

**Article : De l'huile d'olive surfine conditionnée dans des bouteilles
de verre**



Auteur (s) : Laurence SERRA

Nombre de pages : 8

Année de parution : 2009



De l'huile d'olive surfine conditionnée dans des bouteilles en verre

Étude de la cargaison d'une épave coulée le 12 novembre 1839, au large des Aresquiers

Laurence Serra *



De tout temps l'homme a cherché à conditionner ses produits alimentaires pour les transporter. Que ce soit l'amphore, l'outre, la jarre ou le tonneau en bois, les huiles ont toujours voyagé par la mer. Les bateaux naufragés ont ainsi porté à notre connaissance de précieux renseignements historiques, tant sur les relations commerciales passées que sur les procédés techniques employés dans le transport des denrées. Cette étude archéologique met en évidence le rôle majeur joué par le verre comme nouveau mode de conditionnement des huiles d'olive entre la seconde moitié du XVIII^e siècle et le second tiers du XIX^e. Elle souligne également le poids économique des possessions françaises d'Amérique comme nouveaux débouchés pour l'exportation de ces huiles à partir du port de Marseille.

Ce travail s'appuie sur la découverte en 2001 de l'épave de l'Amphitrite, navire marchand à la voile, embarqué à Marseille à destination de Saint-Pierre-de-la-Martinique, qui sombre au large des Aresquiers, dans la commune de Frontignan, le 12 novembre 1839. Des caisses en bois remplies de bouteilles en verre couleur vert brun, pleines d'huile d'olive surfine, représentent un tiers de la cargaison encore en place dans cette épave. Les sources écrites, ainsi qu'une analyse biochimique en laboratoire viennent appuyer l'apport du terrain. La synthèse de ces trois études permet de restituer un épisode de l'histoire du commerce maritime de ces huiles d'olive vendues au détail et conditionnées dans des flacons en verre.

Mutation des modes de conditionnement des huiles en provence, apparition de la bouteille en verre noir

La production de la bouteille, appelée plus communément flacon, connaît en France, dès la première moitié du XVIII^e siècle, de grands changements. Les maîtres-verriers du royaume abandonnent la fabrication de la fiole ou fiasque, en verre très mince nécessitant un clissage en osier, pour adopter la bouteille d'origine anglaise, plus épaisse, en verre noir. Cette mutation, d'ordre technique, est intrinsèquement liée à l'emploi, pour alimenter les fours, d'un nouveau type de combustible beaucoup plus disponible que le bois et plus rapide à monter en température, le charbon de terre. La fabrication du verre peut être envisagée pour la première fois en très grande quantité.

L'essor économique de la Provence au XVIII^e siècle résulte de la présence du port de Marseille, ouvert sur la Méditerranée et rythmé par la promesse de nouveaux marchés, notamment les nouvelles colonies des Caraïbes. Ce commerce maritime est principalement celui de produits de l'industrie agroalimentaire qui nécessitent un conditionnement. Le verre - bouteilles, bocaux, pots, bonbonnes et dames-jeannes - sert d'emballage aux produits alimentaires de qualité que l'on vend au détail - vins, huiles fines et surfines, eaux-de-vie, liqueurs, truffes, câpres, olives, conserves - alors que le tonneau conditionne les qualités inférieures qui voyagent en vrac.

La bouteille commence à jouer dès cette époque un rôle économique considérable, tant pour le transport que pour la conservation des vins. James Barrelet, dans son histoire de la verrerie en France, constate qu'« à côté des bouteilles à vin en verre noir, d'autres récipients en verre plus ou moins clair furent utilisés, les uns pour louer le rôle de carafe, les autres pour loger l'huile, le vinaigre, les liqueurs, les eaux-de-vie, les anisettes, les eaux de senteur... L'huile s'exportait en caves ou cavenettes, sortes de caisses contenant six, neuf ou douze flacons souvent carrés. » (Barrelet 1959, 103).

Le dépouillement des archives de Provence permet de souligner l'inflation des verreries à Marseille, à partir de 1760, qui passent de une à dix fabriques¹. La Chambre de commerce, ainsi que les échevins, donnent des avis favorables à ces implantations, car selon eux : « plus il y aura des verreries, plus les négociants auront facilité à se procurer des ouvrages de verre pour les exportations d'Amérique ou du Nord ». Augustin Toussaint du Ferry demande son transfert depuis la Ciotat le 21 mars 1765. La réponse de la Chambre est favorable pour faciliter le commerce des Amériques...². En 1787, Jean Baptiste du Grou, fabricant de verre, demande l'établissement d'une verrerie à Marseille au motif que « les verres produits suffisent aux besoins des provençaux mais la principale consommation vient sans contredire du transport qu'on en fait aux Isles françaises d'Amérique, dans tout le Levant, en Hollande et en Angleterre où l'on porte tous les jours en bouteilles des eaux-de-vie, des liqueurs, des câpres, des huiles, des olives, des anchois... »³.

Le 19 février 1778, le maître-verrier Laugier, écrit dans un mémoire qu'il a trouvé le secret pour fabriquer deux espèces de verre « l'un noir propre pour les bouteilles, l'autre blanc pour les vitres tous deux inconnus jusqu'à présent en Provence. Il désire en conséquence en établir une

... manufacture, son avantage et son utilité résident en ce qu'elle attirerait en France les sommes que les colonies de l'Amérique et autres pays envoient en Allemagne et en Angleterre pour se procurer les marchandises qu'il se propose de faire fabriquer». La Chambre de commerce est d'accord, à condition que le sieur Laugier n'utilise que du charbon de pierre : « Il faut en conclure que l'usage du charbon épargne le bois, permet une meilleure dissolution du sable et donne une plus belle qualité de bouteilles... c'est ce que le sieur de Revelard à éprouvé dans l'exploitation d'une verrerie en bouteilles noires qu'il à établi depuis environ neuf ans en Languedoc... »⁴. Mais au-delà de la préservation du combustible, la véritable motivation est économique « Le commerce de Marseille y gagnerait beaucoup, on aurait sur le lieu tous les objets qui sont nécessaires pour les expéditions aux colonies. Le prix en serait bien moindre et l'argent ne sortirait pas du Royaume »⁵.

Lorsque la production des bouteilles s'est accrue de manière exponentielle, grâce à l'emploi du charbon, la demande des négociants n'a cessé d'augmenter. Les huiles emballées en flacons tiennent parfois une part plus importante que celles transportées en barriques si l'on se réfère à la cargaison du vaisseau l'*Espérance*, au départ pour la Martinique, le 20 janvier 1751 : « 16 caves d'huile fine de douze bouteilles de chaque » contre « 6 barriques et 20 ancras d'huile mi-fine »⁶.

Ce choix à sans doute été motivé par les qualités chimiques propres au verre, capable d'être totalement inerte vis-à-vis des produits alimentaires (Bitard 1882, T. 1), contrairement aux futailles qui devaient être neuves, sinon les huiles s'altéraient au contact du bois déjà imprégné par le contact d'autres qualités (Boulanger 1996, 118). En plus de ses qualités chimiques déjà appréciées, la bouteille adopte, dans le milieu du XVIII^e siècle, une forme allongée cylindrique et surtout standardisée, plus pratique pour être rangée pendant le transport. C'est ce qui est remarquable dans la découverte récente d'une épave, au large de Martigues, transportant 15 000 bouteilles, probablement de la fin du XVIII^e siècle (Fig. 1).

Dès 1830, l'avancée industrielle est un facteur d'accélération de la fabrication des bouteilles. Elle



Figure 1 - Épave de Carro 3. (Cliché C. Durand CCJ/CNRS)

permet ainsi, tout au long du XIX^e siècle, de placer le verre au premier rang des modes de conditionnement des produits liquides au détail, issus de l'industrie agroalimentaire provençale, et ainsi de répondre à la promesse de nouvelles exportations maritimes en temps de paix.

Les voies maritimes du commerce des huiles en bouteilles

Aux débouchés méditerranéens - Italie, Espagne, Barbaries, échelles du Levant et ports ottomans - s'ajoutent des marchés plus lointains, ceux à destination des *Isles françaises d'Amérique*. Les possessions françaises de l'océan Atlantique constituent un formidable débouché pour les ventes marseillaises⁷. Pour arracher ce commerce aux flottes anglaises et hollandaises, Colbert créé, en 1664, le régime de l'exclusif ou pacte colonial, qui lie les Îles 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 Îles avec Marseille (Rambert 1959, T. VI, 44). L'octroi, en 1719, du traité de libre commerce, ouvre les Îles et la Guyane française au commerce privé du royaume par la suppression du monopole de la Compagnie française des Indes occidentales. Les Phocéens apprennent très vite à constituer une cargaison d'aller de manière à satisfaire une clientèle insulaire (Rambert 1959, T. VI, 72).

Depuis les années 1735, Marseille, comme ses concurrents de l'Ouest, exporte des denrées très variées, mais les produits alimentaires tiennent la première place, notamment les liquides : dans une même période de dixans les eaux de vie figurent pour 4 311 296 livres, les huiles d'olive pour 2 576 598 et les vins pour 374 876 livres. Au total 7 262 772 livres, soit près du tiers du total des produits embarqués⁸. Les Marseillais vendent des produits que les Bordelais ne proposent pas. Ils sont habitués depuis longtemps à intégrer des huiles comestibles dans les cargaisons destinées à l'étranger ou aux colonies. Pour le port de Marseille, la part des exportations en huiles est inférieure à celle des importations, motivée par la demande intérieure en comestibles mais surtout pour la fabrication du savon. Des huiles sont importées des échelles du Levant, des Barbaries, des rivières italiennes et complétées par des huiles du Midi⁹. Ces flux, ainsi que l'ouverture vers ces marchés lointains, confortent la cité phocéenne dans son rôle de grande place du commerce international de l'huile d'olive (Boulanger 1998, 79). Un édit de 1669, décidé par Colbert, accorde au port un « régime de franchise » pour les importations tirées des échelles du Levant et de la péninsule italienne. Institué par l'édit de franchise, la taxe du ...

...« vingt pour cent » s'applique aux marchandises du Levant et de Barbarie apportées à Marseille à bord de navires étrangers, soit directement, soit par le biais d'un tiers. D'un poids prohibitif, elle confère à Marseille un monopole dans ses relations avec l'Empire ottoman (Carrière 1973, 61-65).

À ces routes commerciales maritimes extérieures s'ajoutent les routes intérieures. À cette époque, les barques transportent le verre vide, pour un premier voyage des ports du Rhône vers les entrepôts de marchands installés sur le port de Marseille. Les bouteilles sont chargées depuis la fabrique d'Arles ou bien de Givors, dans le bassin lyonnais. Les négociants en huiles viennent alors s'approvisionner en emballages. Le verre effectue ensuite un second voyage vers le Levant et les Antilles, en tant que moyen de conditionnement, sur de plus gros navires (Serra 2007, 89-92).

Les huiles partent au Septentrion, les Marseillais laissent aux armateurs nordiques le soin d'acheminer les marchandises embarquées à Marseille. Dans les lettres patentes de 1760 conservées à la Chambre de commerce de Marseille, un négociant de La Haye, demande à ses fournisseurs, Bouvier et fils, « de grandes bouteilles (d'huile) et dans chaque caisse trente six bouteilles »¹⁰.

Au sud, à Cadix, les demandes en huile d'olive émanent de consommateurs, gens du cru ou Français résidant en Espagne, qui ne supportent pas les qualités locales, ce qui est surprenant dans un pays oléicole. Les négociants n'hésitent pas à demander à leurs correspondants marseillais, les frères Roux, une huile sélectionnée pour une clientèle d'habitues et de connaisseurs. Par leur intermédiaire, le marquis espagnol de la Ensenada se procure « douze caisses, contenant chacune douze flacons de l'huile d'Aix, la plus fine et la plus parfaite »¹¹.

Ces huiles d'olive en flacons voyagent aussi au-delà de l'Asie ottomane, « article très recherché qui se vend bien au nord et au midi de la Russie » (Boulanger 1996, 78).

Dans la première moitié du XVIII^e siècle, le marché s'élargit. Le royaume de France est chez lui au Canada et en Louisiane et plus particulièrement aux Antilles. Ce sont les îles du Vent qui attirent les négociants du royaume et surtout la Martinique qui centralise le commerce de la Guadeloupe, de Marie-Galante, de la Désirade et des Saintes. La France, l'Angleterre, le Portugal et l'Espagne signent en 1713 un traité de paix qui met fin à la guerre de Sept Ans, ce qui favorise les échanges. La diplomatie française cède à l'Angleterre la Nouvelle-France et une partie de la Louisiane. Les Antilles sont restituées au royaume de France. Produisant très peu de ce qui est nécessaire aux habitudes quotidiennes des habitants venus de métropole, les premières colonies constituent un

formidable débouché pour les ventes marseillaises. Les cargaisons sont destinées aux possessions françaises de l'Océan Indien ou de l'Atlantique. « *Le grand commerce océanique, tout comme l'élargissement des relations avec les îles et l'Amérique espagnole susciteront l'intérêt des négociants marseillais, tournés jusqu'à là vers la Méditerranée* » (Carrière 1973, 25). Dans les cargaisons destinées aux possessions françaises de l'Océan Atlantique, l'huile d'olive est en tout premier lieu destinée à des fins alimentaires. On l'utilise outre-mer essentiellement pour la cuisine, la conservation des vivres durant les longues traversées, un peu pour l'éclairage et en aucun cas à des fins industrielles ou artisanales.

Même si ce marché, florissant avant 1791, connaît une récession pendant la Terreur et les guerres de l'Empire, l'huile d'olive reste, au XIX^e siècle, un produit qui voyage loin et qui engendre des bénéfices. À partir de 1830, grâce à une politique économique dynamique encouragée par la Monarchie de juillet, l'activité du port de Marseille retrouve un essor industriel et marchand. Cet essor repose sur la modernisation des techniques, des modes de transport et sur l'internationalisation des échanges. Le marché de l'huile d'olive sera concurrencé par la transformation des produits tropicaux - sésames, arachides - que Marseille importe de la Martinique, du Sénégal, des rivières de Guinée, de l'île Bourbon ou de Pondichéry et qu'elle redistribue au niveau national et international. « *La révolution industrielle marseillaise naît du commerce colonial. Aucune autre ville n'a, à ce point, fondé son développement industriel sur le commerce et la transformation des produits coloniaux* » (Courdurié, Daumalin 1997, 28). À partir de 1860, les nouvelles colonies - Algérie, Afrique de l'Ouest, et Indochine - multiplient les débouchés. Au conditionnement des huiles d'olive s'ajoute à présent celui des huiles oléagineuses.

Soucieux de la qualité des produits, les acheteurs en huile d'olive, ou leurs représentants, ne concluent l'achat qu'après l'avoir « goûtée ». Avant d'être exportée, celle-ci est qualifiée sur place après examen. Les huiles comestibles sont ensuite vendues comme surfines, fines, mi-fines et communes mangeables. L'huile surfine, native ou vierge, provient d'olives légèrement écrasées produit d'une première pression à froid, les communes mangeables s'obtiennent par quatrième pression largement arrosée d'eau bouillante. Seules les fines et les surfines sont embouteillées, les qualités inférieures voyagent généralement en futailles (Boulanger 1998, 110).

Les moyens de transport et les modes de conditionnement de la cargaison

Dès le XVIII^e siècle, tout bâtiment marchand chargé de l'huile d'olive, marchandise de tonnage par excellence. Les bateaux généralement affrétés pour le cabotage en Méditerranée sont des tartanes, grosses barques à voile latine, d'une longueur moyenne de vingt

... mètres pour un port moyen de cent à deux cent tonneaux. Les routes maritimes plus lointaines sont empruntées par des bricks, appelés aussi brigantins à deux mats montés en voiles carrées, pouvant atteindre trente mètres et trois cent tonneaux de port. Ce type d'embarcation est envoyé également aux Antilles tout comme les goélettes ou brick- goélette à trois mâts d'une capacité de port plus lourde.

Le conditionnement, pour des destinations lointaines, doit être particulièrement résistant, en raison des risques de casse, tant au cours du voyage que durant les manœuvres d'embarquement et de débarquement.

À cette époque, pour les Antilles, l'huile d'olive est transportée dans des barriques de 50 à 100 *mil*, soit 50 litres environ, généralement fabriquées avec des douves en bois de chêne ou de châtaignier, serrées par des cerceaux en branches fendues de bouleau ou de châtaignier et parfois cordées. Si de grandes quantités peuvent ainsi être conditionnées, les tonneaux présentent néanmoins un inconvénient. L'huile d'olive, en effet, possède la propriété de se raréfier par le chaud. Afin d'éviter le coulage, les barriques sont examinées

une dernière fois avant la charge et sont soumises à un éventuel rabattage, travail consistant à resserrer les cerceaux de ligature. Se dilatant sous l'effet du soleil ou d'une élévation de température - ce qui est le cas à l'approche des tropiques - l'huile parvient à disjoindre l'ajustement des douelles et à suinter le long des tonneaux. Pour parer à ce type d'incident, il est conseillé de faire le voyage en hiver, mais les besoins du marché se manifestant en toute saison, l'affaire prime et souvent le risque est pris.

Comme de nos jours, l'importance de l'arrimage de la cargaison, à bord des navires partant pour de longues traversées, s'ajoute aux contraintes liées à la résistance du matériau de conditionnement. La masse de la cargaison, répartie avec soin, doit favoriser la bonne marche du voilier. La préoccupation essentielle est, en effet, d'occuper au mieux l'espace disponible dans les cales, sans perdre de la place. C'est pourquoi, la mise en place des barriques de toutes dimensions et de jarres de grandes tailles, est extrêmement complexe et pénible. Pour tenter de pallier ces problèmes, les jarres, posées sur leur base, et les futailles sont enfoncées dans le lest, généralement composé de grosses pierres ou d'une

couche de petits rondins de bois taillé en « billettes » ; on bourre ensuite les interstices de branchages et de tresses de paille afin de les empêcher de se casser et pour améliorer encore la stabilité du chargement. La forme des cales amène à placer quelques futailles, non pas longitudinalement mais

transversalement. L'essentiel est qu'il n'existe aucun jeu entre les tonneaux et le vaigrage du navire. Cela a peut-être favorisé le choix du chargement de bouteilles de taille moyenne, conditionnées dans des caisses pouvant se caler les unes contre les autres, pour occuper au mieux l'espace disponible dans la cale (fig.3). « Les négociants préfèrent savoir leurs petites expéditions d'huile dans des bonbonnes clissées... Les surfines, dans de petites caisses de bois de pin polies, les cana vettes contenant 12 a 24 bouteilles... » (Boulanger 1996, 118).



Figure 2 - A. Moutte. Le quai de la Fraternité. Époque Louis-Philippe. (Coll CCM.) Embarquement sur un navire marchand à Marseille. Sur la gauche du tableau, on peut apercevoir près des négociants, des dames-jeannes en verre clissées. Deux portefaix transportent des caisses en bois de pin estampillées, semblables à celles retrouvées dans l'épave des Aresquiers.

L'huile en bouteille de l'épave des Aresquiers

L'épave de l'*Amphitrite* a été découverte en 2001 et fouillée de 2003 à 2005, dans la partie languedocienne du golfe du Lion. Enfouie sous un banc sableux au large du plateau sous-marin des Aresquiers, elle se trouve à une dizaine de kilomètres à l'ouest de la presqu'île de Maguelone, dans une zone maritime dépendant de la commune de Frontignan. La position de l'épave, située à 200 m du rivage, a été enregistrée au large d'un cordon littoral séparant la mer des étangs. Le fond marin, constitué de bancs de sable, apparaît comme un plateau où les profondeurs d'eau ne dépassent généralement pas 20 m. C'est cette position, loin de tous lieux habités, qui est sans doute à l'origine, à l'époque du naufrage, de l'absence de pillage du navire par les populations locales. Le limon très compact du plateau a permis la conservation de la partie inférieure de la carène et de la cargaison. Ce matériau s'est comporté comme un moulage, protégeant le bois contre l'action des tarets - vers xylophages - mais aussi contre les agressions de la mer et la mobilité du littoral.

Dès les premiers sondages menés en juillet 2003, les pièces les plus remarquables du mobilier, remontées en surface, sont des caisses en bois estampillées (fig. 3) Elles ont pour dimensions : L 60 x l 30 x h 20 (en cm). Chacune contient douze bouteilles en verre foncé vert fumé, bouchées de liège, pleines d'huile d'olive et d'une contenance de 60 cl (fig. 4 et 5). Nous avons retrouvé une dizaine de caisses, soit environ 200 bouteilles, dont une trentaine intactes. Elles présentent une forme de panse irrégulière surtout au niveau de l'épaulement. Elles ont toutes le même diamètre de fond et mesurent en moyenne 26 cm. Le fond laisse apparaître un renforcement de 5 cm avec une trace de pontil. Elles possèdent les caractéristiques des bouteilles soufflées à la bouche dans un moule en creux, à l'aide d'une canne, le col étant façonné à l'air libre.



Figure 3 - Estampille sur une caisse en bois contenant les bouteilles d'huile d'olive de l'épave des Aresquiers. (Cliché T. Penot-Mathieu)

Si l'huile est secondaire dans la cargaison, on trouve néanmoins des bouteilles partout dans la cale. C'est un bon exemple de chargement car il se situe dans la moyenne des envois vers les Antilles. Les bouteilles de verre marquent les bateaux modernes, comme les amphores, les navires antiques.

Ce n'est pas la forme, assez banale, qui nous a permis de retrouver le lieu de production des bouteilles et encore moins le nom du verrier qui les a fabriquées. L'étude des caisses d'huile, a par contre été d'un grand secours pour tenter d'identifier le naufrage dans les archives. Nous savons que l'estampille brûlée au pochoir, présente sur une face, est indicative du port de départ *Marseille*, du lieu de destination *A. F.* et du nom du négociant *James Plagniol*. Dès que la totalité de l'épave a été mise à jour et observée, une recherche approfondie en archives a pu être effectuée dans plusieurs centres, dont les Archives départementales de l'Hérault et celles du patrimoine de la Chambre de commerce de Marseille. Cette recherche a duré trois ans et bien que déjà abondamment renseignée, elle reste toujours inachevée... L'*Amphitrite*, brick français de 200 tonneaux, sous le commandement du capitaine Mersanne, indiqué sous charge au port de Marseille du 5 au 10 novembre 1839, quitte son poste à quai dans la nuit du 10 novembre à destination de la Martinique, touchant à la Trinidad ; il a sombré au cours d'une ...



Figures 4 et 5 - Bouteilles d'huile d'olive in situ dans l'épave des Aresquiers. (Cliché C. Durand CCI/CNRS)

... violente tempête dans la nuit du 12 novembre 1839, sur les sables près de Maguelone... L'estampille à elle seule résume le parcours et l'homme qui est à l'origine du commerce de ces huiles.

Concernant la provenance, nous nous attendions à une huile d'Italie. Mais une bouteille de l'épave a été apportée, le 6 janvier 2006, au laboratoire d'André Bervillé (UMR 1097, INRA Montpellier). Un flacon a été transféré à Marseille pour analyses biochimiques (Denis Ollivier-DGCCRF) et organoleptiques (Claude Pinatel, AFIDOL). Celles-ci ont montré que l'huile de l'épave serait plus proche du modèle des huiles françaises que des modèles des huiles espagnoles. On retrouve tous les composés que l'on retrouve dans une huile d'olive avec le pic majoritaire qui est l'acide oléique et la composition en triglycérides. Ces valeurs se rapprochent des valeurs moyennes des huiles françaises du XXI^e siècle.

À ce jour, nous ne possédons aucun autre exemple de bouteilles pleines d'huile d'olive retrouvées dans une fouille archéologique sous-marine.

Les frères Plagniol, négociants en huile, les frères Rozan, maîtres-verriers

James Plagniol est le fondateur, avec son frère, en 1818, d'un établissement mondialement connu pour son commerce d'huile d'olive. Bien que postérieures à la date du naufrage, les recherches d'archives se sont avérées fructueuses. L'indicateur marseillais et le Bottin des départements nous apprennent que c'est « la seule maison à avoir obtenu les plus hautes récompenses à toutes les grandes expositions. Médaille d'or à l'exposition universelle de Paris en 1878 et 1889, à la nouvelle Orléans 1884 et 85, à Caracas 1883, à Melbourne en 1880 et 81, à Philadelphie en 1876. M. Plagniol a pour client prestigieux la maison Impériale du Brésil, la maison royale d'Espagne, il est fournisseur officiel de la cour des Tsars... »¹². En 1879, le rapport de l'exposition nationale de la foire de Paris indique que la maison Plagniol « ...envoie de l'huile comestible supérieure en bouteilles. L'Europe, l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, consomment ses produits... Leur pureté, leur conseroation parfaite, sont des qualités essentielles pour des huiles qui ne sont parfois consommées qu'au bout de deux à trois ans... ».

Tout ce qui a été développé précédemment, concernant la qualité et le transport, se vérifie. « Les huiles sont maintenues à température dans les piles à une température équivalente à 16 - 18° à l'abri de la lumière... Leur conditionnement en bouteilles ne supporte pas la présence du moindre dépôt ou de particules en suspension, la pureté est nécessaire aux longues traversées. Les facteurs de rancissement sont la lumière, l'oxygène, les ferments et particules. Un taux de peroxyde < à 20 + acidité < à 1 entraîne une odeur de rance... Dans un souci de

conditionnement, les bouteilles sont dans de petites caisses en bois de pin poli, les canavettes, entourées d'une enveloppe de paille qui les protègent des chocs. Chaque caisse est estampillée et chaque bouteille porte une étiquette filigranée qui garantit la marque contre la contrefaçon... Elle expédie chaque année 250 000 caisses de 12, 24, 48, et 96 bouteilles... »¹³.

Grâce au dépôt récent, par les descendants, des cahiers comptables de ce négoce, aux Archives municipales de Marseille, il a été possible de savoir que les Plagniol achètent leurs bouteilles aux verreries des frères Rozan¹⁴. Comme souvent dans les archives, peu de données sont évidentes, la mention *achats bouteilles* n'apparaît pas clairement, mais le nom de Rozan est inscrit dans la colonne achats divers¹⁵.

C'est en 1831 que cette famille de verriers, les Rozan, s'installe à Marseille. François Rozan implante une fabrique dans la rue Glandeves, près du vieux port, dans une zone d'entrepôts. En 1839, ils obtiennent une réponse favorable après l'enquête *commodo et incommodo*, qui leur autorise le rachat de la verrerie de Saint Louis Cap Janet¹⁶. Paul Masson nous dit ceci : « Ils trouvent un débouché en Espagne, dans les colonies et jusqu'aux États-Unis malgré les droits élevés qui dépassent la valeur de la ...



Figure 6 - Publicité pour la maison Plagniol. (Coll. C.C.M.)



Figure 7 - Publicité pour la maison Rozan. (Coll. C.C.M.)



Figures 8 et 9 : Marques à la meule sur une bouteille de l'épave des Aresquiers. Est-ce le R de Rozan et le 10 de Plagniol qui sont inscrits sur l'épaulement ? (Clichés L. Serra)

... marchandise. En 1839, ils exposent des bouteilles noires qui n'étaient pas fabriquées auparavant à Marseille, et dont ils pouvaient produire deux millions d'exemplaires par an, pièces aussi remarquables par la pureté du verre que par la modicité de leur prix. Ils avaient deux cents employés dans leurs ateliers et soixante au dehors » (Masson 1926, p. 76). Les Plagniol seraient-ils devenus clients des Rozan après la célébrité acquise par leurs bouteilles, en 1839, à la foire nationale ?

La fouille sous-marine de l'épave des Aresquiers illustre parfaitement l'emploi des bouteilles en verre, associé à l'exportation de produits alimentaires liquides provençaux, en particulier l'huile d'olive de qualité, vendue en petite quantité à des notables. Ce vestige

archéologique est un témoin extraordinaire de ce commerce qui, profitant des progrès techniques, motive l'implantation de fabriques autour du port de Marseille, en réponse aux demandes des Colonies.

Cette étude met en évidence les avantages de l'emploi du verre : meilleure conservation des aliments et facilité des modes de transports. Ces avantages ont largement contribué à une demande exponentielle, en bouteilles et *dames-jeannes*, de la part des négociants ou de leurs représentants installés en Provence. Avec l'avènement du verre noir, l'industrie du verre a trouvé, dès le XVIII^e siècle, ses lettres de noblesses pour la conservation des liquides, usage encore largement vérifié de nos jours.

Bibliographie

- Amouric, Foy 1984 : Amouric (H.), Foy (D.), La verrerie en noir de Trinquetaille in *Archéologie du Midi médiéval*, 1984, t. 2, p. 151-162.
- Amouric, Foy 1992 : Amouric (H.), Foy (D.), Les artisanats de la céramique et du verre en Provence: la question du combustible au Moyen Âge et à l'époque moderne, in *Proto-industries et histoire de la forêt*, Actes du colloque de Foix, 11-13 Oct. 1990, Les cahiers de l'Isard, 1992, p. 45-61.
- Amouric, Foy 1998 : Amouric (H.), Foy (D.), 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*, Actes du colloque A.F.A.V., Albi, novembre 1996, Aix-en-Provence, 1998, p. 152-168.
- Barrelet 1953 : Barrelet (J.), *La verrerie en France de l'époque gallo-romaine à nos jours*, librairie Larousse, Paris, 1953.
- Bitard, 1882 : Bitard (A.), *Les arts et métiers illustrés*, T. I, éd. Rouff et C^{ie}, Paris, 1882.
- Boulanger 1996 : Boulanger (P.), *Marseille, marché international de l'huile d'olive, un produit et des hommes (1725-1825)*, Économies modernes et contemporaines, éd. Institut historique de Provence, Marseille, 1996.
- Carrière 1973 : Carrière (C.), *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, t. I et t. II, éd. Institut historique de Provence, Marseille, 1973.
- Courdurié, Daumalin 1997 - Courdurié (M.) et Daumalin (X.), *Vapeur et révolution industrielle à Marseille, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille*, t. XII, éd. C.C.I.M.P., Marseille 1997.
- Daumalin, Girard, Raveux, 2003 : Daumalin (X.), Girard (N.), Raveux (O.), *Du savon à la puce : l'industrie marseillaise du XVII^e siècle à nos jours*, Marseille, éd. Jeanne Laffitte, 2003.
- Jones 1998 : Jones (O.), Les bouteilles du XIII^e siècle des emballages commerciaux, in *De la verrerie forestière à la verrerie industrielle du milieu du XVIII^e siècle aux années 1920*, Actes du colloque A.F.A.V., Albi, novembre 1996, Aix-en-Provence, 1998, p. 204-211.
- Masson 1926 : Masson (P.), *Le mouvement économique, l'industrie*, Encyclopédie départementale des Bouches-du-Rhône, t. VIII, t. IX, Marseille, 1926.
- Rambert 1957-1966 Rambert (G.), *Histoire du commerce de Marseille*, Vol. V, VI, VII, Paris, 1957, 1959.
- Serra 2004 : Serra (L.), L'épave d'un marchand d'huile, in *Archéologia*, n° 415, 2005, p. 74 à 81.

- Serra 2005 : Serra (L.), *Le verre de Marseille dans l'industrie alimentaire, première analyse de la production et de la distribution des verreries marseillaises de la fin du XVIII^e siècle à la fin de l'ère industrielle*, Mémoire Master recherche 2, Archéologie et histoire de l'art, sous la direction de Danièle Foy et Michel Fixot, Aix-en Provence, Université de Provence, 2005.
- Serra 2006 : Serra (L.), *L'Amphitrite, une épave aux Aresquiers. L'histoire du naufrage d'un navire marchand en route pour les Antilles*, AMD édition, Montpellier, 2006, 144 p.
- Serra 2007 : Serra (L.), *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, dans les Bouches-du-Rhône*, in *Bulletin de l'A.F.A.V.*, Aix-en-Provence, 2007, p. 89-92.
- Scoville 1968 : Scoville (W.), *Capitalism and french glass making 1640-1789*, Johnson reprint corporation, New York, 1968.

Notes

- * *Doctorante en archéologie du verre provençal de la fin de l'Ancien Régime à la révolution industrielle au L.A.M.M./UMR 6572/CNRS/Université de Provence. 5 rue du Château de l'Horloge - BP 647-13094 Aix-en-Provence.*
- 1. Je développe cette question dans mon mémoire de Master 2, soutenu en 2005, sous la direction de Danièle Foy.
- 2. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 3419.
- 3. A.C. Marseille HH439.
- 4. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 3418.
- 5. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 2615.
- 6. ACC Marseille, L. IX. Fonds Roux. Armements.
- 7. Les Antilles sont devenues françaises à partir de 1620.
- 8. ACC Marseille H29. État sommaire du commerce de Marseille aux Isles d'Amérique pendant dix années.
- 9. Les huiles espagnoles qualifiées de « puantes », sont plutôt utilisées comme lampantes.
- 10. Archives de la CCIMP L IX 97, lettres patentes de E. Bouvier et fils, Amsterdam, 24 07 1755 et 21 08 1760.
- 11. Archives de la CCIMP, Lettres patentes des Frères Roux, 1760.
- 12. Victor Hugo cite la célèbre maison Plagniol dans son roman *Les travailleurs de la mer*.
- 13. Coll. CCIMP 1879
- 14. Ils sont enregistrés sous le n° de série 84 II. Le plus vieux registre remonte à 1847.
- 15. Je connaissais ces verriers pour les avoir référencés lors de la rédaction de mon mémoire de Master 2.
- 16. Archives communales de Marseille, 13D319.

Année de parution : 2009



AU SOMMAIRE DU VOLUME 2009 : « *Le retour de l'olivier, retour sur l'olivier* »

Pierre Laurence, Alexia Rossel, Le retour de l'olivier, retour sur l'olivier

Catherine BRETON, Christian PINATEL, Frédéric ME-DAILL, André BERVILLE, Origine et géographie des variétés de l'olivier retracées à partir d'analyses génétiques ;

Jean-Frédéric TERRAL, Aline DURAND, Claire NEWTON, Sarah IVORRA, Archéobiologie de la domestication de l'olivier en Méditerranée occidentale : de la remise en cause d'une histoire dogmatique à la révélation de techniques agroculturelles médiévales ;

Jean-Loup ABBE, La culture de l'olivier au Moyen-âge dans l'Hérault ;

Bruno JAUDON, L'olivier dans l'Hérault aux XVI^e et XVII^e siècles ;

Julien DUVAUX, Un témoignage remarquable sur l'hiver 1597 à Cournonterral : « L'olivier rompu ». Compoix de Cournonterral (ADH, 88 EDT 65) ;

Catherine FERRAS, D'un gel à l'autre, l'oléiculture héraultaise de 1709 à 1956 : éléments d'histoire ;

Jean-Louis VAYSSETTES, Jarres, consciences et autres objets en céramique. Notes sur les olives, l'huile et la poterie, glanées ça et là ;

Laurence SERRA, De l'huile d'olive surfine conditionnée dans des bouteilles de verre. Étude de la cargaison d'une épave coulée le 12 novembre 1839, au large des Aresquiers ;

Lucette LAURENS, L'olivier, présent-absent des paysages héraultais ;

Josiane UBAUD, L'olivier en occitan ;

Alexia ROSSEL, Le renouveau de l'olivier en Hérault, entre ville et campagne ;

Laurent-Sébastien FOURNIER, Fêtes thématiques et concours dédiés aux produits oléicoles en France méditerranéenne : aspects historiques et ethnologiques ;

Aurélien AUSSET, Guillaume SOULE, La coopérative oléicole intercommunale de Pignan : histoire, typologie des apporteurs et enjeux d'avenir.

Entretiens-portraits réalisés par Pierre Laurence et Alexia Roussel :

- Yvon CREISSAC : Mémoire et passion d'un oléiculteur de Montpeyrroux ;
- Un capital en terre : itinéraires et projets professionnels de jeunes oléiculteurs-mouliniers ;
- Un petit coin de paradis : Ondine et Frankie Vièque, oléiculteurs citadins.

<http://www.etudesheraultaises.fr/>

