



HAL
open science

Le verre colonial, concurrence entre Marseille et les ports du Ponant pour le commerce du verre à destination des Iles françaises d'Amérique (XVIIIe et XIXe siècles). Bulletin de l'AFAV (Association française pour l'archéologie du verre - 27emes rencontres – Bordeaux, 2012), 2013, p. 155 à 162

Laurence Serra

► **To cite this version:**

Laurence Serra. Le verre colonial, concurrence entre Marseille et les ports du Ponant pour le commerce du verre à destination des Iles françaises d'Amérique (XVIIIe et XIXe siècles). Bulletin de l'AFAV (Association française pour l'archéologie du verre - 27emes rencontres – Bordeaux, 2012), 2013, p. 155 à 162. Bulletin de l'Association Française pour l'Archéologie du Verre, 2013, 27, pp.155-162. halshs-04815277

HAL Id: halshs-04815277

<https://shs.hal.science/halshs-04815277v1>

Submitted on 3 Dec 2024

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.

La concurrence entre Marseille et les ports du Ponant pour le commerce des bouteilles en verre à destination des Iles françaises d'Amérique (XVIII^e et XIX^e siècles)

Laurence SERRA¹

mots clés : bouteilles, Martinique, Marseille, Bordeaux, concurrence commerciale

A l'issue de deux années de sondages sur le dépotier portuaire de la Rade de Saint-Pierre, en Martinique, l'étude des récipients en verre suscite l'intérêt. Le verre représente le matériau le plus présent dans le dépôt archéologique derrière la céramique pour une période qui, dans l'état actuel de la recherche, s'étend de 1790 à 1902. Il n'est pas surprenant que les emballages en verre soient présents en si grand nombre car le verre est le matériau idéal pour conserver, bonifier et transporter les liquides de qualité. Il est apprécié soit pour son aspect fonctionnel (sa forme s'adapte au fil du temps aux exigences des modes de transport), soit pour son aspect esthétique (qui met en valeur son contenu ou le protège).

Pour étudier ces emballages abondants, il est apparu nécessaire de compléter les données de terrain par l'examen de diverses sources écrites : statistiques portuaires des Archives Nationales (AN/C8/B18-27), Archives départementales de la Martinique et de la Provence (AD3K1 ; AD13/C22-23), fonds commerciaux de la Chambre de Commerce de Marseille (ACCM/Fonds Roux/LIX) et documentation issue de trois volumes consacrés au commerce de Marseille (Paris 1957, Rambert 1959 et 1966)

La confrontation des sources archéologiques et historiques fait apparaître une grande diversité des contenants en rapport avec la diversité des contenus. Les différentes formes d'emballages observées à Saint-Pierre traduisent l'importance de cette industrie à la fin du XVIII^e et au XIX^e siècle, et ce faisant témoignent par la variété de leurs provenances de la concurrence entre les ports français.

1. Les premières mentions de verre

Par la volonté du ministre Colbert, les ports du Ponant, suivis par Marseille, se lancent dès le mois de mai 1664 à la conquête de nouveaux marchés maritimes outre-Atlantique. Colbert crée la Compagnie des Indes occidentales sur le modèle des deux compagnies maritimes anglaise et hollandaise.

Une lettre patente de 1664, conservée aux archives Nationales (AN/C8/B17), détaille les cargaisons de neuf navires à destination de Saint-Pierre en Martinique : huit partis du Ponant et un seul de Marseille. La comparaison pour cette année est difficile à établir car la présence de conteneurs en verre dans ces cargaisons n'est pas explicite mais seulement suggérée comme par exemple à travers la mention « vives en flacons ». On

ne peut que supposer que les « drogues » et « parfums » voyagent dans du verre et que la mention « caisses de verreries » ne se rapporte qu'à la gobeletterie. Bordeaux est le seul port, cette année là, à envoyer des « caisses de vin » (là aussi supposé être en bouteilles). Les sources de terrain ne peuvent pas apporter une information complémentaire à ces archives dans la mesure où l'anthropisation de la zone de mouillage de Saint-Pierre est tellement importante (en particulier due à la régence de pierres de lest) que les sondages réalisés à ce jour ne peuvent donner une chronologie antérieure à 1780 alors que le port est occupé dès les premières décennies de la colonisation, soit vers 1630-1660.

2. Les envois au XVIII^e siècle au regard des archives

Concernant le XVIII^e siècle, les *Statistiques portuaires, entrées et sorties des ports des Iles Françaises de l'Amérique* conservées par les Archives nationales sont une source de renseignements très précieuse car elle détaille chaque marchandise par année et par port de provenance. Devant la masse des documents à dépouiller (environ 300 doubles pages en microfilm) nous présentons un échantillonnage environ tous les dix ans. Notre analyse de concurrence entre Marseille et le Ponant ne peut cependant se faire qu'entre 1732 (date des premières consignations) et 1756. En effet, au moment de la « guerre de Sept Ans » (1756 à 1763), seules les cargaisons arrivant de Saint-Eustache, Saint-Martin et Curaçao sont consignées dans les registres d'entrées du port de Saint-Pierre. Après 1763, les registres ne mentionnent plus les arrivées détaillées par port de France mais par port de pays. Nous ne pouvons alors plus savoir quelle est la part de la Provence dans le total des envois français. Il est regrettable de ne plus pouvoir continuer cette comparaison entre Marseille et le Ponant car, selon Gaston Rambert, historien de Marseille et de la Provence, au lendemain de la guerre la pénurie est telle que les commandes abondent. Alors que ces dernières se tiennent avant 1750 au-dessous de la centaine de milliers de livres, les exportations de bouteilles bondissent en 1784 et passent à 714233 livres (Petit 1957, 211).

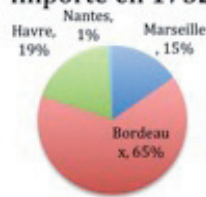
2.1. Les vins et les liqueurs

Le vin est l'article de prédilection que les Bordelais apportent à la Martinique et leurs envois dominent

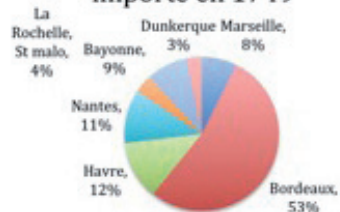
Note

¹ Docteur en archéologie d'Aix-Marseille Université, Chercheur associé au LA3M - UMR 7298

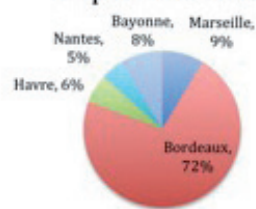
T1. Vin en bouteilles importé en 1732



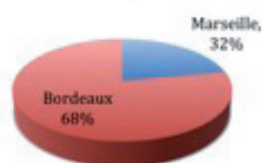
T2. Vin en bouteilles importé en 1749



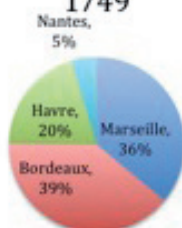
T3. Vin en bouteilles importé en 1756



T4. Liqueurs en bouteilles importées en 1733



T5. Liqueurs en bouteilles importées en 1749



le marché de 1732 à 1756 (T1-T3) ; les envois en bouteilles représentent moins d'un dixième des envois en barriques. Marseille ne commence à envoyer du vin en bouteilles qu'à partir de 1742 (T2). Le vin ordinaire nouveau est vendu en barriques ou en tonneaux, seuls les muscats et les vins fins sont conditionnés en flacons. Le vin est vendu à la bouteille 13 à 14 sols en France et 40 à 50 sols dans les Iles, la marge brute est de 200 à 250%. « On a coutume de l'emballer, moins pour le conserver que pour lui donner un air d'importance. Les caisses sont de 25, de 30 et de 40 bouteilles » (AN/C8B18).

Bordeaux et Marseille se partagent seuls le marché des liqueurs en 1733 (T4) ; les années suivantes les envois des deux ports sont à peu près équivalents et subissent la concurrence de Nantes et du Havre (T5-T6). Les liqueurs sont vendues aux Iles trois à quatre livres la caisse alors qu'en France elles coûtent seulement une livre. On remarque également que le vin de muscat de Frontignan est toujours exporté depuis Bordeaux.

2.2. Les huiles d'olive

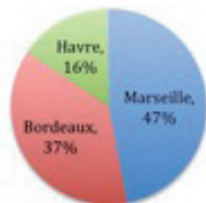
Comme le vin, l'huile d'olive figure dès l'origine dans les cargaisons des navires marseillais. Les Iles, manquant de corps gras alimentaires, en demandent de toutes qualités aux ports métropolitains.

Les huiles en bouteilles sont mentionnées « en paniers ou en caisses ». Comme le vin, la proportion des huiles d'olive en bouteilles est équivalente à un dixième des envois en tonneaux. Marseille domine le marché et tire de l'arrière-pays et de ses importations méditerranéennes les huiles d'olive destinées aux Antilles (T7-T8). L'exportation en bouteilles consiste surtout en produits de choix appelés huiles fines et surfines. Elles sont destinées aux tables des riches planteurs et sont à considérer comme un produit de prestige et voyagent aussi dans les cargaisons bordelaises et ponantaises (Rambert 1959, 211).

L'analyse des sources écrites permet de souligner deux choses : l'huile d'olive en flacon est surtout un article d'assortiment qui voyage par petites quantités et un produit qui voyage loin avec de substantiels bénéfices. Un panier de 12, 20 ou 21 bouteilles est vendu 40 à 50 sols soit une marge brute de 100 à 138 %. « L'huile doit être bien claire, bien limpide, d'un beau jaune. Il y a souvent du bénéfice à faire sur l'huile, mais il faut prendre garde à la casse. » (AN/C8B18).

L'envoi par petites quantités se retrouve également mentionné dans les archives commerciales provençales. Le 12 mars 1790, sur le *Jean Estienne* pour Port-au-Prince, on note seulement une caisse cordée contenant douze bouteilles noires pleines d'huile d'olive et trois de lavande (ACCM/LIX/1102). Le 06 septembre 1779, sur l'*Aimable Julie*, pour Saint-Pierre de Martinique, seulement six caissons de douze bouteilles noires remplies d'huile fine parmi la cargaison. Une exception toutefois, la cargaison du vaisseau

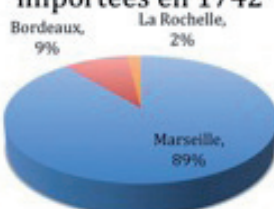
T6. liqueurs en bouteilles importées en 1756



T9. Caisses d'anchois et sardines importées en 1733



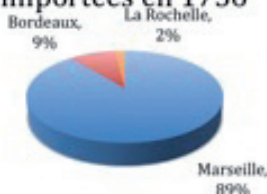
T7. Caisses d'huile d'olive importées en 1742



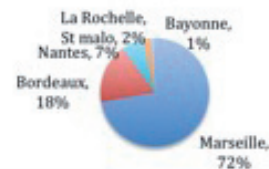
T10. Caisses de câpres, anchois, olives importées en 1742



T8. Caisses d'huile d'olive importées en 1756



T11. Caisses de câpres, anchois, olives importées en 1756



l'Espérance, parti pour la Martinique le 20 janvier 1751. Les huiles emballées en flacons, tiennent une part plus importante que celles transportées en barriques, soit « 156 caves d'huile fine de douze bouteilles chacune contre 6 barriques d'huile mi-fine » (ACCM/Fonds Roux/LIX/1102).

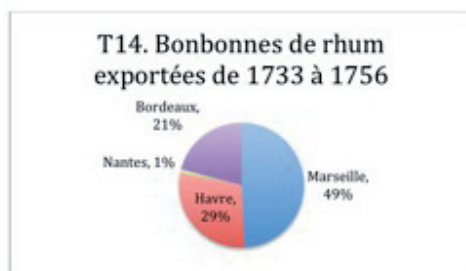
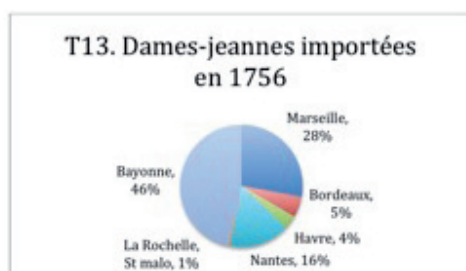
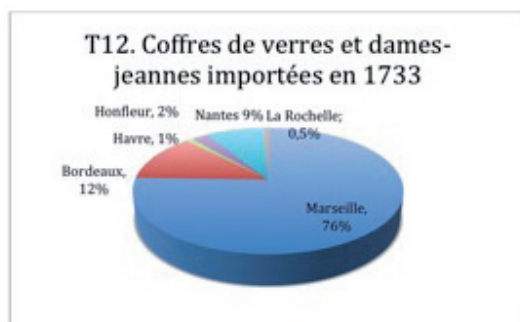
2.3. Les salaisons

C'est encore un marché sur lequel Marseille tient la première place (T9-T11). Les salaisons spécifiquement provençales telles que les anchois salés, les câpres et les olives sont beaucoup plus recherchées : 23398 livres en 1755, 85140 en 1787 et la remarque s'applique également aux truffes et aux morilles, dont les notables des Iles sont très friands (Rambert 1959, 420).

Les salaisons sont des produits rentables : les bocaux de câpres et anchois sont vendus à 20/30 sols à l'arrivée dans les Iles contre huit à dix sols à Marseille, les olives atteignent le prix de 30 livres la caisse en 1742. Marseille domine ce marché non seulement par ses envois en direct mais aussi par ses envois intermédiaires dans les cargaisons bordelaises et ponantaises. « Les olives de Marseille ne sont pas si prisées

que celle de Bordeaux, quoique les Bordelais les tiennent de Provence... » (AN/C8B18). Les contrats commerciaux du fonds de la maison Roux à Marseille mentionnent ces envois : « le 9 février 1743, sur la *Reyne des anges*, vers Saint-Malo, 2 flacons de câpres fines, nombreux pots d'anchois et de câpres ordinaires... le 21 novembre 1749 sur l'*Emeraude*, vers Saint-Malo, 1 caisson de 12 flacons d'olives préparées à la picholine, 1 caisson de 6 pots d'anchois, 4 flacons d'olives... le 19 février 1763 sur le *Themis*, vers Bordeaux, six pots d'anchois, 6 bouteilles de câpres fines et 24 bouteilles de vin muscat rouge. » (ACCM/Fonds Roux/LIX/1099).

Tous les comestibles habituellement conditionnés dans du verre sont présents dans la cargaison du vaisseau *l'Espérance*, parti pour la Martinique le 20 janvier 1751. On trouve six caisses de thon mariné et six de truffes marinées, 36 caisses d'olives, de câpres et d'anchois, douze caves de fruits à l'eau-de-vie, une caisse de truffes et morilles ; le 05 mars 1784, le *Henry* transporte 4 caisses contenant six douzaines de pots de verre pleins d'olives à l'huile (ACCM/Fonds Roux/LIX/1102, 1116).



2.4. Les dames-jeannes

Si Marseille domine le marché en début de siècle, la ville est très concurrencée à partir de 1749, notamment par les ports de Nantes, La Rochelle et Saint-Malo (**T12-T13**). Elles sont vendues six livres le pot en 1733 et atteignent douze livres à partir de 1742.

Si l'on se réfère aux statistiques de sorties du port de Marseille, (AD13/C2300-23003-2274) on note que Marseille n'exporte jamais de bouteilles vides vers les Antilles mais uniquement des dames-jeannes vides. Ce constat se retrouve aussi dans les statistiques nationales ou les dames-jeannes sont parfois mentionnées vides, parfois : « *remplies d'eau pour servir de lest* » (AN/C8B27/1791). Ceci nous amène à penser que la plupart du temps elles partent vides à l'aller pour s'en retourner dans les ports de métropole remplies de rhum appelé *copabu* ou liqueur de pays (**T14**). Ces envois peuvent être important comme c'est le cas le 31 mars 1791, où 250 dames-jeannes ont été embarquées à Marseille sur le même navire (bien que l'on ne sache pas quelle était leur taille ni leur volume). Les dames-jeannes sont également mentionnées comme pleines ; c'est le cas du vaisseau *l'Espérance*, parti de Marseille pour la Martinique le 20 janvier 1751 où 100 dames-jeannes couvertes d'osier

et 200 dites d'espars sont embarquées² (ACCM/Fonds Roux/LIX/1102).

3. Les envois au XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, la recherche en archives se complique pour deux raisons. La première réside dans l'aspect lacunaire, voire quasi inexistant, des sources portuaires. En effet, en plus de la disparition des fonds détaillés des statistiques de sorties du port de Marseille conservées aux archives départementales on regrette la destruction des archives commerciales publiques et privées lors de l'éruption volcanique de 1902 en Martinique. Il en résulte une grande dispersion de la documentation restante, ainsi que des lacunes difficiles à combler qui rendent la recherche plus longue et encore inachevée. Les statistiques portuaires de l'année 1859 conservées aux archives départementales de la Martinique donnent à voir une certaine continuité avec le XVIII^e siècle. On remarque que Marseille et Bordeaux dominent toujours le marché des envois nationaux et envoient toujours les mêmes produits, mais une analyse quantifiée ne peut être réalisée du fait que les mentions sont trop imprécises. Dans une même année les bouteilles sont consignées sous forme de caisses, paniers et nombre d'individus.

La réalité du terrain reflète bien ce que les sources écrites et statistiques donnent à analyser. Le corpus est varié tant en termes de provenances qu'en termes de contenus : bouteilles de vins cachetées de la région bordelaise, modèles de bouteilles marseillaises à huile d'olive, bocaux à salaison, flacons de parfum³.

Le corpus des artefacts en verre retrouvés depuis 2010 dans le dépotier portuaire de la Rade de Saint-Pierre représente un total de 342 NI (individus) plus 1178 NR (restes) présents dans tous les carrés de sondage. Les emballages sont majoritaires et principalement datés entre 1820 et 1850 ; la vaisselle, le luminaire ainsi que le verre d'architecture représentent à peine un dixième du total des vestiges découverts. Trois exemples de récipients attirent notre attention :

3.1. Les bouteilles à vin bordelaises

Cinq cols de bouteilles à vin en verre noir ont été identifiés par leurs cachets se référant à des vins de la région de Bordeaux : « Haut Sauterne » (**STP00269**), « Haut-Barsac » (**STP00268**), « Saint-Emilion » (**STP00406**, **STP00488**), « Château Valette-Brivazac » (**STP00519**).

Tous les cordons rapportés sur le col présentent les mêmes caractéristiques techniques : ils sont plats, larges d'un centimètre et rapportés à un millimètre de la lèvre. Le soin porté à l'aplatissement du cordon et au polissage de la lèvre peut s'interpréter comme un contenant soigné pour un produit de qualité. Les cachets en verre sont également rapportés à chaud sur le haut du corps et à la base du col ; cette technique artisanale permet de dater ces pièces avant 1860 et l'utilisation des moules en fonte⁴. Les noms de domaines inscrits sur chaque cachet sont tous

Notes

² Il est probable que l'espar se rapporte ici à un vin du Languedoc.

³ Les bouteilles à gin hollandaises et les bouteilles à vin anglaises complètent ce corpus.

A.D. Martinique 3K1/26 MOM 1859 Saint-Pierre

Arrivages

9 juin 1859	Du 6	Mexicaine	Darlan	Bordeaux	...7 caisses de vin
16 juin 1859	Du 9	Havanais	Galliot	Le Havre	...20 caisses d'huile

Saint-Pierre**Arrivages**

26 juin 1859	Du 19	Emile	Geraert	Dunkerque	...20 caisses de vin...
17 juillet 1859	Du 12	Mercure	Plumeau	Marseille	..10 caisses de câpres et olives
24 juillet 1859	Du 16	Jules-et-Marie	Gigneaux	Marseille	..15 paniers d'huiles en bouteilles...
	Du 16	Les Pléiades	Corbet	Marseille	10 dames-jeannes et 4 C. saucissons...

Fort-de-France**Arrivages**

28 juillet 1859	Du 22	Villa-Eugénie	Lavau	Marseille	...14 dames-jeannes
-----------------	-------	---------------	-------	-----------	---------------------

Pointe-à-Pitre**Arrivages**

28 juillet 1859	Du 17	Actif	Moustier	Marseille	...17 dames-jeannes...
	Du 17	Marie-Claire	Buhaut	Marseille	...10 paniers d'huiles en bouteilles

Saint-Pierre**Arrivages**

4 août 1859	Du 29	Mars	Dupuy	Bordeaux	.../20 caisses de vin
-------------	-------	------	-------	----------	-----------------------

ornés de grappes de raisin. Ces types de cachets sont très répandus dans la région de Bordeaux dans la première moitié du XIX^e siècle (Van den Bossche 2001, 201 ; Collectif 2009)

Il n'est pas exclu qu'il existe dans ce dépotoir des bouteilles à vin exportées depuis le port de Marseille. Si l'on se réfère aux enquêtes des préfets, sous le Premier Empire, les vins de Provence, notamment les vins du Var, sont exportés en bouteilles, vers les colonies d'Amérique (ACCM/MP/21-23-02). Malheureusement, en l'absence de cachet original ou de caisses estampées il est impossible de déterminer une origine provençale. L'analyse des formes ne peut pas non plus combler cette lacune car à partir des années 1810-1820 tous les verriers marseillais reproduisent un modèle de bouteille bordelais.

3.2. Les bouteilles à huile d'olive provençales

Les bouteilles fines, d'une capacité d'environ 60 cl et de couleur vert olive clair ont été identifiées comme bouteille à huile d'olive provençale, non pas par la présence d'un cachet (comme pour le vin) mais par comparaison avec les modèles provençaux déjà étudiés (Serra 2011, vol. I 206-207, vol. II 18-20). En effet, dans les années 1820 à 1850, alors qu'en Provence la tendance est à la standardisation et à l'imitation des formes bordelaises ou bourguignonnes, le modèle destiné à contenir l'huile d'olive diffère des modèles à vin par sa panse plus étroite, son col long et fin, sa lèvre polie et son cordon appliqué avec soin au ras de la lèvre. La couleur vert olive clair distingue également ce modèle et pourrait avoir été choisie afin d'être facilement associée au contenu.

Note

4 Datation appuyée par les autres artefacts de la couche archéologique notamment les assiettes en faïence estampées d'un cachet : 1839-1844.

Les bouteilles du dépotoir regroupant toutes ces caractéristiques sont à rapprocher des bouteilles retrouvées dans l'épave de l'*Amphitrite*⁵ remarquable par ses trente exemplaires entiers. Fermées par un bouchon de liège, encore pleines de leur huile d'olive, elles ont pu être identifiées comme marseillaises (Serra 2006, 56-60).

D'ailleurs, parmi les bouteilles du dépotoir de Saint-Pierre, l'une d'entre elles a conservé une partie de son contenu (**STP00413**). Cette bouteille, grâce à sa position incroyable - à la verticale, goulot positionné vers le bas et le bouchon enfoncé dans la vase - a gardé son contenu intact grâce à une bulle d'air qui a créé un sorte de poche hermétique empêchant l'eau de mer de se mélanger à l'huile d'olive (aisément reconnaissable lors du prélèvement par sa texture et son odeur).

3.3. Les dames-jeannes de Saint-Omer

Les dames-jeannes sont représentées par une cinquantaine de cols et fonds en verre noir épais. Les fonds, d'un diamètre de 15 cm, semblent correspondre à de petits volume (probablement 2 à 4 litres). Les cols sont quasiment tous estampés «M. ST OMER» sur le cordon rapporté à plat en haut du col proche de la lèvre (**STP00108**, **STP00266**). Deux caractéristiques indiquent qu'elles voyageaient pleines : elles sont fermées par un bouchon de liège et elles sont recouvertes de restes d'un clissage en osier tressé, mais on ne sait toujours pas ce qu'elles contenaient.

Selon Stéphane Palaude, spécialiste des verreries du Nord de la France, la mention « M. ST OMER » ne se rapporterait pas à un contenu représentatif de cette ville (bière, eau minérale), contrairement aux cachets «sauternes» ou «Barsac» qui sont liés aux vins de Bordeaux et non aux verreries d'Aquitaine, mais désignerait plutôt les ateliers du Nord : verreries de Dunkerque (Nord) ou d'Hardinghen (Pas-de-Calais) ; face à une demande plus forte, les verreries du Nord ont peut-être suppléé à la production des régions verrières portuaires par l'envoi d'emballages vides destinés à un circuit commercial plus long.

Depuis le XVIII^e siècle, les ports de la métropole se complètent ou sont en concurrence pour l'envoi de comestibles en flacons de verre aux îles d'Amérique. Comme Bordeaux, Marseille se spécialise dans l'envoi des marchandises en lien avec la production agro-alimentaire tirée de son arrière-pays : vins, liqueurs, huiles, salaisons, parfums et médecines. Les Marseillais proposant des produits que les Bordelais ne vendent pas.

Cette concurrence ne doit pas être analysée comme un frein, mais au contraire comme un élan positif favorable au commerce. Les relations commerciales des négociants marseillais sont privilégiées avec les ports du Ponant, comme le montrent les archives. Beaucoup de comestibles provençaux sont exportés par les ports de Bordeaux et du Havre ; à l'inverse Marseille charge des petits envois de caisses de vins de Bordeaux. Les emballages vides circulent sans doute eux aussi de ports en ports comme semble l'indiquer la documentation archéologique.

Bibliographie

Collectif 2009 : *L'âme du vin chante dans les bouteilles*, catalogue d'exposition, Musée d'Aquitaine, Bordeaux, 2009.

Rambert 1959 : Rambert (G.) : *Histoire du commerce de Marseille de 1660 à 1789. Les Colonies*, vol. VI, Paris : Plon, 1959.

Serra 2006 : Serra (L.) (dir.) : *L'Amphitrite, une épave aux Aresquiers, le naufrage d'un navire marchand en route pour les Antilles*, Montpellier : AMD Edition, 2006.

Serra 2011 : Serra (L.) : *Le verre comme mode d'emballage en Provence à l'époque moderne et contemporaine. Industrie, productions, commerce (1720-1920)*, thèse, Aix-Marseille Université, 2011 (inédite).

Van den Bossche 2001 : Bossche (W. van den) : *Antique glass bottles, their history and evolution (1500-1850)*, Antique Collectors' Club, Woodbridge, 2001.



Note

⁵ Cette épave a été fouillée, étudiée et publiée entre 2003 et 2006 (Serra 2006).

STP00405 CL. P. Groscaux



STP00413 CL. P. Groscaux



STP00268 CL. P. Groscaux



STP00406, STP00488 CL. P. Groscaux

