une indication de datation. Nous devons aussi comprendre le trajet emprunté par ce commerce fluvial et maritime et expliquer la présence d'une petite quantité de charbon de terre dans le fret de l'épave (fig.5). En effet, la

11.- H.Amouric, D.Foy, La verrerie en noir de Trinquetaille in *Archéologie du Midi médiéval*, 1984, t. 2, p. 151.

12.- H. Amouric, D. Foy, Verreries forestières, verreries portuaires, les fabriques provençales de 1740 à 1900, in *De la verrerie forestière à la verrerie industrielle du milieu du XVIII^e siècle aux années 1920*, colloque A.F.A.V. novembre 1996 à Albi, Aix-en-Provence, 1998, p.152 à 154.

13.- Archives du patrimoine de la chambre de commerce de Marseille. Première attestation dans l'annuaire des fabricants et des marchands, *l'Indicateur marseillais* de 1840.

14.- Nous nous appuyons sur les premières observations de mobiliers, décrites au cours de notre mémoire de Master 2 recherche. Nous n'avons pas jusqu'à aujourd'hui observé de différence notable de forme entre, les bouteilles de la verrerie de Trinquetaille dessinées par Danièle Foy et dont la production est attestée jusqu'à 1809, ni celles retrouvées dans l'épave marseillaise retrouvée au large de Frontignan, dans l'Hérault, dont les bouteilles sont produites par Rozan, verrerie des Catalans, à Marseille en 1839, ni celles de l'épave *Carro 3*.

15.- P. Masson, *Encyclopédie départementale des Bouches-du-Rhône*, deuxième partie, le bilan du XIX^e siècle, t. 9, le mouvement économique, le commerce, Marseille, 1926. G. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, 1959, T.VI, p.44 à 72. Pour arracher le commerce aux flottes anglaises et hollandaises dans les colonies françaises des caraïbes, Colbert créé en 1664 le régime de l'exclusif ou pacte colonial qui lie les Iles à la Métropole.

Colbert entend intéresser le port de Marseille au grand commerce de l'Atlantique et les lettres patentes du 15 novembre 1670 constituent l'acte de naissance du commerce des Iles avec Marseille. Colbert ouvre les Iles au commerce privé du royaume par la suppression du monopole de la Compagnie des Indes occidentales et par l'octroi en 1719 du traité de libre commerce entre la cité phocéenne et la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane et Saint-Domingue. Les phocéens apprennent très vite à constituer une cargaison d'aller, de manière à satisfaire une clientèle insulaire.

16.- Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 2274, C2300. Entre 1744 et 1780, l'export du verre provençal atteint son apogée. Les navires ont chargé à destination des ports de Méditerranée, des ports du nord de l'Europe et des ports d'Amérique, autant de quantité de verre vide que de terre cuite. 1 238 090 litres de tuiles, poteries communes, terrailles, briques et pipes contre 1 255 236 litres de bouteilles vides, dames-jeannes, verre cassé, verre à vitre, verres à boire.

17.- L'envoi des dames-jeannes vides est mentionné pour le commerce du rhum dans les lettres patentes du négociant marseillais Gustave Roux et dans *l'Etat du commerce fait par le port de Marseille avec les Isles d'Amérique de 1735 à 1744 commandé sur ordre du Roy et visé par la chambre de commerce*. Ces documents sont conservés aux archives du patrimoine de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence.

18.- Ce qui permettrait de dater le naufrage avant 1809, date de l'extinction des fours arlésiens.

19.- Ce qui permettrait de dater le naufrage vers 1840, date de la première mention d'un dépôt de la verrerie Richarmé dans les annuaires des marchands de verre.

Provence n'étant pas, comme le bassin lyonnais, une région minière, nous pouvons soulever deux hypothèses quant à son trajet fluvial :

1) Le capitaine est parti d'un port du bassin lyonnais et a navigué en ligne directe vers Marseille, chargé de vendre du verre et du charbon provenant du même lieu, voire de la même verrerie (20).

20.- La verrerie Richarmé, possède aussi une mine de charbon. J.-F. Belhoste, Les verreries de la Loire, techniques, organisation du travail et mouvements sociaux (1820 – 1896), in *De la verrerie forestière à la verrerie industrielle du milieu du XVIIIe siècle aux années 1920*, colloque A.F.A.V. novembre 1996 à Albi, Aix-en-Provence, 1998, p.14-28.

2) Le bateau est parti du bassin lyonnais, seulement chargé de charbon et a fait escale à Arles, où le capitaine a livré une partie du charbon à la verrerie de Trinquetaille et a chargé en retour une cargaison de verre. Il a continué sa route vers Marseille pour vendre le verre d'Arles et le charbon du Rhône.

Nous pourrions en poursuivant cette étude, continuer d'étudier les échanges commerciaux fluvio-maritimes, les modes de transport et les types d'embarcations, entre le Rhône et Marseille, pour la période moderne et contemporaine.

Danièle Foy et Marie-Dominique Nenna (dir.), *Corpus des signatures et marques sur verres antiques*, Volume-1, La France, Aix-en-Provence – Lyon, 2006, 245 p., 139 pl.

Ce premier tome est réservé au mobilier trouvé en France. Il réunit 956 objets de provenance certaine et 92 objets conservés dans les Musées français, mais d'origine inconnue ou extérieure.

Prix de vente **pour la France** = 45 Euros + 6,22 Euros de frais d'envoi par volume.
Paiement par chèque. Autres destinations, nous consulter.

Danièle Foy et Marie-Dominique Nenna (dir.), *Corpus des signatures et marques sur verres antiques*, Volume-2, La Belgique, les Pays-Bas, L'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, La Slovaquie, La Hongrie, La Croatie, l'Espagne, le Portugal, le Maghreb, la Grèce, le Proche-Orient..., Aix-en-Provence – Lyon, 2006, 507 p., nombreuses pl.

Ce deuxième tome est consacré à l'étude des marques mise au jour dans d'autres pays, hormis l'Italie et la Grande-Bretagne.

Prix de vente **pour la France** = 50 Euros + 6,22 Euros de frais d'envoi par volume.
Paiement par chèque. Autres destinations, nous consulter.

Bon de Commande,

à adresser à Nicole Vanpeene, 10, allée de l'Aube F- 78310 Maurepas

Nom Prénom

Adresse

Avec règlement par chèque à CCP n° 1380-90 D Paris.

Commande hors de France : consulter <<vandy78@club-internet.fr>>

