L’EXPLOITATION DES CARRIÈRES MUNICIPALES DE LA CIOTAT[[1]](#footnote-1)

En 1815, une décision ministérielle impute au compte des villes la pose du « pavé neuf et l’entretien du pavé vieux ». L’année suivante, la municipalité marseillaise met en application cette directive en entretenant 47 rues représentant une superficie de 61 928 m² pour une dépense de 19 458 francs[[2]](#footnote-2).

A La Ciotat, les archives ne mentionnent pas de traces de pavage avant 1839. Pourtant la première mention de carrières de pavés apparaît explicitement dès 1835. Ces carrières sont privées et doivent être exploitées depuis quelques années car elles figurent dans les revenus de la commune. La somme des différentes taxes afférentes à cette industrie s’élève pour l’année 1835 à 238,15 francs sur un total de recettes municipales de 2 661,72 francs soit 8,95% ce qui est loin d’être négligeable.

La ville de La Ciotat achète en 1839 les matériaux nécessaires chez les carriers locaux, en particulier chez M. Guérin propriétaire du ou des terrains qu’il exploite. La fin de cette année-là voit le pavage de la rue Droite[[3]](#footnote-3) et de la rue Ganteaume[[4]](#footnote-4). Cette dernière nécessite 12 000 pavés payés 5 francs le cent ce qui représente une somme de 600 francs. Les pavés de grès utilisés ne sont pas du premier choix mais ils coûtent moins cher, les entrepreneurs marseillais les payant 20 francs le cent et quelquefois plus. Devant la demande croissante, les artisans ciotadens augmentent leurs tarifs et demandent à la Municipalité 7,50 francs le cent. Malgré cette augmentation de 50 %, le prix des pavés déclassés demeure compétitif et comme la rue Ganteaume a besoin de 12 000 pavés supplémentaires, le Conseil Municipal demande au Préfet d’approuver une délibération favorable à ce projet. L’autorisation est accordée l’année suivante[[5]](#footnote-5).

Outre le débouché local de cette industrie particulière, les pavés sont exportés dans les villes voisines de Toulon et de Marseille. Le prix à l’unité augmente rapidement pour atteindre la valeur moyenne de 25 centimes l’unité. Aux alentours de 1840, 200 000 pavés sont exportés[[6]](#footnote-6) annuellement.

La cité voisine de Cassis possède déjà une longue pratique dans l’extraction et le commerce de la pierre mais les entrepreneurs marseillais jugent cette dernière trop dure et trop glissante pour le pavage des rues. Les grès psammites[[7]](#footnote-7) de La Ciotat sont préférés au calcaire coquiller de Cassis et à la pierre de Toulon[[8]](#footnote-8). La demande croissante incite la Municipalité de La Ciotat à ouvrir des carrières spécialisées sur les terrains communaux. A ce sujet, une demande de renseignements est formulée en février 1849 auprès du maire de Cassis[[9]](#footnote-9). Par retour de courrier, la municipalité cassidenne fournit les explications demandées[[10]](#footnote-10) :

- le Conseil Municipal établit un droit sur les pierres extraites ;

- la perception de ce droit implique la création d’un emploi communal, celui du préposé chargé de la surveillance des carrières ;

- le préposé doit dresser à la fin de chaque mois un état remis au receveur municipal chargé d’en opérer le recouvrement ;

- l’état est ensuite transmis au Préfet ce qui rend exécutoire le paiement des droits.

A la suite de cette réponse, le Conseil Municipal ciotaden dépose auprès de la Préfecture une demande d’extraction de pavés sur un terrain communal situé à la Plaine Brunette[[11]](#footnote-11). La municipalité n’est pas entièrement maîtresse de ses terrains car ceux-ci sont en forêt et il faut obtenir l’autorisation préalable de l’Administration des Eaux et Forêts pour dégager la végétation : les coupes de bois sont strictement contrôlées.

Les quelques documents de cette époque mentionnent des noms de carriers exploitant des terrains privés : Jeanselme fils aîné et Angelin Cometta en 1851 ; Joseph Olivier et Jean-Pascal Masse en 1852. Ce dernier possède sa propre carrière à la Plaine Brunette.

L’idée de créer des carrières communales poursuit son cheminement et en novembre 1853, deux carriers, Joseph-Luc Barbaroux et Marius Olivier demandent l’ouverture « à titre d’essai, chacun d’une carrière sur le terrain forestier ». Les superficies des terrains nécessaires sont modestes : 25 m² au Clos Redon pour Barbaroux et 20 m² au quartier des Samblis pour Marius Olivier. La demande en bonne et due forme est transmise à la Préfecture et le maire ajoute : « ... ces projets d’exploitation... espoir d’un revenu nouveau pour notre commune qui a tant de besoins et si peu de ressources... »[[12]](#footnote-12).

Cinq mois plus tard arrivent les autorisations d’exploitation pour J-L Barbaroux et M. Olivier plus une troisième pour Laurent Roux. Chacun peut ouvrir une carrière au Clos Redon. Un arrêté préfectoral précise leurs droits et devoirs.

Cet arrêté, le même pour toutes les exploitations à venir, stipule entre autre :

« art. 2 - Extraction sur 20 m² aux endroits désignés par l’agent forestier local ;

art. 3 - Enlèvement de toute la production à dos d’hommes et de bêtes de somme muselées jusqu’aux chemins existants ;

art. 4 - Extraction et enlèvement uniquement du lever au coucher du soleil. Interdit le dimanche et les jours de fêtes légales ;

art. 5 - Autorisation accordée pour un an. L’agent forestier peut la faire arrêter plus tôt en cas de préjudice à la forêt ;

art. 7 - Les arbres dont l’enlèvement sera nécessaire, peuvent être abattus après autorisation. »

Au mois de juillet 1854, les trois premiers exploitants sont inscrits sur le rôle des patentes de la commune[[13]](#footnote-13) et à la fin de l’année la production s’établit à 7 225 pavés pour Olivier et 7 310 pour Barbaroux. Roux, malade, n’a pas travaillé. Le Conseil Municipal met ce dernier en demeure d’exploiter sérieusement sa carrière ou bien de renoncer à sa concession[[14]](#footnote-14). Le carrier Laurent Roux dépose une nouvelle demande d’ouverture de carrière, cette fois-ci à la Plaine Brunette[[15]](#footnote-15) ; elle est acceptée. Une surface mesurant 200 m² lui est allouée[[16]](#footnote-16).

La redevance perçue sur l’extraction des pavés s’élève à 1 franc le cent de pavés. Pour l’année 1854, cette production rapporte donc à la commune la somme de 145,35 francs[[17]](#footnote-17). Cette taxe est étonnamment stable car en 1886, la redevance est toujours la même.

Dès les premiers enlèvements des pavés par charrettes, la Municipalité demande en plus au Préfet l’autorisation de prélever 1 % sur les droits d’extraction au titre de la taxe professionnelle pour remédier aux dégradations commises par le charroi aux « chemins qu’ils fatiguent » ![[18]](#footnote-18)

Dorénavant les ouvertures de carrière sur les terrains municipaux se succèdent. Toujours dans le quartier de la Plaine Brunette, Joseph Pascal Jourdan se voit octroyer une concession[[19]](#footnote-19). La même année Tisot est enregistré comme nouveau carrier[[20]](#footnote-20). Il est bientôt suivi par Pierre Vinoti, François Audric et Auguste Flandin[[21]](#footnote-21). Ce dernier exploite pour sa part en 1857, « 25 mètres entre les bois communaux du Nord et la route nationale 16 au Sud ». En 1859, Charles Pot reprend la carrière de Marius Olivier.

Pour l’année 1859, les carriers de La Ciotat exportent par voie de mer un total de 733 800 pavés mais nous ignorons quelle en est la part strictement locale car des entrepreneurs importent dans cette ville des pavés extraits à Agay et à Saint-Raphaël et qui sont redistribués par la suite. Le pavé devient une industrie importante pour la ville de La Ciotat. Les expéditions par bateaux nécessitent une moyenne de 18 à 29 voyages mensuels et le nombre de pavés transportés chaque fois tourne aux alentours de 2 150. Cette moyenne s’établit dans une fourchette comprise entre 1 100 pavés[[22]](#footnote-22) et 3 000[[23]](#footnote-23). Pour l’année 1859 nous ne disposons que de données partielles établies sur huit mois seulement[[24]](#footnote-24). Nous y rencontrons des noms de carriers : Audric, Flandin, Masse, Olivier et Tisot.

En 1862, le montant de la redevance s’élève toujours à un franc le cent mais le Conseil Municipal envisage un nouveau système d’attribution des carrières pour une durée plus longue. Il étudie un « cahier des charges pour adjudication du bail à ferme des carrières de pavés non soumises au régime forestier »[[25]](#footnote-25). L’idée chemine lentement et se concrétise par un projet de cahier pour servir à l’adjudication projetée[[26]](#footnote-26). Les terrains communaux offerts se répartissent entre la Plaine Brunette[[27]](#footnote-27) pour cinq carriers avec une superficie totale de 2 hectares 39 ares et 78 centiares et le Clos Redon pour neuf carriers avec une superficie de 2 hectares 68 ares et 30 centiares . Le bail est fixé à six ans renouvelables à partir du 1er janvier 1863[[28]](#footnote-28). L’adjudication échoit à un groupe d’entrepreneurs marseillais : Gay, Valz et Emery[[29]](#footnote-29). Ils se voient accorder une autorisation provisoire d’exploitation à la Plaine Brunette et au Clos Redon. Six ans plus tard commencent les premiers ennuis[[30]](#footnote-30). Les carrières concernées sont laissés dans un état déplorable. Les trois entrepreneurs marseillais se voient reprocher l’encombrement des fronts de leurs carrières : « Il faut conformément aux usages, laisser cinq mètres de libre entre le front et les déblais »[[31]](#footnote-31). Le maire dépose aussitôt une plainte[[32]](#footnote-32) :

« Aujourd’hui , 31 décembre 1869, jour de l’expiration de votre bail des carrières de La Ciotat, j’ai envoyé les agents communaux avec pouvoir d’agréer la remise des carrières que vous êtes tenus de me faire. Ces agents n’ont rencontré ni vous ni aucun fondé de pouvoir ; de plus, il résulte de leurs procès-verbaux que l’état des carrières que nous avions constaté ensemble le 28 de ce mois est toujours le même ; le front des carrières est encombré, une grande quantité de matière oeuvrée obstrue les passages et rend impossible toute exploitation nouvelle. Il paraît même que la conduite des carrières a été telle que de graves préjudices en résultent et compromettent l’avenir. Je me vois donc forcé de vous actionner au plus tôt devant le tribunal compétent qui aura à examiner, et votre gestion, et l’état dans lequel vous laissez les lieux.

Ce que je regrette encore, c’est que vous me forcez à suspendre le travail de nombreux pères de famille qui auront sans doute aussi à vous demander compte du préjudice que vous leur portez ».

La Municipalité fait sursoir à toute nouvelle exploitation de la part de ces entrepreneurs, ce qui met quatorze ouvriers au chômage. Le Conseil Municipla se réunit pour engager une action en justice et demande la nomination d’un expert par le préfet[[33]](#footnote-33).

A part cet incident, le développement des carrières se poursuit. Outre le personnel directement nécessaire à l’extraction, l’industrie des pavés nécessite le travail de nombreux charretiers pour transporter la production sur les quais du port et bientôt à la gare. L’expédition à Marseille quant à elle, demande en moyenne un bateau par jour ouvrable. Le personnel navigant n’est pas bien énorme car les bateaux de charge, en général des tartanes, ne nécessitent guère qu’un patron secondé par un ou deux matelots. La première mention du chemin de fer pour le transport des pavés figure dans un courrier du 19 avril 1889[[34]](#footnote-34). Il y est question de poser une boîte pour recevoir les bulletins déposés par les maîtres carriers. Les bulletins doivent être retirés par « un agent communal préposé à ce service ».

Quelques faits inhabituels émaillent la vie des carrières de La Ciotat. Le 7 octobre 1854, « les carriers du chemin de Marseille arrêtent deux forçats évadés du bagne de Toulon »[[35]](#footnote-35). En 1881, le garde champêtre est témoin d’une contrebande des pavés de la part des charretiers de La Ciotat : certains déchargent leurs charrettes au port de Cassis et non sur les quais ciotadens, s’exonérant ainsi du droit municipal. Il en résulte que dorénavant, les pavés sont comptés sur le chantier et non plus à leur point d’arrivée sur les quais ciotadens.

Le maire Badelon édicte un règlement en 1878[[36]](#footnote-36), en reprenant les recommandations de la Préfecture communiquées à chaque maître carrier lors de l’ouverture des carrières.

Signe des temps, le règlement municipal fait l’objet en 1885 d’une brochure imprimée[[37]](#footnote-37). Nous pouvons y constater une certaine stabilité monétaire car le pavé est toujours taxé à 1 franc le cent[[38]](#footnote-38). Une distinction s’effectue cependant pour les petits pavés frappés d’une redevance diminuée de moitié. Les contrôles des pavés extraits des carrières privées sont également mentionnés :

« Si dans une carrière communale, on venait à trouver des outils ou objets servant à marquer les pavés des carrières privées, le titulaire de la carrière serait poursuivi conformément aux lois pour fraude au détriment de la commune, et en cas de condamnation de ce fait, la carrière lui serait retirée sans qu’il ait à prétendre à aucune espèce d’indemnité »[[39]](#footnote-39).

Cet extrait de texte administratif est intéressant car il traduit l’existence d’une marque sur les pavés, au moins sur ceux issus des carrières privées.

L’année suivante (1886), le Préfet précise les conditions d’emploi des explosifs dans les carrières[[40]](#footnote-40).

La commune de La Ciotat compte 19 carriers en 1888. Au 1er janvier 1889, ils sont au nombre de 22 à déposer une demande d’exploitation[[41]](#footnote-41). Les carrières se situent dans les quartiers déjà spécialisés du Clos Redon et de la Plaine Brunette mais aussi à Jonquières et à la Roche Redonne.

L’exploitation des carrières gagne en ampleur. En novembre 1896, trente-huit carriers sont recensés. Vingt d’entre eux travaillent seuls. Les dix-huit autres emploient quatre-vingt-cinq ouvriers[[42]](#footnote-42) ; trente-huit de nationalité française, les autres sont italiens. Il est précisé en outre qu’aucune personne du sexe féminin n’est employée à l’extraction des pierres.

Dès la fin du XIXe siècle, le progrès s’immisce partout et à notre époque de téléphone, « fax » et autre « internet », nous avons la curiosité de voir qu’au moins deux des grandes entreprises de carriers ciotadens possèdent leur propre adresse télégraphique. Il s’agit de Marius David et des frères Olivier dont les intitulés respectifs sont « David Carrier » et « Olivier Frères La Ciotat ».

Les ouvriers carriers se groupent en un syndicat, la date de fondation n’en est pas connue mais ce dernier existe déjà en juillet 1903. Les ouvriers demandent une augmentation des tarifs qui leurs sont appliqués. Un engagement dans ce sens est signé par les maîtres-carriers représentés par Joachim David et l’un des frères Olivier. Une augmentation de 3 francs pour 100 pavés est accordée avec promesse d’une augmentation de 0,25 francs par semestre. Cet accord n’aura pas de suite car « il est venu des ouvriers du dehors et cette fourniture[[43]](#footnote-43) s’est faite à trois francs en moins le cent de pavés »[[44]](#footnote-44).

Le syndicat ouvrier porte en 1906 (et peut-être avant) le nom de Chambre Syndicale Ouvrière des Carrières de La Ciotat. Le 14 janvier 1907, une grève a lieu dans les carrières et les ouvriers voient leurs revendications acceptées. Une fête est organisée par leurs soins avec l’appui de syndicalistes italiens et la commission exécutive de la Chambre Syndicale invite le Maire et les conseillers Municipaux à y participer ![[45]](#footnote-45) Nous ignorons si le Conseil Municipal ciotaden a donné une suite à cette invitation mais par courrier du 1er mars, le Préfet invite sèchement le Maire de La Ciotat à remplir « dans le plus bref délai, au sujet de cette grève, le questionnaire prescrit par la circulaire ministérielle ... ».

De leur côté, les maîtres-carriers sont réunis en un syndicat des Fournisseurs de Pavés de La Ciotat. Les gérants de ce syndicat sont les Frères Olivier. La grève de janvier 1907 ne semble pas avoir réglé la situation car le syndicat des patrons s’adresse par écrit (le 17 juin 1907) aux membres du syndicat des ouvriers carriers, les accusant d’avoir rompu les engagements pris « malgré l’augmentation que nous vous avons accordé sur vos dernières revendications ». Les ouvriers, rassemblés dans une Fédération Internationale des ouvriers carriers de La Ciotat et de Cassis, répliquent aux patrons deux jours plus tard : « nous vous laissions fixer à vous-mêmes une augmentation immédiate et que vous vous engagiez à nous donner entière satisfaction à la fin de l’année courante ». Suit la menace d’une grève si une réponse positive n’arrive pas avant le samedi 22 juin. Les lacunes des archives ne nous permettent pas de connaître les conséquences de ce mouvement social.

Nous retrouvons l’agitation ouvrière à la suite d’une grève en 1911. Entre-temps, le syndicat ouvrier adhère à la CGT. Cette dernière manifestation aboutit à une proposition de contrat de travail datée du 27 juillet 1911[[46]](#footnote-46). Le litige porte sur une augmentation du prix des pavés et sur le monopole du syndicat : seuls les ouvriers syndiqués peuvent être embauchés en priorité[[47]](#footnote-47). C’est Joachim David, le représentant des patrons, lui-même maître carrier, qui signe et approuve ce document.

Cette même année 1911, la production atteint 639 187 pavés pour un ensemble de 16 maîtres carriers[[48]](#footnote-48). Deux ans plus tard, ces données demeurent stables avec 630 340 pavés toujours pour 16 carriers mais ceux-ci ne sont pas exactement les mêmes que deux ans auparavant.

Une délibération municipale du 10 février 1914[[49]](#footnote-49) modifie le règlement municipal des carrières « afin de permettre la passation de baux de 3, 6 ou 9 années avec redevance annuelle minimum fixée à 100 francs ou à 50 francs suivant l’importance des carrières ». Cette mesure de longue durée est dictée par la nécessité : sachant qu’ils disposent d’un temps suffisamment long, les carriers peuvent prendre des marchés plus importants et agrandir leur exploitation en conséquence. Au mois de juin 18 carriers ciotadens voient leur demande d’exploitation de longue durée accordée. Neuf d’entre eux sont asujettis à une redevance de 100 francs, les neuf autres à 50 francs. Sur les 18 autorisations, 17 carrières sont déjà exploitées par les pétitionnaires ; la 18ème est « à ouvrir à neuf  sur 100 mètres de long et 80 mètres de large».

La Grande Guerre déverse bientôt son lot de bouleversements humains mais paradoxalement les Archives de La Ciotat n’ont pas laissé de traces tangibles de cette période sombre.

Après la tourmente, les documents conservés indiquent que la production de pavés se poursuit jusqu'à l’immédiat lendemain de la Seconde Guerre.

Dans l’entre deux guerres, le syndicat des ouvriers ne fait plus parler de lui, tout au moins dans les archives communales, quant au syndicat patronal, il semble s’être dilué au cours du temps car le 10 juin 1930, les maîtres carriers se réunissent à l’instigation de François Masse, pour fonder un Syndicat des Concessionnaires Carriers de la Ville de La Ciotat[[50]](#footnote-50). Sur un total de vingt-trois maîtres-carriers, vingt et une adhésions[[51]](#footnote-51) concrétisent ce mouvement. Outre des idées générales « en vue d’une action efficace pour la défense de leurs intérêts généraux » le nouveau syndicat veut obtenir « l’ouverture d’une nouvelle route reliant la Route Départementale n°37 aux carrières de la Roche-Redonne ainsi que certaines modifications aux chemins ruraux existants desservant les carrières de la Plaine-Brunette, Roumagoua, Pain de Sucre et Joncquets pour la suppression de la traction hippomobile par la traction moderne ». En outre « l’ensemble des carrières étant presqu’entièrement propriété communale il y aurait lieu pour l’intérêt de la ville et des maîtres-carriers de collaborer avec la Municipalité pour tout ce qui touche au développement de l’industrie des carrières, tant au point de vue de l’exploitation qu’aux règlements anciens qui régissent les dites concessions qui ne sont plus à l’heure actuelle conformes aux besoins qu’éprouvent les maîtres-carriers pour intensifier le cas échéant leur production ». La Commission Municipale des Carrières donne tout son aval à la proposition et précise «  Ils (les statuts du nouveau syndicat) ne donnent lieu à aucune observation et il est souligné que leur dépôt à la Préfecture doit donner toute légalité à cette formation ». Une augmentation du rendement des carrières pour donner entière satisfaction aux demandes en pavés de la ville de Marseille est donc prévisible. En conséquence la municipalité s’oriente vers une meilleure organisation des exploitations et les projets de route sont envisagés mais avec une participation financière des intéressés.

L’année de la guerre, 1939, les carrières de pavés en exploitation sont les suivantes :

zone de la Roche Redonne (englobant les carrières du loin et de Devant) avec les carriers David François, Ghérardi, Gioradana, Masse Blaise, Masse Vioncent et Trotobas,

Plaine Brunette avec les carriers Canese Angelo, Canese Mario, Fabry, Garbati, Ghisolfo, Masse Marius, Prette et Sturleze,

Roumagoua avec le carrier Tizot,

Jonquières avec les carriers Gaya et Sturlèze

et les carrières n°1 et 2 du Clos Redon.

Aux années sombres, socialement et politiquement de la fin des années 30, succèdent les années noires du second conflit mondial. La reconstruction d’après-guerre fera de moins en moins appel au pavage des rues, remplacé par des revêtements plus pratiques, plus confortables et plus rapidement mis en place. Le déclin de cette industrie particulière, déjà amorcé pendant l’occupation, s’accélère jusqu'à sa disparition définitive.

Le pavage des rues aura duré environ 120 ans, soit guère plus d’un siècle.

Dans les années 1960, les carrières de La Ciotat seront réactivées[[52]](#footnote-52), non plus pour une production hypothétique de pavés, mais pour les enrochements nécessités par les agrandissements sur la mer des Chantiers Navals et pour la construction des nouveaux ports de plaisance mais ceci est une autre histoire.

SITUATION GEOGRAPHIQUE DES CARRIERES

Les carrières ciotadennes les plus anciennement mentionnées sont celles de la plaine Brunette[[53]](#footnote-53). Dès 1849, la Municipalité envisage d’y ouvrir des carrières communales en plus des carrières privées qui y sont déjà établies.

Le deuxième site d’ouverture de carrière se situe au Clos Redon (quartier des Samblis). Cette zone est mentionnée en 1852. En 1861, le Clos Redon est déclassé du régime forestier ce qui assouplit largement l’exploitation.

Une carrière est ouverte en 1854 à la Plaine Baronne mais il semble qu’il s’agisse plutôt d’une carrière de pierre à bâtir.

En 1855, il est question d’ouvrir une carrière dans le quartier du Défens et en 1861 une autre au Camp de Mélan. Cette dernière est affectée à l’extraction de la pierre de taille. Nous ignorons si des pavés y ont été produits.

La Roque (ou encore Roche) Redonne est mentionnée en 1878[[54]](#footnote-54). Il sera ouvert plus tard, vers 1885, une autre carrière à la Roque Redonne située à deux cents mètres environ au sud-ouest[[55]](#footnote-55).

En 1883 sont mentionnées les carrières de pavés suivantes : La Roque Redonne, la plaine Brunette, le Roumagoua, La Garde, St-Loup, le Pain de Sucre.

En 1888, 22 carrières municipales sont recensées[[56]](#footnote-56).

La carrière de Jonquières doit être ajoutée en 1889.

**LES CARRIERES DE LA CIOTAT**

La plupart des renseignements figurant dans ce chapitre ont été recueillis par M. J-L Conil en 1984 auprès de M. Augustin David[[57]](#footnote-57).

Les carrières de La Ciotat sont à ciel ouvert et fournissent des pavés de calcaire gréseux[[58]](#footnote-58).

Le meilleur grès présente une couleur gris-clair avec un grain compris entre un demi et un millimètre. Si le grain est plus fin, la pierre manque de cohérence et éclate.

Les carrières produisent énormément de déchets. Les éclats que l’on retrouve encore en tas de nos jours correspondent au « fraichamp », c’est-à-dire au résidu du décapage des couches superficielles mêlé aux éclats du débitage.

Dans le langage des carriers, les fissures verticales du banc rocheux portent le nom de « régage » et les interstrates sont les « déliés ».

A la mise en route de l’exploitation, une barre à mine était fichée en terre au sommet du front et une corde de 25 à 30 mètres y était fixée et laissée pendante le long de la paroi. Elle servait à la remontée du carrier pour décaper à nouveau le haut de la taille. Il était plus rapide mais aussi plus athlétique de grimper en s’aidant avec les bras et la corde plutôt que d’être obligé de contourner à pied toutes les autres carrières en exploitation.

Le front de coupe était ensuite abattu à la mine (mélange de poudre noire et de fulmicoton). L’usage des explosifs est réglementé dans sa procédure de mise en œuvre par la Préfecture en 1886 (voir Annexe II). L’emploi de la poudre noire et de la dynamite est précisé à nouveau l’année suivante.

Dans certains cas, le carrier pratique un « pistolet » pour gagner du temps et de la peine : cela consiste en une petite mine sans poche au fond. Le plan de coupe est assuré en finissant le trou de mine à la « pointe américaine », de forme losangique dont les arêtes taillent deux encoches diamétralement opposées qui amorcent la cassure.

Les blocs sont ensuite débités : une entaille est pratiquée d’abord à « l’aiguille » et un « coin » termine le travail.

Dans chaque carrière, une baraque sert de remise aux outils, à entreposer la poudre et du matériel divers. Autrefois en pierres sèches, ces constructions rustiques sont en planches dès la seconde moitié du XIXe siècle. Ces abris peuvent offrir exceptionnellement un refuge pour la nuit car habituellement, patron et ouvriers regagnent leurs foyers respectifs au coucher du soleil. Une citerne conserve l’eau nécessaire pour les activités des carriers.

Quelques patrons carriers, les plus importants, disposent d’une petite forge sur le site pour rectifier les outils et les barres à mine.

La surface d’une concession n’est pas très importante.

Lors d’une demande déposée en novembre 1853, MM. Barbaroux et Marius Olivier demandent l’octroi d’un terrain de respectivement « 25 mètres carré » et « 20 mètres carré ». Suivant la terminologie mathématique de l’époque, il s’agit plus vraisemblablement de terrains mesurant 25x25 mètres et 20x20 mètres plutôt que 25 m² et 20 m². Si l’on s’en tenait à la lettre, cela ferait en effet des surfaces respectives de 5x5 mètres et de 4x5 mètres, ce qui semble un peu réduit.

Nous notons 200 m² pour Laurent Roux à la Plaine Brunette en 1855.

Nous connaissons deux autres dimensions de carrières. Ce sont des demandes d’exploitation émises en novembre 1871, toutes deux à la roche Redonne : carrière de M. Brest (150 mètres de long sur 60) et carrière d’Antoine Masse ( 150 mètres sur 50).

En 1885, les carrières Audric et Masse mesurent ensemble 90 mètres de longueur sur une largeur de 65 mètres. Une extension de superficie peut cependant être sollicitée auprès de la Préfecture : « Le Sieur Olivier Pierre demande ... de prolonger sa carrière de 10 mètres en longueur et en largeur »[[59]](#footnote-59).

Les extrémités des carrières sont jalonnées « à chaque angle par des bornes taillées et numérotées, fournies et mises en place par le concessionnaire et à ses frais, le tout conformément aux indications du chef de cantonnement ».

En plus de la carrière proprement dite, le maître-carrier a besoin d’une vidange, c’est-à-dire d’une surface de terrain le long du chemin, dit lui aussi chemin de vidange, sur laquelle il entrepose ses pavés en attente de transport. Les dimensions des terrains pour entreposer les déblais sont en général égales à celles des carrières[[60]](#footnote-60) mais certains exploitants demandent des agrandissements, par exemple Masse qui sollicite (19 décembre 1888) un « emplacement de vingt mètres de longueur sur quatre-vingts de largeur ».

Avant d’effectuer une nouvelle découverte, c’est-à-dire commencer à exploiter une zone encore vierge dans la carrière, l’exploitant est « tenu d’enlever les déblais et de les porter tout à fait en dehors de la rentrée des carrières ».

LE PAVAGE DES RUES

En général les pavés peuvent être en grès, en granit, en aktose ou en basalte[[61]](#footnote-61).

Pour paver les rues de Marseille au début du XIXe siècle, plusieurs carrières de grès calcaire ont été ouvertes à Cassis. Avec une matière première plus diversifiée provenant des carrières de Toulon, d’Agay, de Saint-Raphaël, de Saint-Tropez et de La Ciotat, les entrepreneurs chargés du pavage des rues de Marseille ont éliminé les pavés de Cassis jugés trop durs. Des pavés trop durs ne sont pas intéressants car ils se polissent sous l’effet de l’usure et comme il a été déjà dit, deviennent glissants sous les pas des chevaux et des passants.

La pose des pavés obéit à une série de règles qui pour être logiques n’en sont pas moins délicates.

Ils doivent être placés entre des lignes parallèles, lignes elles-mêmes perpendiculaires à l’axe de la rue[[62]](#footnote-62). Ces lignes parallèles portent le nom de  « ranges ». Les joints des ranges successives doivent être décalés.

Le pavage doit remplir trois conditions essentielles :

- les chevaux doivent y tenir le pied ;

- les roues des charrettes ne doivent pas rencontrer une suite de joints continus ou en ligne droite (pour ne pas jouer le rôle de « rail » et rendre ainsi le véhicule incontrôlable) ;

- toutes les parties doivent être également résistantes (pour ne pas créer à la longue d’affaissement par usure).

Les pavés reposent sur un lit de sable et pour s’y enfoncer plus facilement, ils sont taillés légèrement en forme de tronc de pyramide. Le sable est incompressible quand il est tassé et mouillé. Le sable transmet au sol la pression exercée sur le pavé. La couche de sable mesure de quinze à vingt centimètres. Les pavés sont posés à la main en laissant un vide entre tous les blocs. Le rejointoiement s’effectue ensuite avec une « dame » appelée encore « demoiselle » ou « hie »[[63]](#footnote-63). L’action de rejointoyer et d’asseoir les pavés dans le lit de sable est le « damage ». Un bon ouvrier paveur voit à l’œil si la surface obtenue est plane ou s’en rapproche le plus possible.

Les joints doivent être le plus haut possible pour éviter le séjour des eaux ménagères. Les égouts ne sont pas encore généralisés mais les notions élémentaires d’hygiène se font jour !

Nous avons relevé[[64]](#footnote-64) 60 noms d’entrepreneurs marseillais destinataires des pavés extraits de La Ciotat ou des carrières varoises[[65]](#footnote-65). Cette liste n’est pas exhaustive et une relevé méticuleux permettrait d’en découvrir d’autres. A l’exception des grandes compagnies (Cie des Docks, Cie des Tramways) les entreprises de pavage se placent dans un large éventails : certaines sont éphémères d’autres laissent leur trace sur plus d’une dizaine d’année. Les unes commandent seulement 50 tonnes, d’autres des millers. La plupart reçoivent leur chargement par tartanes soit 50 tonnes en moyenne, d’autres par chalands en grosse quantité[[66]](#footnote-66).

Pendant la période 1889 - 1903, les principaux entrepreneurs sur la place de Marseille semblent être Barthélemy, Champion, David[[67]](#footnote-67), Mina, Périssol, Ponchon et Scavino.

LES PAVES

Le bloc moyen le plus courant, s’inscrit dans un parallélépipède aux dimensions moyennes de 25 cm de long sur 18 cm de large et de 20 cm de hauteur. Le pavé s’inscrit donc dans un volume maximum de 9 dm3. Le poids moyen correspondant s’établit aux alentours de 18 kilogrammes. Ce pavé est plus connu sous le nom de « petit long »

En réalité, les flancs du pavé ne sont pas portés par des plans parallèles, mais par des plans convergeant de quelques degrés (cela ressemble à un tronc de pyramide inversée).

Il existe plusieurs autres catégories de pavés de moindre demande mais plus gros, les pavés « ordinaires », les « gros longs minces » (environ 24 kg) et les « gros longs larges » (environ 30 kg) ou plus petits, les « calades hautes », les « calades plates » et les « traversins ». A cette production, il faut ajouter les bordures de trottoirs. Dans les décomptes de production, une bordure de trottoir correspond à 8 pavés.

Pour les appellations et les dimensions correspondantes des pavés, nous disposons de deux sources de renseignements[[68]](#footnote-68) complémentaires présentées ci-dessous sous forme de deux tableaux :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **catégorie** | **appellation** | **longueur** | **largeur** | **hauteur** |
|  | petit long | 26 cm | 18 cm | 20 cm |
|  | boutisse | 25 | 18 | 20 |
| gros pavé | ordinaire | 26 | 24 | 24 |
|  | grosse boutisse | 38 | 24 | 24 |
|  | petit long batard | 22 | 16 | 18 |
|  | petit pavé | 16 | 14 | 20 |
| petit pavé | calade haute | 15 | 15 | 15 |
|  | gros traversin | 22 | 16 | 16 |
|  | boutissette | 32 | 14 | 20 |
|  | tampon | 10 | 10 | 8 |
| quart | petit traversin | 13 | 10 | 14 |
|  | calade plate | 15 | 12 | 7 |

| **appellation des pavés** | **longueur** | **largeur** | **hauteur** |
| --- | --- | --- | --- |
| petits longs (rectangulaires) | 24 à 27 cm | 17 à 20 cm | 19 à 21 cm |
| ordinaires (carrés) | 22 à 24 cm | 22 à 24 cm | 20 à 22 cm |
| gros longs minces (rectangulaires) | 30 à 33 cm | 17 à 18 cm | 19 à 21 cm |
| gros longs larges (rectangulaires) | 30 à 33 cm | 19 à 22 cm | 19 à 21 cm |
| calades hautes (carrés) | 18 à 21 cm | 18 à 21 cm | pas de renseignement |

Un cahier des charge[[69]](#footnote-69) émis par les entrepreneurs et concernant la fourniture des pavés pour Marseille est transmis auprès des carriers : les pièces doivent mesurer 26 centimètres de haut avec un parement de 25 centimètres sur 18. Ce texte n’a pas eu d’incidence sur la production, il est resté un « voeu pieu » !

LES CARRIERS

La roche est extraite à l’aide des barres à mine et à l’explosif.

Le débitage s’effectue ensuite à l’aiguille et à la massette. La finition se fait au « têtu » par frappe directe sur la pierre.

Un artisan taille quotidiennement en moyenne de cinquante à soixante pièces terminées. Le poids du matériau produit journellement s’établit à environ une tonne sans compter les déchets.

Le nombre d’ouvriers par carrière est très variable.

Les patrons des concessions sont les maîtres-carriers. Il leur arrive de travailler seuls ou avec quelques ouvriers. Par exemple, Marius David emploie pour l’année 1891, 12 ouvriers à sa carrière de la Roche Redonne et 15 à celle de la Garde. Mais il s’agit là d’un maximum presque exceptionnel car les autres années, il n’en emploie que deux ou trois. En 1896, les frères Joseph et Pierre Olivier dirigent respectivement 22 et 13 ouvriers mais encore une fois, de tels effectifs sont rares.

L’embauche des ouvriers est stricte et soumise au respect de la loi. Par exemple, il est fait aux maîtres-carriers « interdiction d’employer ... des ouvriers nationaux ou étrangers qui ne seraient pas porteurs d’un passeport ou d’un livret (d’ouvrier )»[[70]](#footnote-70). Les ouvriers sont généralement français mais l’on rencontre de plus en plus d’Italiens ce qui fait « grincer des dents » certains ouvriers carriers. Quelques-uns se plaindront ouvertement et par écrit de cet apport de main d’œuvre étrangère[[71]](#footnote-71).

A La Ciotat, il semble n’avoir existé que deux entreprises dépassant un cadre strictement artisanal : celle des frères Olivier[[72]](#footnote-72) et celle de Marius David associé pendant une période de sa vie professionnelle à deux de ses frères. Nous ne connaissons cependant pas quel statut liait Marius David à ses deux frères Louis et Joachim. Un autre frère, Lazare David carrier lui aussi, n’a jamais appartenu à leur association. De plus les trois frères David ont armé trois tartanes[[73]](#footnote-73) qui transportaient leur production. Il en a été de même pour les frères Olivier armateurs de deux tartanes[[74]](#footnote-74) et pour Antoine Masse[[75]](#footnote-75), lui aussi propriétaire d’une tartane.

Un ouvrier gagne 5, 50 francs pour la taille de 100 pièces en 1891.

En 1906, les ouvriers carriers sont payés, respectivement pour la taille et la coupe :

- petits longs : 6,50 francs et 5,50 francs le cent,

- gros longs : 6,50 et 6,50 le cent,

- calades hautes : 5,50 francs et 4,25 francs le cent.

En 1911, ces tarifs sont encore les mêmes, ce qui entraîne un revendication de la part du syndicat CGT des ouvriers carriers de La Ciotat.

**LA JOURNEE D’UN CARRIER**

Entretien avec M. Augustin David, ancien carrier, par M. Jean-Louis Conil le 24 novembre 1984.

Augustin David, né à La Ciotat en 1898, a débuté dans ce travail à 13 ans, à la sortie de l’école primaire une fois son Certificat d’Etudes en poche. Il apprend le métier avec son père et ses frères et l’exerce avec eux jusqu'à la déclaration de guerre. Son père et ses frères étant mobilisés, il est embauché dans la carrière Tisot voisine de celle de son père..

Il travaille à la carrière de la Roque Redonne. On y exploite les grès[[76]](#footnote-76) de couleur gris clair qui sert à fabriquer des pavés et des dallages.

Chaque matin, il quitte son logis de la Grande Remise avant le jour. Une heure de trajet à pied l'amène à la carrière via le Grand Jas.

Le casse-croûte se transporte dans un carnier fabriqué à Aubagne (le bourrelier de La Ciotat n'en faisant pas!) : soupe (la même 365 jours par an) avec nouilles, pain, anchois ou charcuterie. Selon la saison, fèves, tomates, artichauts, « cèbes », raisins, amandes, agrémentaient l'ordinaire. A l'automne, quelques « pinens » (champignons poussant sous le pins) ramassés sur le parcours sont grillés au feu de bois et dégustés assaisonnés de thym et d'huile d'olive. L’été, une sieste coupe la journée, surtout par grande chaleur.

La veille, le haut de la taille a été décapé et il ne reste qu'un trou de mine à percer. Augustin se hisse en haut du front de taille au moyen de la corde. Avec une autre corde, il hisse les outils qui lui sont nécessaires : aiguille et massette pour attaquer la roche, barres pour approfondir la percée et pointe américaine, en forme de losange pour faire de part et d'autre de la percée, une cannelure qui orientera l'éclatement de la roche. Ce travail fini, l'artificier prend la place d'Augustin et dispose savamment poudre noire, fulmicoton et mèche avant de redescendre souffler dans la trompe qui annonce la mise à feu. A ce signal tout le monde se place en lieu sûr et la mèche est allumée. Quand le compte des déflagrations est bon, une succession de coups de trompe indique que le travail peut être repris. Les blocs trop volumineux sont refendus par une petite mine appelée pistolet. Le débitage des blocs commence par une entaille à l'aiguille qui permet de placer les coins qui, frappés à la masse, feront fendre la roche. Et ainsi de proche en proche, on arrive à la dimension du pavé, dégrossi à l'aiguille et à la massette et fini entièrement au têtu. Quand les aiguilles, barres à mine et pointes américaines sont émoussées, on allume la forge pour les reprendre, la trempe se faisant avec l'eau de la citerne creusée près de la baraque qui sert de remise à matériel (outils, poudre, ...).

En toute saison, le coucher du soleil signifie la fin de la journée de travail. Donc, le crépuscule venu, on range tout l'outillage dans la remise avant de prendre le chemin du retour.

LA PRODUCTION

La Municipalité de La Ciotat perçoit une redevance de un franc par cent de pavés. Cette valeur ne variera pratiquement pas. Par comparaison, la pierre de taille est taxée deux francs par m3 (1863).

Par suite de lacunes dans les documents conservés aux Archives Municipales de La Ciotat, il est difficile d’établir des états quantitatifs pendant toute la durée d’exploitation des carrières municipales.

Quelques séries chiffrées ont cependant survécu :

Décembre 1864 : 14 535 pavés produits par deux carriers (Marius Olivier et Barbaroux).

1894 : 976 750 tonnes

1895 : 1 011 310 t

1896 : 623 220 t

1897 : 546 735 t

1898 : 770 884 t

1899 : 780 475 t

Il existe un autre reflet de la production de pavés mais qui se greffe avec les bordures et autres produits associés : l’encaissement des redevances pour les années 1876, 77 et 78 ainsi que pour la période comprise entre 1883 et 1896. Les sommes encaissées par la Municipalité fluctuent d’une année sur l’autre.

Rendement des carrières Municipales :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année** | **Redevances** |  | **Année** | **Redevances** |
| 1876 | 5 455, 06 francs |  | 1888 | 10 484,12 francs |
| 1877 | 3 108,06 |  | 1889 | 10 258,12 |
| 1878 | 2838,00 |  | 1890 | 10 416,11 |
|  |  |  | 1891 | 13 713,82 |
| 1883 | 10 327,47 |  | 1892 | 10 413,90 |
| 1884 | 11 886,40 |  | 1893 | 7 060,06 |
| 1885 | 8 879,40 |  | 1894 | 9 767,50 |
| 1886 | 6 625,07 |  | 1895 | 10 625,25 |
| 1887 | 7 235,04 |  | 1896 | 5 747,32 |

Les dernières taxes connues et afférentes à l’industrie des pavés remontent à 1928[[77]](#footnote-77) et s’établissent à 60 francs le mille pour les gros pavés, 45 francs pour les petits pavés et 0,60 franc le mètre pour les bordures de trottoirs (de 16 centimètres de large).

LE TRANSPORT DES PAVES

**PAR VOIE DE TERRE**

Le transport des pavés entre la carrière et le quai d’embarquement et plus tard la gare, est assuré par des charrettes tirées par des attelages de deux mulets.

Le charroi pose quelques problèmes du fait de l’étroitesse de certaines voies : vers 1886 « les charrettes passant par le chemin du Vallat de Roubeau se croisent difficilement ». A cet endroit, la route ne fait que trois mètres de largeur .

La surface des chemins se détériore et si les voies communales[[78]](#footnote-78) ou départementales ne posent pas de problèmes financiers au carriers, il n’en est pas de même des chemins d’accès aux carrières. Lorsque besoin est, les patrons carriers sont amenés à demander des subventions à la Municipalité. Dans la plupart des cas, ce sont les carriers qui prennent en charge les réfections. Les frais réels pour l’entretien ou la rectification des chemins de carrières correspondent à un manque à gagner sur la production de pavés. L’entretien des chemins entre dans les frais généraux d’exploitation des carrières.

En 1899, le travail de rectification du chemin d’une longueur de 200 mètres de la carrière de la Roche Redonne est exécuté par David Frères et nécessite 59 journées de terrassiers et 12 journées de maçons. La dépense est évaluée à une somme comprise entre 650 et 700 francs ; une subvention de 300 francs est demandée.

La manutention des pavés lors du chargement et du déchargement des charrettes se pratique à la main, chaque pièce étant manipulée individuellement. Les pavés ne peuvent être enlevés qu’après avoir été comptés par le garde-forestier (24 août 1878).

Au moment d’entrer dans la cité, les charrettes s’arrêtent à l’octroi où le préposé compte succinctement les pavés transportés en se fiant aux pavés visibles dans la longueur, la largeur et la hauteur du tas. Il calcule ainsi la quantité de pièces contenues dans un volume parallélépipédique alors que le chargement occupe une forme approximativement en tronc de pyramides. En conséquence, il applique un coefficient de correction qui doit plus à la pratique qu’aux mathématiques. Finalement tout le monde y trouve son compte !

Le chargement standard d’une charrette n’existe pas et l’on constate des quantités variant entre 40 et 120 pièces de gros pavés soit à 30 kg le pavé, des masses transportées allant de 1 200 kg à 3 tonnes et demie.

Il est difficile d’évaluer le nombre de charrettes et de charretiers affectés à ce transport particulier par manque d’éléments chiffrés. Nous savons que vers le mois de septembre, 15 charretiers travaillaient pour Marius David pour assurer le transport entre sa carrière et le quai où le chaland Albigeois était en attente de chargement.

Il subsiste deux états fragmentaires de transport des pavés concernant la carrière n°1 du Clos Redon (Marius David et Joseph Jourdan)[[79]](#footnote-79) :

- de janvier 1871 au mois de juillet de la même année, 25 transports sont nécessaires pour évacuer un total de 1 905 gros pavés et 235 traversins (les traversins ne nécessiteront qu’un seul charroi). Ces transports font appel à 6 charretiers différents[[80]](#footnote-80).

- de janvier 1872 au mois de mars de la même année, 34 charrettes transportent 2 600 pavés, 695 traversins et 13 calades.

Ces deux états incomplets indiquent que les pavés sont expédiés à un commissionnaire, M. Olive, qui se charge de les redistribuer par bateau.

Les pavés en attente de chargement sur les tartanes ou les chalands, sont déposés sur le quai devant le quartier de l’Escalet. Les maîtres-carriers doivent louer ces emplacements à la municipalité. Nous connaissons quelques dimensions de ces dépôts : en 1860 et 1862, Marius David, loue à la Municipalité 12 m² puis 15 m² pour ses pavés. Le prix de la location annuelle se monte à 0,50 franc le mètre-carré soit respectivement 6 et 7,50 francs pour ces deux emplacements sur le quai de l’Escalet.

Vers les villes proches de La Ciotat, le transport s’effectue également par chemin de fer dès le mois d’avril 1889.

Le chemin de fer supplantera peu à peu le bornage[[81]](#footnote-81) maritime.

**PAR VOIE DE MER**

Dans l’attente de leur chargement sur les tartanes, les pavés sont stockés sur le quai de l’Escalet. Après la Grande Guerre, dans les années 1920, il leur sera préféré le môle Bérouard, côté port.

Les pavés sont empilés le plus soigneusement possible en évitant les vides inutiles (pour mieux évaluer leur volume, donc leur poids). Chaque pièce est ensuite chargée à bord des tartanes par des portefaix qui montent à bord en marchant sur d’étroites passerelles en planche. Chaque homme porte un seul pavé à la fois en s’aidant d’un tablier, noué à la taille et tenu par devant par les deux coins opposés. Le pavé repose donc sur le ventre du porteur.

Vers les villes proches de La Ciotat, le transport s’effectue également par chemin de fer dès le mois d’avril 1889.

Le chemin de fer supplantera peu à peu le bornage[[82]](#footnote-82) maritime.

La voie maritime permet de transporter de lourdes charges pour un prix minime. Dans les deux dernières décennies du XIXe siècle, les seuls navires à poursuivre cette activité sont essentiellement les tartanes, navires déjà anciens et qui ne tarderont pas à disparaître, et les chalands, d’un port en lourd beaucoup plus élevé. Ces derniers sont d’une conception récente mais leur exploitation est subordonnée à l’emploi de remorqueurs à vapeur, ce qui augmente le taux de fret.

Le long des côtes provençales, les tartanes se spécialisent par la force des choses[[83]](#footnote-83) au transport des pondéreux donc à faible taux de fret. Par conséquence, pour que les voyages puissent être rentables, l’équipage se réduit au minimum : le patron, un matelot et un mousse, et bientôt le matelot cédera la place au seul mousse. Les pondéreux à faible taux de fret sont le sable, la pierre à bâtir, le charbon (charbon de pierre est-il précisé à cette époque), les produits en terre cuite (briques, tuiles et tomettes, les fameux « malons » marseillais), le bois de chauffage et évidemment les pavés.

Marseille représentela destination principale desservie par La Ciotat. Sète ou Toulon sont secondaires[[84]](#footnote-84).

Pour les port plus lointains, les pavés sont réexportés à partir de Marseille, plus rarement au départ de La Ciotat. Les acheminements s’effectuent par trois-mâts ou cargos à vapeur. Un navire autrichien de 267 tonneaux charge 11 500 pavés au mois d’août 1865 et un navire italien de 292 tonneaux et avec un équipage de 12 hommes, embarque 13 500 pavés au mois de mars 1866[[85]](#footnote-85). En 1889, deux expéditions à Oran sont notées.

LES MOYENS DU TRANSPORT MARITIME

**LES BATEAUX**

**Au milieu du XIXe siècle**

Les Archives Municipales de La Ciotat conservent quelques états établis par les Ponts et Chaussées relatifs aux mouvements du port. Ces documents mentionnent la date de sortie, le nom du bâtiment, le nom du capitaine, le nom du consignataire et la quantité de pavés transportés par navire. Il manque le tonnage et le type du bâtiment, ce qui gêne pour établir des statistiques. D’après les quelques rares renseignements glanés par ailleurs[[86]](#footnote-86), il apparaît que ce chargement particulier n’est pas l’apanage de types des navires bien définis. Tous les navires de commerce à voiles existant à l’époque et faisant escale à La Ciotat, sont susceptibles de transporter des pavés.

Total de pavés transportés durant le mois de janvier 1859 : 54 000 pavés pour 24 navires.

**A la fin du XIXe siècle**

Le transport par voie de mer à la fin du XIXe siècle est assuré essentiellement par deux types de navires, la tartane et le chaland. L’exception étant toujours de mise. On constatera quelques voyages de pavés effectués par d’autres types de navires (cutters, goélettes, balancelles, bricks-goélettes, vapeurs, etc.) mais leur nombre est négligeable par rapport au transport par tartanes et par chalands.

**Le chaland**

Pour un œil peu exercé, la coque d’un chaland rappelle celle d’une tartane mais en beaucoup plus grand. En moyenne, le volume utile offert par la coque d’un chaland est huit fois plus important que celui d’une tartane. Un chaland mesure de 25 à 30 mètres en moyenne pour environ 6 mètres de largeur

Extérieurement, le chaland est dépourvu de voilure même s’il porte un mât[[87]](#footnote-87). Etant privé de moyens propres de propulsion, le chaland doit être remorqué. A cause de la nécessité d’être mis en œuvre à l’aide d’un bateau à vapeur, l’emploi d’un chaland ajoute un nouveau poste de dépense aux frais ordinaires (salaires de l’équipage, amortissement du prix d’achat du navire, entretien et bénéfice de l’armateur). Le remorqueur à vapeur doit être loué et pour réduire les coûts, un train de chalands peut être formé (deux en général, trois exceptionnellement). C’est uniquement pour cette raison économique que les tartanes peuvent poursuivre leurs activités.

**La tartane**

La tartane est un navire de charge à fond très plat et de largeur importante. Elle apparaît pour certains auteurs comme l’ultime descendante des bateaux ronds de l'Antiquité et du Moyen-Age. Ses dimensions moyennes sont de 16 mètres de longueur pour 5,20 mètres de largeur. Le tonnage se situe entre 24 et 25 tonneaux. Ces mesures correspondent à la plupart des tartanes affectées au transport des pavés. Il faut préciser qu’il a existé des tartanes plus grandes et d’autres plus petites.

A lège, le tirant d'eau est faible. En charge au contraire, le niveau du pont s'élève peu au-dessus de l'eau. Avec une coque très enfoncée dans ses lignes, la navigation doit se montrer prudente et tenir compte de ce facteur.

Au bornage, les tartanes sont souvent trop chargées. Leur pont presque toujours encombré, rend malaisé le passage de l'arrière vers l'avant et accroît les risques en cas de danger.

La tartane est un navire commun à de nombreux pays : Espagne, Catalogne, Toscane, Malte, Tunisie. Elle est bien implantée dans le bassin occidental de la Méditerranée sans que l'on puisse en attribuer la paternité à une région plutôt qu'à une autre. L'hypothèse initiale la faisant remonter à des temps très anciens demeure plausible.

Beaucoup de tartanes naviguant sous pavillon français sont d’origine transalpine mais la plupart des tartanes dévolues au transport des pavés ciotadens sont sorties des chantiers martégaux.

Les chantiers de Martigues lancent aussi bien des coques de tartanes de commerce que des coques de bateaux de pêche, les bateaux-boeufs aux formes similaires mais réduites. Il apparaît plus simple de construire le même type de bateau en adoptant des mesures différentes. De plus, le gréement est le même à peu de choses près.

Toujours très chargées, les tartanes obtiennent cependant « des vitesses remarquables par faible brise, portant encore bon plein à quatre quarts, mais au plus près, elles ont un quart de dérive en mer plate et 20° ou 25° dès que le clapotis commence à intervenir. Ils[[88]](#footnote-88) considèrent comme un tour de force, et à mon sens ils ont raison, de faire le voyage de Malte sur de pareils bateaux »[[89]](#footnote-89).

En exceptant la tartane qui avec quelques autres vaisseaux de commerce marseillais a doublé le Cap Horn dans les premières années du XVIIIe siècle, le domaine d'évolution de ce type de navire se limite à la Méditerranée occidentale.

Si l'on considère la coque de la tartane comme l'héritière des bateaux ronds de l'Antiquité, elle a dû s'adapter pour survivre jusqu'à l'ère du moteur à combustion[[90]](#footnote-90). Les appendices caractéristiques des anciens navires de Méditerranée présents également sur les tartanes de commerce (« berthelot[[91]](#footnote-91) » avec ses lisses de renfort et les ailes protégeant la plate-forme légère débordant à l'arrière) disparaissent dans la seconde moitié du XIXe siècle.

Le bordé comporte à la hauteur du maître-couple douze virures sous la flottaison et six ou sept au-dessus. Une forte préceinte, la queira, couronne l'ensemble ; son rôle est double, renforcer mécaniquement la coque et la protéger des agressions extérieures (frottements, chocs, etc.) lors des escales.

Le pont plat sans superstructures notables, est coupé seulement par les ouvertures des cales et quelquefois par l'abri d'un poste de descente. En principe, il n'y a pas de gaillard.

Un petit tillac ne dépassant pas en hauteur le plat-bord peut exister à l'avant mais cette disposition demeure peu courante. Toujours à l'avant, un petit guindeau à axe horizontal sert aux manipulations de l'ancre en fer à poste à l'extérieur et suspendue à un court bossoir. On rencontre deux écubiers de faible diamètre.

A l'arrière, la barre est franche mais la masse d'une tartane étant bien plus considérable que celle d’une embarcation de pêche, un palan est nécessaire pour la mouvoir par forte mer.

A la base du pavois sont percés des dalots courts ou au contraire longs, à cheval sur les membrures. Ils servent à évacuer l’eau embarquée quand les vagues envahissent le pont.

La voilure des tartanes est la grand-voile triangulaire dite « latine » (« la mestre » en provençal) surmontée d’une voile de flèche (« l’angelina ») et précédée d’un foc (la « polacra » ). Les tartanes connaîtront dès la fin du XIXe siècle la voile aurique mais à notre connaissance, les tartanes transportant les pavés n’en n’ont pas été dotées. La grand-voile latine est supportée par une antenne qui à cause de son poids et de l’équipage réduit, reste toujours à poste. Pour amener la voile, l’on utilise des cargues qui appliquent la voile contre l’antenne. Il reste au mousse, le plus jeune donc le plus leste, à grimper là-haut pour la ferler.

Les tartanes effectuant les transports entre La Ciotat et Marseille ne sont pas toutes attachées à La Ciotat, loin s’en faut et c’est plutôt l’exception. Les ports d’attache au contraire sont très variés et reflètent le panorama presque complet des ports provençaux : La Seyne, Marseille, Arles, Toulon.

**Les tartanes attachées à La Ciotat[[92]](#footnote-92)**

Nota : Dans la partie consacrée à la famille David (voir plus loin), des renseignements complémentaires seront donnés concernant les trois tartanes Intelligent, Espérance et Saint-Jean-Baptiste

**Intelligent** : francisée le 28 mai 1881 sous le numéro de douane 327 (Immatriculation : LC 280).

Construite à Martigues en 1852. Dimensions : 17,08m x 5,09m x 1,67m. Tonnage : 24,60tx.

Propriétaires : Marius David (maître-carrier) et Bernard Augustin Truc (débitant de tabac).

Vendue et désarmée en septembre 1890.

Attachée à La Ciotat de 1881 à 1890.

**Etoile des Mers** : francisée le 9 mars 1883 sous le numéro 330.

Construite à La Seyne en 1857. Dimensions : 16,36m x 5,58m x 2,02m. Tonnage : 24,43tx.

Propriétaires : M. Catelin de Marseille.

En septembre 1888, après le décès de M. Catelin, M. Julien hérite du bateau qu’il vend en octobre 1888 à M. Ladrix. En 1890, la soumission de francisation est annulée.

Attachée à La Ciotat de 1883 à 1890.

**Espérance** : francisée le 31 juillet 1890 sous le numéro 336 (Immatriculation : LC 324).

Construite à Martigues en 1880. Dimensions : 15,64m x 5,14m x 1,94m. Tonnage : 21,80tx.

Propriétaires : Marius David (maître-carrier) et Bernard Augustin Truc (débitant de tabac).

Vendue et désarmée en juillet 1908.

Attachée à La Ciotat de 1890 à 1908.

**Saint-Jean-Baptiste**: francisée le 4 octobre 1890 sous le numéro 337.

Construite à Martigues en 1855. Dimensions : 16,00m x 5,40m x 1,70m. Tonnage : 24,33tx.

Propriétaires : Marius David (maître-carrier) et Bernard Augustin Truc (débitant de tabac).

La soumission de francisation est annulée le 8 octobre 1897 et le sort ultérieur du navire n’est pas connu.

Attachée à La Ciotat de 1890 à 1897.

**Antoinette** : Construite à Martigues en 1869. Dimensions : 16,50m x 4,88m x 1,79m. Tonnage : 24,24tx. Elle a été immatriculé deux fois à La Seyne (LS 516 et LS 868). En 1890, elle appartenait à Louis Baille, à la fois patron et propriétaire. Elle transportait déjà des pavés de La Ciotat avant d’être vendue en 1899, toujours dans ce port, aux frères Pierre et Joseph Olivier (carriers) et Bernard Henri. Elle est attachée au port de La Ciotat en 1900 avec l’immatriculation LC 430 (soumission de francisation n° 349). Elle sera revendue à Marseille en 1903 et attachée à ce nouverau port à une date non précisée.

Attachée à La Ciotat de 1900 à 1903.

**Fortuné** : francisée le 20 juin 1891 sous le numéro 338 (Immatriculation : LC 336).

Construite à Martigues en 1879. Dimensions : 16,49m x 5,25m x 1,93m. Tonnage : 24,58tx.

Propriétaires : Marius Baille et Antoine Masse (patron-carrier).

En janvier 1905, M. Masse vend sa part à son frère. La tartane est attachée à Toulon la même année.

Attachée à La Ciotat de 1891 à 1905.

**Charles-Anaïs** : francisée le 11 mai 1894 sous le numéro 344 (Immatriculation : LC 369).

Construite à Martigues en 1868. Dimensions : 16,90m x 4,89m x 1,63m. Tonnage : 24,43tx.

Propriétaires : M. Chauvin.

Vendue en juillet 1917 à M. Vuillemin. La tartane est attachée à Marseille l’année suivante.

Attachée à La Ciotat de 1894 à 1917.

**L’Oncle** : francisée le 5 janvier 1900 sous le numéro 349 (Immatriculation : LC 324).

Construite à Martigues en 1869. Dimensions : 16,50m x 4,88m x 1,79m. Tonnage : 24,24tx.

Propriétaires : Olivier Pierre et Olivier Joseph (appartenant à la famille des maîtres-carriers Olivier Frères).

Vendue en janvier 1903 à Jean Esposito de Marseille et attachée dans cette ville.

Attachée à La Ciotat de 1900 à 1902.

**Tartanes ayant transporté des pavés de La Ciotat vers Marseille et attachées en d’autres ports**

Nota : la liste suivante correspond à une période comprise entre 1890 et 1905. Le chargement standard de ces navires est de 50 tonnes de pavés, rarement moins. Les charges supérieures à 50 tonnes sont notées (elles sont très rares elles-aussi).

**Antonin** (La Seyne) : 24 tonneaux. Patron Bayle.

**Barthélemy et Elisa** (Marseille) : Patron Jouvenceau. Equipage de trois hommes. A reçu au moins une fois un chargement de 55 tonnes.

**Bengali** (La Seyne) : 22 tonneaux. Patron Rey.

**Deux Soeurs Choux** ( Marseille) : Patron Jourdan. Transporte également des pierres de taille entre Arles et Marseille (deux voyages en août 1892 et un voyage en septembre 1892).

**Favorite** (Marseille) : 34 tonneaux. Patron Costa et Marcilesi.

**Félicien** ( La Seyne) : 24 tonneaux. Patron Honnorat.

**Grand-Saint-Nazaire** (Arles) : 42 tonneaux. Patron Nicolas.

**Joseph** (Arles) : Patron Fontaine. Equipage de deux hommes. On note un transport de 55 tonnes.

**La Paix** (Toulon) : 24 tonneaux. Patron Roissetto.

**Léonie** (Marseille) : 24 tonneaux.

**Marie-Antoinette** (Toulon) : 45 tonneaux. Patron Avril.

**Marie-Félicie** (Toulon) : 19 tonneaux. Patron Lorenzi.

**Marie-Louise** (Toulon) : Patron Gay. Equipage de 5 hommes.

**Petit-Louis** (Toulon) : 24 tonneaux.

**Petit-Vincent** (La Seyne) : 24 tonneaux. Patron Joubert.

**Pierre** (La Seyne) : Patron Jouvenceau.

**Quatre Frères Choux** (Marseille) : 21 tonneaux. Patron Miquéli.

**Quatre Soeurs** (La Seyne) : 24 tonneaux. Patron Coppola.

**Reine des Anges** (Toulon) : 24 tonneaux. Patron Giraud.

**Saint-Dominique** (Marseille) : 24 tonneaux. Patron Dupont. Equipage de 2 hommes. Porte une fois 60 tonnes.

**Saint-François** (Marseille) : 24 tonneaux. En 1898, le patron est Simon et en 1899, Jouvenceau.

**Saint-Jacques** (La Seyne) : 24 tonneaux. Patron Jouvenceau. Effectue un transport de 70 tonnes de pavés.

**Saint-Jean** (Marseille) : 24 tonneaux. Patron Bory.

**Saint-Pierre** (La Seyne) : Capitaine Esposito. Capitaine de 3 hommes.

**Tranquille** (Marseille) : 21 tonneaux. Patron Roisecco. En 1899, le patron est Carlini.

**Vierge de Miséricorde** (Marseille) : 24 tonneaux. Capitaine Ardisson.

**Vincent** (Marseille) : 24 tonneaux. Capitaine Simon.

LA FREQUENCE DES EXPEDITIONS

Il est possible de retrouver la trace des entrées de navires chargés de pavés dans le port de Marseille grâce aux registres de l’Intendance de la Santé[[93]](#footnote-93) qui ont conservé le nom du navire, son tonnage, sa provenance et sa date de départ ainsi que le nombre de membres d’équipage. La mention du chargement est indiquée succinctement et pour les pavés ou le sable, c’est facile à noter.

Nous nous attacherons à donner une image de ce transport entre La Ciotat et Marseille pour trois tartanes attachées à La Ciotat : L’Intelligent, l’Espérance et la St-Jean-Baptiste. Toutes trois appartiennent au même armateur, Marius David également exploitant carrier[[94]](#footnote-94).

Les relevés de la tartane Intelligent s’établissent entre le 27 janvier 1889 et le 21 juin 1890.

Pour l’année 1889, le nombre de voyages entre La Ciotat et Marseille s’établit à 26.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Intelligent** | Janv. | Fév. | Mars | Avril | Mai | Juin\* | Juillet | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. |
| Nb de voyages | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 4 | 2 | 4 | 1 |

\* Au mois de juin, la tartane effectue un voyage supplémentaire entre La Ciotat et Marseille avec un chargement de tuiles.

Toujours pour 1889, le nombre de voyages de pavés sur Marseille s’établit en moyenne à 2,25% par mois. La traversée n’excède pas les 24 heures mais peut s’établir sur deux journées[[95]](#footnote-95) : départ de la Ciotat le soir et arrivée à Marseille le lendemain. L’équipage est de deux hommes sur 25 trajets et de trois sur le vingt-sixième. Le chargement est toujours de 50 tonnes à l’exception de deux voyages[[96]](#footnote-96) où il est porté à 60 tonnes. Les destinataires sont au nombre de sept : M. Audifrédi (2), M. Barthélemy (2), M. Emeric ou Méric (1), M. Périssol (6), M. Ponchon (7), M. Scavino (7) plus un autre non désigné nommément.

Pendant l’année 1889, la tartane Intelligent a transporté 1 310 tonnes de pavés vers Marseille.

Les tartanes ne sont pas exclusivement attachées au transport des pavés. On retrouve les mêmes chargées de sable, de charbon, de briques, de bois, de bouteilles vides (!) ou encore de cuivre[[97]](#footnote-97) entre deux transports de pavés.

Nous relevons même un curieux trafic triangulaire entre La Ciotat, Marseille, Toulon[[98]](#footnote-98) et retour à La Ciotat. Quelques exemples des navigations de la tartane Espérance[[99]](#footnote-99) illustrent ce cas :

20 décembre 1905 : La Ciotat - Marseille (pavés) ; 27 décembre : Marseille - Toulon (charbon) ; 28 décembre : Toulon - La Ciotat (sur lest).

20 mars 1906 : La Ciotat - Marseille (pavés) ; 1er avril : Marseille - La Seyne (briques) - 3 avril : La Seyne - La Ciotat (sur lest).

4 mai 1906 : La Ciotat - Marseille (pavés) ; 5 mai : Marseille - La Seyne (charbon) - 26 mai : La Seyne - La Ciotat (sur lest).

Nous notons même un voyage triangulaire sans pavés :

4 septembre 1906 : La Ciotat - Marseille (billots) ; 8 septembre : Marseille - La Seyne (charbon) - 11 septembre : La Seyne - La Ciotat (sur lest).

Il serait facile de détailler la même étude pour les années suivantes et ce jusqu’en 1903 mais cela risquerait d’être fastidieux.

Nous donnons dans les annexes IX et X, les tableaux mensuels pour les trois tartanes de la famille David et ci-dessous un tableau récapitulatif des voyages annuels consacrés exclusivement aux pavés.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Années** | **1889** | **1890** | **1891** | **1892** | **1893** | **1894** | **1895** | **1896** | **1897** | **1898** | **1899** | **1900** | **1901** | **1902** | **1903** | **Total** |
| **Intelligent** | 27 | 9 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **36** |
| **Espérance** |  | 15 | 49 | 46 | 37 | 56 | 50 | 40 | 18 | 29 | 26 | 30 | 9 | 35 | 10 | **450** |
| **St-Jean-Bapt.** |  | 11 | 55 | 39 | 32 | 48 | 44 | 30 | 9 |  |  |  |  |  |  | **268** |
| **Total** | **27** | **35** | **104** | **85** | **69** | **104** | **94** | **70** | **27** | **29** | **26** | **30** | **9** | **35** | **10** | **754** |

Tableau du nombre moyen de voyages mensuels (pavés) entre La Ciotat et Marseille :

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Années** | **1889** | **1890** | **1891** | **1892** | **1893** | **1894** | **1895** | **1896** | **1897** | **1898** | **1899** | **1900** | **1901** | **1902** | **1903** |
| **Intelligent** | 2,25 | 0,75 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Espérance** |  | 1,25 | 4,1 | 3,8 | 3,1 | 4,7 | 4,2 | 3,3 | 1,5 | 2,4 | 2,2 | 2,5 | 0,75 | 2,9 | 0,8 |
| **St-Jean-Bapt.** |  | 0,9 | 4,6 | 3,25 | 2,7 | 4 | 3,7 | 2,5 | 0,75 |  |  |  |  |  |  |

LE VOLUME DES TRANSPORTS

Le chargement type d’une tartane spécialisée dans le transport des pavés est de 50 tonnes soit un volume approximatif de 25 m3. Ce qui correspond à 2 750 pavés moyens.

Nous avons la chance de connaître le détail des expéditions par mer pour l’année 1 859 bien que le document soit incomplet. Nous les avons rassemblées dans le tableau ci-après :

Expéditions par mer pour l’année 1859[[100]](#footnote-100) (il manque quatre mois) :

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| mois | nb de pavés | nb de navires | moyenne de pavés par navire | chargement minimum | chargement maximum |
| janvier | 54 000 pavés | 24 | 2 250 pavés | 1100 pavés | 3 000 pavés |
| février  | 54 000 | 26 | 2 075 | 1 100  | 3 000 |
| mars | 51 100 | 26 | 1 965 | 200  | 3 000 |
| juillet | 59 300 | 31 | 1 910 | 1 500  | 2 500 |
| août | 52 800 | 28 | 1 885 | 700  | 2 500 |
| septembre | 54 800 | 28 | 1 957 | 1 500  |  5 000 |
| novembre | 55 600 | 27 | 2 060 | 1 300  |  3 000 |
| décembre | 82 800 | 37 | 2 240 | 1 300  | 5 000 |

Le total pour les douze mois de l’année 1859 s’établit à 733 800 pavés. Ce qui correspond à une moyenne mensuelle de 61 150 pavés, quantité supérieure à la moyenne mensuelle des huit mois du tableau ci-dessus qui n’est que de 58 050. Donc les quatre mois manquants on connu un trafic supérieur.

Le dossier « Carrières » (1860-1870) des Archives Communales de La Ciotat contient un certain nombre de données, incomplètes toutefois, émanant du Service Maritime des Ponts et Chaussées (voir le détail en annexe IX) qui permet d’obtenir une image approchée du transport de pavés entre La Ciotat et Marseille entre les années 1863 et 1869 :

Moyennes des pavés transportés

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Année | 1863 | 1864 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
| Nombre moyen mensuel de pavés  | 96 483 | 57 568 | 69 800 | 69 100 | 36 083 | 29 182 | 72 450 |
| Nombre moyen de voyages mensuels | 43,3 | 30 | 29,6 | 29,7 | 15 ,4 | 15,25 | 32,8 |
| Nombre moyen de pavés par voyage | 2 226 | 1 918 | 2352 | 2 320 | 2 353 | 1 913 | 2 206 |

Pour les années correspondant à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, il n’a pas été possible d’effectuer un relevé exhaustif mais une image a été prise au hasard : le trafic complet des navires chargés de pavés entrant dans le port de Marseille pour chaque mois d’avril compris entre les années 1889 et 1903[[101]](#footnote-101).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Année (mois d’avril) | Nb de bateaux venus de La Ciotat | Nb de bateaux venus d’autres ports | % de bateaux ciotadens | % de bateaux venus d’autres ports. |
| 1889 | 26 tartanes | 4 | 86, 7 % | 13,3 % |
| 1890 | 26 tart. + 1 ch.marée\* | 4 | 87,1 | 12,9 % |
| 1891 | 48 tart. + 11 chalands | 12 | 83,1 | 16,9 |
| 1892 | 25 | 5 | 83,3 | 16,7 |
| 1893 | 21 | 0 | 100 | 0 |
| 1894 | 36 | 6 | 85,7 | 14,3 |
| 1895 | 29 | 6 | 82,9 | 17,1 |
| 1896 | 21 | 3 | 87,5 | 12,5 |
| 1897 | 19 | 3 | 86,4 | 13,6 |
| 1898 | 25 | 7 | 78,1 | 21,9 |
| 1899 | 24 | 10 | 70,6 | 29,4 |
| 1900 | 10 tartanes + 1 chaland | 24 | 31,4 | 68,6 |
| 1901 | 11 | 3 | 78,6 | 21,4 |
| 1902 | 15 | 3 | 83,3 | 16,7 |
| 1903 | 5 | 7 | 41,7 | 58,3 |

\* Ce navire est le « chasse-marée » Etienne, non un bateau breton mais un navire lancé en Arles pour remplacer les anciennes allèges (tartanes à fond plat pouvant naviguer aussi bien en mer que sur le Rhône) qui ne sont plus construites à cette époque.

Comme on pourra le constater sur le tableau suivant, le transport au départ de La Ciotat est assuré essentiellement par les tartanes et beaucoup plus rarement par des chalands.

Répartition des origines des pavés utilisés par la voirie de Marseille.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Année (mois d’avril) | Pavés provenant de La Ciotat | Pavés provenant d’autres ports | % de pavés ciotadens | % de pavés provenant d’autres ports. |
| 1889 | 1 549 tonnes | 292 tonnes | 84,1 % | 15,9 % |
| 1890 | 1 642 | 330 | 83,2 | 16,8 |
| 1891 | 4 347 | 910 | 82,7 | 17,3 |
| 1892 | 1 295 | 400 | 76,4 | 23,6 |
| 1893 | 1 090 | 0 | 100 | 0 |
| 1894 | 1 830 | 471 | 79,5 | 20,5 |
| 1895 | 1 435 | 1 175 | 55 | 45 |
| 1896 | 1 171 | 580 | 66,8 | 33,2 |
| 1897 | 1 005 | 250 | 80,1 | 19,9 |
| 1898 | 1 268 | 965 | 56,8 | 43,2 |
| 1899 | 1185 | 1 390 | 46 | 54 |
| 1900 | 750 | 3 551 | 17,4 | 82,6 |
| 1901 | 520 | 305 | 63 | 37 |
| 1902 | 770 | 310 | 71,3 | 27,7 |
| 1903 | 250 | 787 | 24,1 | 75,9 |

Les autres ports provençaux sont essentiellement Agay et St-Raphaël. Les ports extérieurs à la région n’apparaissent qu’en 1900. Il s’agit des ports corses de Calvi, Ile-Rousse et Porto et des ports italiens de San Remo et Arma di Taggia (à l’Est de San Remo). La prééminence des pavés ciotadens s’eefrite au cours du temps.

Nombre de voyages à partir des autres ports (images des mois d’avril de chaque année pris comme échantillons)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Année | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 |
| Agay | 2 | 2 | 7 | 3 |  | 4 | 2 | 2 | 3 | 5 | 7 | 9 | 2 | 2 | 1 |
| Cassis | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| St-Topez | 1 |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| St-Raphaël |  | 2 | 2 | 2 |  | 2 | 3 | 1 |  | 2 |  | 3 | 1 | 1 | 3 |
| Corse |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 5 |  |  | 2 |
| Italie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 6 |  |  | 1 |

Répartition des tonnages de pavés de provenance autre que La Ciotat (toujours pour les mois d’avril).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Année | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 |
| Agay | 170 t | 155 | 685 | 220 |  | 315 | 900 | 500 | 250 | 775 | 1390 | 1426 | 205 | 230 | 250 |
| Cassis | 22 t |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| St-Topez | 100 t |  | 60 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| St-Raphaël |  | 175 | 165 | 180 |  | 156 | 275 | 80 |  | 190 |  | 410 | 100 | 80 | 300 |
| Corse |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 925 |  |  | 150 |
| Italie |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 790 |  |  | 87 |

UNE FAMILLE DE CARRIERS : LES DAVID

Parmi les nombreux David qui habitent Ciotat, plusieurs ont été carriers, notamment les frères Marius, Joachim et Louis David. En plus de l’exploitation des carrières locales, ils importeront des pavés du Var qu’ils réexpédieront à Marseille, à Sète. Pour cela ils deviendront propriétaires de trois tartanes. En 1894, le garde-champêtre précise « les frères David occupent les plus fortes carrières ». Un quatrième frère plus âgé que les précédents, Lazare, pratiquera le même métier mais ne s’associera pas avec eux.

Le 7 décembre 1846, nait au lieu-dit le Pignet de Rohan (La Ciotat), Marie-Ambroise David, dit Marius. Son père Ambroise-Marie (32 ans) et son épouse Marie-Magdeleine Victorine Lieutaud (30 ans) sont tous deux cultivateurs mais ils ne sont pas propriétaires de leurs terres.

Un peu moins de deux ans auparavant était né Lazare David, le 4 janvier 1845. Lorsque Marius se trouve dans sa huitième année, la famille David voit la naissance d’un nouveau garçon, Joachim[[102]](#footnote-102). Les parents exercent alors leur métier d’agriculteur au chemin de Marseille. Lorsque Marius a 14 ans nait un autre frère, Louis[[103]](#footnote-103). Le foyer David est une famille nombreuse qui compte une dizaine d’enfants dont une seule fille[[104]](#footnote-104). Les parents sont toujours agriculteurs mais sont installés dans une ferme au quartier du Roumagoua, toujours à La Ciotat.

En cette année 1860, l’année de son certificat d’études, Marius fait son entrée dans le monde des adultes, dans le monde du travail.Tout en aidant son père en tant qu’agriculteur, il exploite déjà une carrière. Il loue 12 m² sur les quais du port pour y entreposer ses pavés en attente de chargement sur les navires. Cela dénote un caractère fort et des dispositions pratiques certaines car à l’âge où ses camarades passent par la transition de l’apprentissage, il est déjà patron. Au début, il est seul mais il est responsable de son exploitation. Une nouvelle location d’emplacement (15 m²) sur les quais est demandée à la Municipalité en 1862.

Le frère aîné Lazare est mentionné en 1869 pour la première fois en tant qu’exploitant de carrière. Il sera carrier jusqu'à l’heure de la retraite.

Marius extrait des pavés de la carrière n°1 du Clos Redon en 1871 et 1872 avec Joseph Jourdan.

L’année 1874 est celle du mariage de Marius avec Augustine Françoise Ollivier[[105]](#footnote-105). Un des témoins du mariage est Lazare, ce qui indique que leurs liens familiaux ne sont pas encore distendus à cette époque. De cette union naîtra un unique enfant, une fille appelée Anna[[106]](#footnote-106).

Vingt-neuf carriers sont recensés en 1886. Les deux frères Marius et Joachim David sont comptés parmi les exploitants.

 Durant cette période, la production totale s’élève pour les carrières communales à 200 936 pavés soit pour les frères David, 13,88 % de la production totale concernée par cette période.

Le 24 juin 1886, le Préfet des Bouches-du-Rhône autorise Louis David[[107]](#footnote-107) à exploiter une carrière à la Roche Redonne. Il est précisé que « l’étendue de la carrière à ouvrir ne pourra dépasser quarante mètres de long sur autant de large. L’emplacement du lieu de dépôt des déblais ne pourra dépasser les mêmes dimensions ». L’autorisation est accordée jusqu’au 31 décembre 1888. 1886 est également l’année du mariage de Louis, le 20 février 1860 à La Ciotat avec Marie-Joséphine Ollivier, la sœur de la femme de Marius[[108]](#footnote-108). Les trois frères sont très proches car Marius et Joachim sont témoins de ce mariage. De plus Joachim a lui aussi épousé un sœur Ollivier, Marie-Anne. De ce fait les trois frères ont épousé trois soeurs. Ce sont aussi les deux frères Marius et Louis qui iront en mairie déclarer le décès de François, fils de Joachim. Des trois frères, seul Joachim aura un fils qui deviendra carrier : Adrien, que l’on retrouvera plus loin. Autre fait significatif illustrant la bonne ententente de ces trois frères : ils font construire un tombeau au cimetière de La Ciotat avec les pierres extraites de leurs carrières. Au fronton du monument funéraire, figurents leurs trois initiales, M, J et L.

Le 19 avril 1889, le Préfet octroie à Marius David la concession d’ouvrir une carrière de pavés « dans la forêt communale de La Ciotat au canton du Défends, quartier de la roche Redonne ... la durée de la concession sera de 9 années consécutives...La carrière mesurera en longueur cent mètres et en largeur, cinquante mètres du côté de l’Est et soixante mètres du côté de l’Ouest. La superficie totale ne pourra excéder 55 ares ».

Au mois de mai 1889, Marius David, qui doit avoir le verbe haut et prompt, accuse la chambre syndicale et les frères Olivier d’avoir débauché ses ouvriers. D’après le syndicat, ce sont les ouvriers qui, de leur propre chef, n’ont pas accepté les propositions de Marius David, soit de 6 à 7 francs la journée. Les archives qui subsistent ne nous permettront pas d’en savoir plus.

Durant les années 1890-1891, un litige oppose Marius David à la fois à ses confrères et à la Municipalité à propos du chemin d’accès de l’une de ses carrières[[109]](#footnote-109). A la suite d’une requête formulée par le maître-carrier, une commission municipale l’autorise à construire un chemin suivant un tracé imposé par l’Administration en date du 16 mars 1890. Marius David affirme cependant qu’il est dans l’impossibilité de construire un tel chemin avec ce tracé imposé. Le 3 mai 1891, la commission municipale se rend à nouveau sur les lieux et reconnaît que la différence de niveau entre les différentes parties du chemin à raccorder est trop importante. Cependant, elle impute à Marius David cet état des lieux !

Quatre mois plus tard, l’affaire du chemin n’est pas terminée car maintenant il est complètement bouché et la municipalité interdit toujours à M. David d’ouvrir son chemin dans une carrière voisine pour laquelle « si l’on y travaillait bien, il n’y en aurait pas pour six mois alors que dans la mienne, il y en a encore pour 100 ans ! »[[110]](#footnote-110). Le manque à gagner de la carrière David est tel que le maître-carrier « donne 100 francs à l’hospice des vieillards » si son chemin est débouché.

A la fin du mois, aucune décision n’est prise du côté de l’Administration. Un chaland a été tant bien que mal approvisionné mais depuis le 26 septembre 1891, le chaland Lucie Gabrielle pouvant transporter 400 tonnes de pavés se trouve sous « starie »[[111]](#footnote-111) du fait du chemin bouché. Quinze jours plus tard, la situation s’aggrave avec trois chalands à charger pour Marseille. Là, la starie s’élève à 540 francs.

A la fin de l’année 1891 le maire, M. Gras somme Marius David de terminer le chemin qui lui a été tracé par la commission municipale. Si le chemin n’est pas terminé le 15 décembre, le maître-carrier subira une pénalité de 500 francs. Si par contre, le chemin est terminé à la date prévue, la mairie s’engage à payer 500 francs, la construction devant s’élever à 2 000 francs. L’affaire a du se régler dans les temps car les archives municipales ne reviennent plus sur ce sujet.

Cette même année 1891, les papiers à en-tête de l’entreprise portent la raison sociale : « Exploitation des carrières de grès de La Ciotat » et mentionnent l’adresse télégraphique « David-Carrier ». Outre Marseille, M. David fournit en pavés un entrepreneur de Cette[[112]](#footnote-112). Il assure également la distribution des porphyres de Saint-Raphaël via La Ciotat.

L’entreprise se trouve être la plus importante à cette date. Marius est à la tête de 27 ouvriers pour ses deux carrières de la Roche Redonne et de la Garde. Il procure également du travail à une quinzaine de charretiers pour écouler sa production vers les quais ;

Les trois frères totalisent à cette époque cinq exploitations : deux pour Marius, deux pour Joachim et une pour Louis. Ce dernier demande en outre un emplacement de 30 mètres sur 20 pour y déposer ses déblais.

 Début 1892, Louis David dépose une demande d’exploitation de carrière auprès du Conservateur des Eaux et Forêts, demande accordée officiellement. Seulement cette carrière se trouve mitoyenne (à l’ouest) à la carrière d’Antoine Masse qui comptait l’utiliser dans les temps à venir. Ce dernier, furieux, proteste auprès de la Mairie et Louis David préfére cesser l’exploitation de peur de blesser les ouvriers de l’entreprise Masse qui travaillent aux mêmes blocs. Le garde-champêtre mettra un certain temps avant de s’apercevoir que les limites indiquées par Masse étaient fausses, à son avantage bien évidemment. Louis David rentrera dans son bon droit et exploitera sa carrière.

Au mois d’août 1892, la carrière de Marius est le théâtre d’un accident grave : la mort d’un enfant. Il ne semble pas qu’il s’agisse d’un accident de travail car nous n’avons pas retrouvé trace d’enfant travaillant aux carrières, ni même de femme..

 Ce même mois, Joachim avertit (par lettre transmise par charrette !) son frère Marius que leur voisin de carrière Antoine Masse leur vole[[113]](#footnote-113), en les débitant, les blocs de pierres extraits de la carrière David et qui ont roulé jusque dans la carrière Masse. Le Maire de La Ciotat déjà prévenu de la chose était intervenu auprès de Masse par l’intermédiaire du garde. Mais depuis cet avertissement, Antoine Masse avait mis quatre ouvriers sur les blocs au lieu d’un ! Joachim demande explicitement à son frère d’intervenir auprès de la Mairie le plus rapidement possible sinon  « c’est mon avis et j’attends le tien, si Masse n’arrête pas de nous volé (sic), de barré (resic) le chemin dans ta concession. J’attends ta réponse par retour des charrettes »[[114]](#footnote-114).

Après une longue intervention du garde municipal et du maire dans ce litige, il ressortira que les blocs tombés appartiendraient à celui qui les reçoit dans son terrain. Cependant, l’affaire n’en reste pas là. Après enquête du garde-champêtre, la mauvaise foi de M. Masse par rapport aux limites de son terrain est mise en évidence : « On a constaté alors que : 1° la limite primitivement fixée à M. Masse était trop éloignée car elle lui laissait 3 mètres environ de trop dans le haut de la carrière et 4 mètres dans le bas ; 2° que le bloc, objet de la contestation se trouve entièrement dans la carrière David ».

Tout cela aboutit finalement à la publication d’un arrêté qui interdit à Antoine Masse toute exploitation de cette carrière : « ... il n’a jamais voulu obtempérer et j’ai[[115]](#footnote-115) du prendre à son égard des mesures sévères qui consistent à le déclarer déchu de ses droits ». Trois jours plus tard, Masse adresse au Maire une supplique pour demander l’annulation de cet arrêté. Le plaignant est appuyé par un avocat marseillais en même temps Conseiller Général.

Les exploitations des trois frères David sont reconduites en 1893 par la Préfecture sur la recommandation de la Municipalité. Dans les concessions de la Roche Redonne, Marius emploie 12 ouvriers, Joachim, 4 ouvriers et Louis, 3. Dans sa carrière de la Garde, Marius a besoin de 10 ouvriers. L’année suivante, aucune modification n’est notée mais cette année-là la production, comptabilisée en mètres-cubes, est conservée par les documents :

1 752 m3 (Roche Redonne) et 1 470 m3 (la Garde) pour Marius,

2 264 m3 pour Joachim,

et 411 m3 pour Louis.

A 20 francs le mètre-cube, cela représente 64 640 francs au total pour l’exploitation de Marius, 45 280 pour Joachim et 8 220 pour Louis.

C’est pendant cette période que le garde-champêtre précise « les frères David occupent les plus fortes carrières ».

Le garde-champêtre constate en 1895 que la carrière de Joachim à la Roche Redonne est abandonnée. Il en est de même de celle de Lazare David. Marius en a profité pour y entreposer ses propres déblais.

Pendant l’année 1896, les frères David n’emploient plus que cinq ouvriers : deux français et trois italiens, tous à la Roche Redonne. Deux travaillent avec Marius, deux avec Joachim et le dernier, avec Louis. Cette année-là, les frères David n’ont extrait que 1 653 m3, toujours à 20 francs le m3, soit une valeur de 33 060 francs.

A partir de 1896, les trois frères ne figurent plus séparément sur les bordereaux de livraison, seul l’intitulé David Frères y figurent. David Lazare est toujours comptabilisé à part

Les trois frères David renouvellent en 1897 leur demande de concession à la Roche Redonne. Ils exploitent alors cinq carrières à cet endroit. Trois ans plus tard, ils détiennent toujours cinq carrières mais il n’y en a plus que trois à la Roche Redonne, les deux autres se situant au clos Redon.

Les frères David travaillent en étroite collaboration. Pour l’année 1899, la caution exigée pour l’octroi de la concession de Marius est apportée par Augustin Truc, également co-armateur des tartanes David. Marius apporte sa caution financière à ses deux frères Louis et Joachim. Les trois frères exploitent en commun la carrière de la Roche Redonne. De son côté Joachim exploite en son nom, une autre carrière sur le même site. Marius David possède une autre carrière située un peu plus loin[[116]](#footnote-116) et dotée d’une petite construction, bâtie ou en pierres sèches.

Le quatrième frère, Lazare, exploite quant à lui une carrière voisine de celles de ses frères mais il n’est pas associé avec eux. La bonne harmonie ne semble pas régner entre Lazare et ses trois frères : le 28 novembre 1889, il porte plainte contre son frère Marius qui ne « déblaie pas la carrière n° 3 et encombre la sienne depuis trois ans ».

L’entreprise David Frères réalise en juin 1899, les travaux de rectification du chemin qui permet d’accéder au fond des carrières de la Roche Redonne. En cette occasion, les frères David obtiennent l’appui de quelques-uns de leurs confrères : les frères Gianardi, Marius Masse et Vincent Tisot. Le chemin emprunte un tracé passant par les carrières des Gianardi, de Tisot, de Joachim et de Lazare David.

A partir de 1901, David Lazare ne figure plus dans les listes de production. Par contre, il apparaît François David.

En 1902, Marius est comptabilisé séparément. Joachim et Louis demeurent associés. Au mois de juillet 1904, Marius David cesse sa production, il n’apparaîtra plus les statistiques des carrières municipales. C’est le mois où Marius veuf, se remarie avec Honorine Pauline Don de Saint-Cyr dans le Var. L’année 1907 voit la mort de Louis[[117]](#footnote-117) cinq jours après sa femme, tous deux emportés par une épidémie de variole. En 1907, Marius quitte La Ciotat et sera rayé des listes électorales. L’année suivant, il vend la moitié des parts de la tartane Espérance. L’autre moitié était alors détenue par le dernier patron, Honoré[[118]](#footnote-118), qui avait acheté ses parts en 1905 à l’autre copropriétaire Bernard Truc.

Des données globales pour les années 1911, 1912 et 1913[[119]](#footnote-119) permettent de connaître les activités de Joachim David, de son fils Adrien et de son neveu François[[120]](#footnote-120). Ces derniers exploitent leurs propres carrières mais ils dépendent de Joachim quant à la caution exigée par la Préfecture. Bien que la production d’Adrien soit nulle pour cette période il adresse en date du 17 décembre 1913 auprès du conservateur des Eaux et Forêts une demande d’exploitation « d’une carrière de pavés abandonnée depuis longtemps dans la forêt communale ... quartier de Plaine Brunette ». La caution exigée est encore apportée par son père. Ce même 17 décembre 1913, Joachim sollicite lui aussi l’autorisation de poursuivre, pour une durée de neuf ans, l’exploitation de ses carrières de pavés au quartier de la Roche Redonne. La caution exigée est apportée par Augustin David, propriétaire[[121]](#footnote-121). François David dépose une demande similaire le même jour pour l’une des carrières voisines de la Roche Redonne. C’est François Masse qui se porte caution. Le 2 juillet 1914, ces demandes de concessions sont accordées pour une durée de neuf ans à partir du 1er janvier 1915 jusqu’au 31 décembre 1923. Joachim David et François David, tous deux à la Roche Redonne sont taxés d’une redevance à 100 francs et Adrien à la Plaine Brunette, à 50 francs.

Une concession d’exploitation est accordée à Joachim David le 2 juillet 1919 par le Préfet. La redevance annuelle se monte à 200 francs.

Le 28 octobre 1919 Adrien et son cousin Augustin[[122]](#footnote-122) sont solidaires pour prendre « la succession de feu David Joachim décédé le 27 octobre 1919 à La Ciotat pour l’exploitation des carrières communales concédées »[[123]](#footnote-123). Ces dernières sont situées à la Roche Redonne. La caution est apportée par Laurent David cultivateur.

Trois ans plus tard[[124]](#footnote-124), Adrien David et son cousin Augustin, exploitent de plus en plus difficilement leurs trois carrières de la Roche Redonne. Elles deviennent exiguës et les ouvriers sont gênés par les tirs de mine de la carrière située au-dessus, celle de François Masse. Les David proposent donc à la Municipalité de conserver la concession de leur carrière isolée et de céder les droits à leur voisin Masse, en accord avec celui-ci évidemment. Masse ajoute qu’il désire développer l’industrie des carrières et remplacer son outillage actuel par un plus moderne. La commission municipale des Carrières de La Ciotat autorise l’établissement d’un nouveau bail pour Monsieur Masse. La nouvelle concession est accordée pour une durée de cinq années et dix mois, du 1er septembre 1922 au 30 juin 1928. La redevance annuelle pour l’ensemble des trois carrières est fixée à 300 francs[[125]](#footnote-125).

Par la suite les deux seuls membres de la famille David à exercer le métier de carriers sont François et Augustin. Augustin reçoit le 30 octobre 1928 une autorisation d’exploitation à la Roche Redonne (pavés, bordures, dalles). En 1930, tous deux sont maîtres-carriers à la Roche Redonne et l’on compte à ce moment-là 24 carrières à La Ciotat.

François David est toujours mentionné en 1939 alors qu’Augustin David n’est plus mentionné.

----------

A N N E X E S

Nota : Les documents I à VIII présentés en annexes proviennent du dossier « Carrières » de Archives Municipales de La Ciotat. Les documents IX et suivants sont établis à partir des registres de l’Intendance de la Santé (série 200 E) des Archives Départementales des B.du R.

**I - REGLEMENT DES CARRIERES COMMUNALES (19 décembre 1878)**[[126]](#footnote-126) :

Nous, Maire de La Ciotat,

Vu la loi du 31 juillet 1827,

Vu l’article 2 de l’ordonnance du 2 décembre 1844, vu la délibération du 15 mai 1878, dûment approuvée ;

Considérant qu’il importe de réglementer les carrières communales, tant au point de vue des intérêts de la commune que de ceux des exploitants ;

ARRETONS :

Article premier - Les maîtres carriers et ouvriers carriers qui veulent exploiter une carrière de pavés appartenant à la Commune de La Ciotat, sont tenus d’en faire la demande aux autorités compétentes.

Art. 2 - La demande de tout individu ne professant pas l’état de carrier sera refusée.

Art. 3 - Les autorisations ne sont valables que pour un an, sauf à les renouveler avant le 31 décembre de chaque année[[127]](#footnote-127).

Art. 4 - Les autorisations pourront être retirées dans les cas ci-après : 1° Où il serait reconnu qu’elles ont été la cause ou le prétexte d’abus préjudiciables au sol forestier ; 2° Pour cause de troubles pouvant amener des rixes ; 3° Pour cause de non exploitation dans les trois mois que suivra cette autorisation

Art. 5 - L’extraction aura lieu dans le canton désigné par l’agent forestier, qui indiquera également le chemin par où devra se faire l’enlèvement, ainsi que les limites de la carrière à exploiter.

Art. 6 - Aucun enlèvement de pavés ne pourra avoir lieu avant le lever du soleil et après le coucher du soleil.

Art. 7 - Les maîtres carriers sont responsables de tous les délits[[128]](#footnote-128) ou dommages qui pourraient être commis par leurs ouvriers et voituriers[[129]](#footnote-129).

Art. 8 - On devra toujours suivre les limites tracées par le surveillant et en extraire toute la bonne pierre qui peut être utilisée.

Dans le cas où une fissure se rencontrerait on ne s’écartera pas de ses limites de plus de 3 mètres en ayant soin de se rapprocher de la ligne de démarcation.

Art. 9 - Les exploitants sont tenus d’enlever tous les déblais qui encombrent leur chantier avant de faire une nouvelle découverte et de les porter à une distance d’au moins 5 mètres plus loin que la hauteur de la carrière.

Art. 10 - Le carrier qui recevra dans son chantier les déblais de son voisin devra pour dégager sa responsabilité, prévenir le surveillant afin d’en constater le fait et donner les ordres nécessaires à leur enlèvement.

Art. 11 - La redevance des pavés sera effectuée entre les mains du Receveur municipal conformément à la délibération du conseil municipal en date du 15 mai 1878.

SOIT :

1° Pour les gros pavés extraits des carrières communales à raison de 10 francs le mille.

2° Pour les petits pavés dits calades, 10 francs le mille.

3° Pour les bordures de trottoirs à raison de 0,10 franc le mètre courant.

4° Pavés provenant de toute autre source que les carrières communales : Gros pavés : 10 francs le mille ; Petits pavés : 5 francs le mille.

Cette redevance devra être payée, pour les carrières distraites du régime forestier tous les 6 mois.

Art. 12 - Le contrôle des pavés sera fait par le moyen des cartes portant le nom des maître carriers ; lesquels à chaque voyage et après y avoir mentionné le nombre de pavés enlevés des carrières, devront les donner à leurs charretiers respectifs qui les déposeront dans une boîte ad-hoc placée à chacun des bureaux d’octroi.

Toute infraction à cet article du règlement entraînera procès-verbal, soit contre le maître carrier, soit contre le charretier tous les deux solidaires des faits de la contravention.

 Fait à La Ciotat le 14 décembre 1878.

 Le Maire

 Signé : Badelon.

**II - REGLEMENTATION PREFECTORALE DES EXPLOSIFS (1886)** [[130]](#footnote-130).

(Extraits) : « On distingue les coups ordinaires chargés en une seule fois et les coups d’ébranlement composés d’une charge en plusieurs parties successives. L’usage des bourroirs en bois est obligatoire. Pour les coups simples il faut une mèche de sûreté et des cartouches confectionnées à l’avance. Pour les coups d’ébranlement, la poudre doit être déposée à l’aide d’un roseau taillé en cuiller. Le bourrage doit être effectué par un surveillant ou un ouvrier spécial choisi par l’exploitant comme représentant les garanties d’expérience et de prudence... ».

**III - LISTE DES CARRIERS ET PRODUCTION DE PAVES POUR LE DEUXIEME TRIMESTRE 1886**

Brest François (105 pavés), Caillol Louis (31 085), Contari François (1 965), David Joachim (6 954), David Lazare (4 890), David Marius (16 055), Daumas Joseph (3 940), Eyries François (6 940), Fabre Tobie (30 355), Fabri Jean-Baptiste (1 165), Gaya Alexandre (2 715), Gionardi Paul (5 485), Girard (3 710), Giraud Louis (870), Gueit Blaise (920), Gueit Elisée (1 830), Masse Antoine (33 285), Masse Marius (3 640), Olivier Antoine (510), Olivier Joseph (32 395), Rovert Esprit (3 840), Sturleza Michel (2 847), Tisot (5 435).

**IV - ETAT NOMINATIF DES CARRIERS AU 1er JANVIER 1889[[131]](#footnote-131)**

1 - Brest François (Caution Portal) ; 2 - Caillol Louis (Caution Olivier Joseph) ; 3 - Dallest Toussaint (Caution Olivier Joseph) ; 4 - David Joachim (Caution David Marius) ; 5 - David Lazare (Caution Masse Marius) ; 6 - David Louis (Caution David Marius) ; 7 - David Marius (Caution Truc) ; 8 - Eyriès François (Caution Lieutaud) ; 9 - Fabre Tobie (Caution Fabre Germain) ; 10 - Gionardi Paul (Caution Truc) ; 11 - Girard Aristide (Caution Brest François) ; 12 - Giraud Louis (David Marius) ; 13 - Gueit Blaise (Caution Tantra Paulin) ; 14 - Gueit Elisée (Gaya Alexandre) ; 15 - Masse Antoine (Caution Masse) ; 16 - Masse Marius (Caution David Lazare) ; 17 - Olivier Joseph (Caution Chauvin) ; 18 - Olivier Joseph (Caution Chauvin)[[132]](#footnote-132) ; 19 - Olivier Pierre (Caution Olivier Joseph) ; 20 - Revest Esprit (Julien Christophe) ; 21 - Sturlezi Michel (Caution Gianardi) ; 22 - Tisot (Caution illisible).

**V - NOMBRE D’OUVRIERS CARRIERS (1896)[[133]](#footnote-133).**

Les maîtres carriers employant des ouvriers sont :

Blanc (un ouvrier) ; Caillol (6) ; Dallest (10) ; David Joachim (2) ; David Lazare (1) ; David Louis (1) ; David Marius (2) ; Eyriès (1) ; Gionardi (3) ; Girard (3) ; Guiou ( 1) ; Masse Antoine (5) ; Masse Marius (1) ; Olivier Joseph (22) ; Olivier Pierre (13) ; Sturlèze (2) .

**VI – CONTRAT DE TRAVAIL ETABLI PAR LE SYNDICAT DES OUVRIERS CARRIERS (1911).**

Syndicat international des ouvriers carriers.

Contrat de travail entre les soussignés exploitants des carrières de pavés.

 Messieurs les fournisseurs de pavés de la Ville de La Ciotat.

Les ouvriers carriers réunis en Assemblée Générale le 14 juillet 1911, ont adopté à l’unanimité de ne travailler qu’aux conditions ci-dessous.

1° Augmentation des prix sur les pavés.

2° De n’employer aucun ouvrier non syndiqué.

3° Les pavés devront être comptés sur place et non être transportés aux frais des ouvriers.

4° Suppression du tâcheronnat.

5° Une commission composée de deux patrons et deux ouvriers sera nommée pour trancher tout différent qui pourrait surgir et veiller à la bonne marche du travail.

Prix délivrés par le syndicat sur chaque dimension de pavés (le cent).

Pavés dits « petits longs » : taille 7,50 francs ; coupe 6,75 francs.

Pavés dits « ordinaires » : taille 7,75 francs ; coupe 7,50.

Pavés dits « gros longs minces : taille 8 francs ; coupe 7,50 francs.

Pavés dits « gros longs larges » : taille 8 francs ; coupe 8 francs.

Pavés dits « calades hautes » : taille 6,50 francs ; coupe 5 francs.

Pavés dits « traversins » : taille 6 francs : coupe 4,25 francs.

« Calades plates »  : taille 5 francs ; coupe 2,50 francs.

Les prix de taille et de coupe fixées en la délibération ci-dessus transcrits du Syndicat des Ouvriers Carriers et applicables aux différentes espèces de pavés actuellement fabriqués dans les carrières de La Ciotat, sont acceptés par MM. Les Patrons Carriers soussignés qui prennent l’engagement :

1° de payer à partir de ce jour, les prix de taille et de coupe, tels qu’ils sont fixés en la délibération ci-dessus visée et de payer aux ouvriers mineurs la journée à raison de 5,50 francs et au minimum pour les manoeuvres.

2° en cas d’incapacité de travail de ces deux corporations, le différend sera tranché par la commission nommée ci-dessus.

Etant entendu d’une part, que MM. les Patrons Carriers soussignés en cas d’embauchage, s’adresseront aux membres du Syndicat Ouvrier ; et les ouvriers s’engagent à n’établir aucune concurrence pour la confection des pavés dans la commune de La Ciotat jusqu'à l’expiration du dit contrat.

Il est entendu que les patrons ne se refuseront pas, sur la demande des coupeurs, de leur donner main forte pour le dégagement de la pierre.

La paie sera faite toutes les quinzaines et un acompte équivalent sera donné à tous les ouvriers qui en feront la demande hebdomadairement.

Toutes les autres conditions du travail en usage dans les carrières de La Ciotat, sont et demeurent maintenues.

Le dit contrat est valable de ce jour au 31 juillet 1914.

 Fait à La Ciotat le 27 juillet 1911.

 Pour le Syndicat Ouvrier, le Comité de Grève.

Figurent trois signatures : David Augustin, Garbati Pierre et Seassau Ambroise.

**Lu et approuvé : David Joachim.**

**VII - PRODUCTION DE PAVES POUR LES ANNEES 1911, 1912 et 1913**

Dallest Toussaint : 86 935 ; 150 045 ; 117 015,

David Adrien : 0 ; 0 ; 0,

David François : 23 405 ; 26 520 ; 20 965,

David Joachim : 86 215 ; 118 290 ; 95 755,

Gaïa Charles : 13 975 ; 21 850 ; 12 420,

Ghérardi Josué : 3 420 ; 0 ; 0,

Giordano François : 61 465 ; 68 875 ; 61 210,

Giordano Jean : 0 ; 0 ; 0,

Hugues Marius : 1 865 ; 675 ; 0,

Lussignol Marius : 15 240 ; 10 635 ; 10 825,

Masse Blaise : 23 810 ; 18 950 ; 13 380,

Masse François : 0 ; 20 960 ; 102 895,

Masse François et Baptistin : 101 155 ; 82 860 ; 0,

Masse Vincent : 2 690 ; 7 370 ; 3 335,

Olivier Frères : 87 910 ; 94 055 ; 63 490,

Piola Louis : 4 475 ; 18 300 ; 7 100,

Revest Laurent : 27 232 ; 39 855 ; 28 300,

Sturlèse Michel : 13 625 ; 15 185 ; 19 800,

Tisot Antoine : 85 770 ; 62 045 ; 20 800,

Tisot Jules et Marius : 0 ; 0 ; 35 105,

Trotobas Antoine : 0 ; 10 985 ; 17 945.

**VIII - PRODUCTION CONNUE DES FRERES DAVID**

**Année 1876** - Marius  : 42 133 pavés sur une production totale de 248 072 soit 17 % de la production de La Ciotat.

**1er trimestre 1877** - Marius : 11 330 sur un total de 51 330 pavés soit 22 %.

**Année 1879** - Marius  : 38 335 pavés ; Lazare : 12 360 ; total de la production : 226 407. Soit 17 % de la production totale pour Marius et 5,5% pour son frère Lazare. Les frères David fournissent près de 22,5% des pavés de La Ciotat en 1879.

**4ème trimestre 1882** - Marius : 39 902 ; Joachim : 13 350 ; Lazare : 5 260 ; total de la production : 159 270. Soit 25% pour Marius, 8,4% pour Joachim et 3,3% pour Lazare. Famille David : 36,7%.

**Année 1883 à l’exception du 4ème trimestre** - Marius : 48 505 ; total de la production de ces trois trimestres : 130 770. Soit 37,1% pour Marius seul.

**Année 1884 à l’exception du 1er trimestre** - Marius : 32 120 sur un total de 158 475 pavés soit 20,3% de la production.

**Année 1885** - Marius : 31 495 et Joachim : 14 365 ; production totale : 248 224. Soit 12,7% pour Marius, 5,8% pour Joachim et 18,5% pour les deux frères.

**Année 1886 à l’exception du 4ème trimestre** - Marius : 36 700 et Joachim : 12 264 ; production totale : 650 434. Soit 5,6% pour Marius, 1,9% pour Joachim et 7,5% pour les deux frères.

**Année 1887** - Marius : 67 690 sur une production totale de 119 097 soit 56,8%.

**Année 1888** - Marius : 62 740 ; Joachim 10 920 ; Louis : 9 010 et Lazare : 10 085 ; production totale : 268 494 pavés. Soit 23,4% pour Marius, 4,1%pour Joachim, 3,3 % pour Louis et 3,8% pour Lazare. Le total pour la famille David s’établit à 34,6 %.

Cette année-là, on compte 22 maîtres-carriers et l’on note quatre productions au-dessus de 20 000 pièces (à l’exception de Marius David) : Masse Antoine (28 030), Revest Esprit (23 550), Dallest Toussaint (23 225) et Tisot Vincent (20 980).

**Année 1894** - Marius : 57 840 et Joachim : 74 630 ; production totale 976 750 pavés. Soit 5,9% pour Marius et 7,6% pour Joachim. Les frères David totalisent 13,5%.

**Année 1895** - Marius : 85 255 et Joachim 23 830 ; production totale : 1 011 310 pavés. Soit 8,4% pour Marius, 2,4% pour Joachim et 10,8% pour les deux frères.

**Année 1896** - David Frères : 54 570 pavés pour une production totale de 553 920 pavés, soit 9,9%. Il faut signaler que lors des trois derniers mois de l’année, il n’est sorti des carrières David que 200 pavés en octobre, aucun en novembre et 915 en décembre. Cette année-là, 25 carriers sont en activité.

**Année 1897** - David Frères : 34 030 pavés pour une production totale de 546 735, soit 6,2%. Carriers en activité : 25.

**Année 1898 (seulement 11 mois sont comptés ; il manque le mois de septembre)** - David Frères : 35 565 pavés pour une production totale de 700 304 pavés soit 5,1%.

**Année 1899 (seulement 10 mois sont comptés ; il manque les mois de mars et de décembre)** - David Frères : 61 135 pour une production totale de 566 545 pavés soit 10 ,8%.

**Année 1900** - David Frères : 92 490 pour une production totale de 784 355 pavés soit 11,8%.

**Année 1901** - David Frères : 51 180 pour une production totale de 534 033 pavés soit 10,6%.

**Année 1902** - Marius : 13 330 ; Joachim avec Louis : 36 900 ; production totale : 759 525 pavés. Soit 2,8% pour Marius, 4,9% pour Joachim et Louis. Pourcentage total des frères David : 7,7%.

**Année 1903** - Marius : 29 340 ; Joachim avec Louis : 49 530 ; production totale : 459 500 pavés. Soit 6,4% pour Marius, 10,8% pour Joachim et Louis. Le pourcentage total des frères David atteint 17,2%.

**Année 1904** - Marius : 31 140 ; Joachim avec Louis : 85 445 ; production totale : 485 865 pavés. Soit 6,4% pour Marius, 17,6% pour Joachim et Louis. Le pourcentage total des frères David atteint 24% alors que Marius a cessé toute activité à partir du mois de juillet.

**Année 1905** - Joachim avec Louis : 49 240 ; production totale : 541 495 pavés. Soit 9,1% pour les frères David.

**IX - REPARTITION MENSUELLE DES TRAJETS EFFECTUES PAR LES TARTANES DAVID**

Les frères David ont armé trois tartanes : L’Intelligent, L’Espérance et la Saint-Jean-Baptiste**.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1890** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Intelligent** | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 |  |  |  |  |  |  | **9** |
| **Espérance** |  |  |  |  |  |  |  | 4 | 4 | 1 | 3 | 3 | **15** |
| **St-Jean-Baptiste** |  |  |  |  |  |  |  | 0 | 2 | 3 | 2 | 4 | **11** |
| **Total** | **0** | **0** | **0** | **2** | **3** | **4** | **0** | **4** | **6** | **4** | **5** | **3** | **35** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1891** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 1 | 5 | 3 | 5 | 3 | 7 | 5 | 5 | 5 | 4 | 3 | 3 | **49** |
| **St-Jean-Baptiste** | 3 | 7 | 2 | 5 | 4 | 8 | 3 | 5 | 6 | 3 | 6 | 3 | **55** |
| **Total** | **4** | **12** | **5** | **10** | **7** | **15** | **8** | **10** | **11** | **7** | **9** | **6** | **104** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1892** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 2 | 1 | 4 | 3 | 6 | 5 | 5 | 6 | 6 | 2 | 2 | 4 | **46** |
| **St-Jean-Baptiste** | 3 | 2 | 4 | 3 | 6 | 5 | 2 | 3 | 4 | 1 | 4 | 2 | **39** |
| **Total** | **5** | **3** | **8** | **6** | **12** | **10** | **7** | **9** | **10** | **3** | **6** | **6** | **85** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1893** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 2 | 3 | 4 | 6 | 1 | 1 | 1 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | **37** |
| **St-Jean-Baptiste** | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 2 | **32** |
| **Total** | **5** | **5** | **9** | **9** | **3** | **4** | **3** | **7** | **8** | **6** | **4** | **6** | **69** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1894** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 4 | 5 | 5 | 6 | 5 | 5 | 6 | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | **56** |
| **St-Jean-Baptiste** | 5 | 2 | 6 | 6 | 3 | 3 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 4 | **48** |
| **Total** | **9** | **7** | **11** | **12** | **8** | **8** | **9** | **9** | **8** | **8** | **8** | **7** | **104** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1895** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 1 | 3 | 5 | 4 | 6 | 7 | 5 | 5 | 8 | 4 | 2 | 0 | **50** |
| **St-Jean-Baptiste** | 1 | 3 | 6 | 5 | 8 | 5 | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 | 1 | **44** |
| **Total** | **2** | **6** | **11** | **9** | **14** | **12** | **8** | **9** | **10** | **7** | **5** | **1** | **94** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1896** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 5 | 4 | 3 | 5 | 5 | 3 | 4 | 3 | 5 | 3 | 0 | 0 | **40** |
| **St-Jean-Baptiste** | 5 | 4 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | **30** |
| **Total** | **10** | **8** | **4** | **7** | **8** | **5** | **7** | **7** | **8** | **4** | **1** | **1** | **70** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Année 1897** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Espérance** | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 2 | **18** |
| **St-Jean-Baptiste** | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 |  |  |  |  | **9** |
| **Total** | **0** | **1** | **3** | **2** | **2** | **3** | **2** | **4** | **4** | **2** | **2** | **2** | **27** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Espérance** | Janv. | Fev. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | **Total** |
| **Année 1898** | 1 | 2 | 1 | 4 | 3 | 6 | 1 | 3 | 3 | 3 | 0 | 2 | **29** |
| **Année 1899** | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 5 | 0 | 2 | 4 | 1 | **26** |
| **Année 1900** | 0 | 2 | 2 | 2 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 0 | 1 | **30** |
| **Année 1901** | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 4 | **9** |
| **Année 1902** | 4 | 3 | 3 | 1 | 1 | 5 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | **35** |
| **Année 1903** | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 |  |  |  | **10** |

**X - REPARTITION MENSUELLE DU NOMBRES DE PAVES DE LA CIOTAT EXPORTES A MARSEILLE DE 1863 A 1869**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1863** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés |  |  |  | 131800 | 99 000 | 93 700 | 96 100 | 75 300 | 83 000 |  |  |  |
| Nb de navires |  |  |  | 57 | 40 | 40 | 46 | 34 | 43 |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1864** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés |  |  |  | 111450 | 65 400 | 50 100 | 49 750 | 83 300 | 40 800 | 56 500 | 45 800 | 68 900 |
| Nb de navires |  |  |  |  | 36 | 25 | 30 | 46 | 21 | 32 | 20 | 30 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1865** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés | 35 000 | 36 100 | 47 600 | 132000  | 58 700 | 44 600 | 68 500 | 110900 | 61 000 | 72 600 | 70 000 | 100600 |
| Nb de navires | 15 | 17 | 23 | 56 | 25 | 27 | 26 | 28 | 37 | 32 | 27 | 43 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1866** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés | 93 700 |  | 65 400 |  | 95 300 |  | 89 400 | 80 500 | 44 600 | 71 400 | 59 700 | 22 000 |
| Nb de navires | 34 |  | 22 |  | 44 |  | 42 | 35 | 21 | 34 | 27 | 9 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1867** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés | 41 000 |  | 25 700 | 36 000 | 46 700 |  |   |  |  |  | 42 600 | 24 500 |
| Nb de navires | 16 |  | 8 | 16 | 22 |  |  |  |  |  | 20 | 10 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1868** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés | 40 900 | 19 700 | 8 500 | 15 400 | 17 360 | 31 200 | 44 600 | 55 800 |  |  |  |  |
| Nb de navires | 16 | 11 | 5 | 9 | 9 | 19 | 18 | 35 |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1869** | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Octobre | Nov. | Déc. |
| Nb de pavés | 58 000 | 74 300 | 94 100 |  |  |  |  |  |  | 70 500 | 67 200 | 70 600 |
| Nb de navires | 22 | 26 | 40 |  |  |  |  |  |  | 36 | 34 | 39 |

**XI - LISTE DES ENTREPRENEURS MARSEILLAIS**

Nota :Cette liste n’est qu’une indication.

L’échantillon a été pris parmi les arrivées des mois d’avril entre 1889 et 1903 et également sur toutes les arrivées des tartanes David[[134]](#footnote-134) (Années entières). Entre parenthèses figurent les années extrèmes connues pendant lesquelles les entrepreneurs exercent ; ils peuvent évidemment avoir exercé avant 1889 et après 2003 - ils peuvent également avoir exercé pendant cet intervalle de temps et n’avoir jamais été livré un mois d’avril ou encore n’avoir jamais été client des carrières David).

Audifrendi (1889-1890) - Aussourd (1891) - Bart (1889) - Barthélemy (1889-1901) - Bastide (1889) - Barla (1900) - Barrau 1889) - Barry (1903) - Bélanger (1895) - Bouitre (1892) - Bourgeois (1902) - Bourrely (1892) - Bouyrel (1892) - Brun (1897-1899) - Cadet (1891) - Caillol (1889) - Carlini (1900) - Chambon (1890) - Champion (1899-1903) - Chiristolone (1891) - Cie des Docks (1890-1901) - Cie Tramways (1894-1900) - Danton (1891-1892) - David (1892-1903) - Denis (1890-1894) - de Queylar (1889) - Déric (1890) - d’Ollières (1895) - Dorel (1891) - Dreux (1900) - Espicard (1895) - Gauthier (1891) - Guieu (1889) - Icard (1892-1901) - Lion (1899) - Magnier (1901) - Mina (1894-1903) - Moreau (1889) - Mouren (1893-1896) - Olive (1898-1900) - Ollivier (1898) - Paneton (1891) - Pélissot (1890) - Périssol (1889-1902) - Ponchon (1889-1902) - Pourrières (1895-1902) - Riboulet (1893) - Roche (1897) - Sarrade (1889-1899) - Savon (1898-1900) - Scavino (1889-1901) - Talon (1891) - Tourrès (1891) - Toussaint (1897-1899) - Trouba (1899-1900) - Truc (1890-1891) - Truffier (1892-1903) - Urbain (1894) - Veerminck (1902).

I L L U S T R A T I O N S

TABLE DES MATIERES

HISTORIQUE P 1

SITUATION GEOGRAPHIQUE DES CARRIERES P 10

LES CARRIERES DE LA CIOTAT P 11

LE PAVAGE DES RUES P 13

LES PAVES P 15

LES CARRIERS P 17

 La journée d’un carrier P 18

LA PRODUCTION P 20

LE TRANSPORT DES PAVES P 22

 Par voie de terre P 22

 Par voie de mer P 24

LES MOYENS DU TRANSPORT MARITIME : LES BATEAUX P 25

 Le chaland P 25

La tartane P 26

Les tartanes attachées à La Ciotat P 28

Les tartanes ayant transporté des pavés de La

Ciotat vers Marseille et attachées en d’autres ports P 30

LA FREQUENCE DES EXPEDITIONS P 31

LE VOLUME DES TRANSPORTS P 33

UNE FAMILLE DE CARRIERS : LES DAVID P 36

ANNEXES P 43

I - REGLEMENT DES CARRIERES COMMUNALES (19 décembre 1878) P 43

II - REGLEMENTATION PREFECTORALE DES EXPLOSIFS (1886) P 44

III - LISTE DES CARRIERS ET PRODUCTION DE PAVES POUR LE

DEUXIEME TRIMESTRE 1886 P 44

IV - ETAT NOMINATIF DES CARRIERS AU 1er JANVIER 1889 P 44

V - NOMBRE D’OUVRIERS CARRIERS (1896) P 44

VI - CONTRAT DE TRAVAIL ETABLI PAR LE SYNDICACT DES

 OUVRIERS CARRIERS (1911) P 44

VII - PRODUCTION DE PAVES POUR LES ANNEES 1911, 1912 et 1913 P 45

VIII - PRODUCTION CONNUE DES FRERES DAVID P 46

IX -REPARTITION MENSUELLE DES TRAJETS EFFECTUES PAR

 LES TARTANES DAVID P 47

X - REPARTITION MENSUELLE DU NOMBRES DE PAVES DE LA CIOTAT

EXPORTES A MARSEILLE DE 1863 A 1869 P 47

XI - LISTE DES ENTREPRENEURS MARSEILLAIS P 47

ILLUSTRATIONS P

1. Les Archives municipales de La Ciotat seront désignés par l’abréviation AMLC. [↑](#footnote-ref-1)
2. Villeneuve : Statistique du Département des Bouches-du-Rhône - Tome II. [↑](#footnote-ref-2)
3. Lettre n°316 du 18 septembre 1839 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-3)
4. Lettre n°344 du 10 octobre 1839 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-4)
5. Réponse du 25 juin 1840 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-5)
6. E.M. Masse : Mémoire historique et statistique du canton de La Ciotat (1842). [↑](#footnote-ref-6)
7. Roches composées de quartz et d’argiles. [↑](#footnote-ref-7)
8. Lettre du Préfet des Bouches-du-Rhône adressée au maire de La Ciotat du 13 août 1851 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-8)
9. Lettre n°316 du 27 février 1849 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-9)
10. Courrier du 28 février 1849 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-10)
11. « ... une partie de nos terrains communaux comprise sous le nom de Plaine Brunette, renferme dans sa partie supérieure des carrières de pierres de grès dont on pourrait extraire des pavés. Le Conseil avait manifesté dans le temps l’intention de faire exploiter ces carrières qui seraient une source féconde de revenus pour notre commune. On pourrait procéder à cette exploitation avec plus de facilités si les terrains en question n’étaient pas soumis au régime forestier » (Lettre n° 22 du 14 décembre 1849 - Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-11)
12. Lettre n°425 du 8 novembre 1853 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-12)
13. Lettre n°307 du 17 juillet 1854 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-13)
14. Lettre n°114 du 21 décembre 1854 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-14)
15. Lettre n°345 du 7 juin 1855 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-15)
16. Lettre de la Préfecture datée du 11 juillet 1855 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-16)
17. Nous ignorons par contre, quel est le montant des taxes apportées par les carrières privées à cette date. [↑](#footnote-ref-17)
18. Lettre du 10 septembre 1854 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-18)
19. Lettre n°1077 du 29 mai 1857 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-19)
20. Lettre du 16 mars 1857 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-20)
21. Lettre n°1104 du 23 juin 1857, n°1775 du 25 octobre 1859 (Correspondance Municipale - AMLC) et lettre du Préfet du 14 janvier 1857 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-21)
22. A l’exception d’un seul voyage inférieur à ce seuil avec 200 pavés. [↑](#footnote-ref-22)
23. Là aussi à l’exception d’un seul voyage supérieur à ce seuil avec 5 000 pavés. [↑](#footnote-ref-23)
24. Ponts et Chaussées (Port de La Ciotat) : Relevé des bâtiments de commerce employés à l'exportation des pavés du port de La Ciotat à Marseille (1859) (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-24)
25. Lettre n°1008 du 15 novembre 1862 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-25)
26. Lettre n°190 du 29 août 1863 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-26)
27. Au mois d’aôut 1867, la Municipalité émettra un projet de division en neuf lots des carrières de la plaine Brunette (lettre n° 155 du 26 août 1867 - Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-27)
28. Le règlement figure en Annexe I. [↑](#footnote-ref-28)
29. Leur siège social se trouve au 24 de la rue Jaubert à Marseille. [↑](#footnote-ref-29)
30. Leur bail expire le 31 décembre 1868. [↑](#footnote-ref-30)
31. Lettre n°500 du 28 décembre 1869 (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-31)
32. Lettre n°528 du 31 décembre 1869, écrite trois jours seulement après la lettre du 28 décembre (Correspondance Municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-32)
33. Lettre n° 26 du 7 janvier 1869 (Correspondance municipale - AMLC). [↑](#footnote-ref-33)
34. Dossier « Carrières » - AMLC. [↑](#footnote-ref-34)
35. Extrait du « Journal de Joseph Vence ». Manuscrit inédit conservé au Musée Ciotaden. [↑](#footnote-ref-35)
36. Voir l’annexe I . [↑](#footnote-ref-36)
37. Dossier « Carrières » - AMLC. [↑](#footnote-ref-37)
38. Il est indiqué 10 francs le mille, ce qui revient au même. [↑](#footnote-ref-38)
39. Article 16 du règlement de 1885. Brochure imprimée (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-39)
40. Voir Annexe II. [↑](#footnote-ref-40)
41. Voir l’état nominatif des carriers en Annexe IV. [↑](#footnote-ref-41)
42. Voir Annexe V. [↑](#footnote-ref-42)
43. Une commande de 80 000 pavés. [↑](#footnote-ref-43)
44. Lettre de Joachim David adressée à « Monsieur le Président des Ouvriers Carriers et Similaires de La Ciotat » (AMLC). [↑](#footnote-ref-44)
45. « Le syndicat des ouvriers carriers fraternisant avec le Réveil Social Italien, ont organisé une grande soirée de famille le dimanche 3 février pour fêter la victoire des ouvriers carriers ; et nous serions désireux que vous voudrez bien honorer de votre présence le succès de notre fête ». Lettre conservée dans le Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-45)
46. Dossier « Carrières » - AMLC. [↑](#footnote-ref-46)
47. Voir Annexe VI. [↑](#footnote-ref-47)
48. Dossier « Carrières » - AMLC. [↑](#footnote-ref-48)
49. Approuvée le 26 mars 1914 par le Préfet. [↑](#footnote-ref-49)
50. Le bureau élu est composé de MM. Abbadie, François David, Louis Lussignol, François Masse, Jules Sturlèse et Alexandre Tizot. [↑](#footnote-ref-50)
51. Les deux non adhérents sont propriétaires de leur propre carrière. [↑](#footnote-ref-51)
52. Surtout la carrière du Loing. [↑](#footnote-ref-52)
53. Située aujourd’hui à l’emplacement de la zone industrielle nommée Athélia II, à proximité du poste de péage autoroutier. [↑](#footnote-ref-53)
54. Cette carrière sert aujourd’hui de cadre « au tir au pigeon d’argile » organisé par un club de tir. [↑](#footnote-ref-54)
55. A l’emplacement actuel du club de tir. [↑](#footnote-ref-55)
56. Voir dans Annexes l’état nominatif des carriers au 1er janvier 1889. [↑](#footnote-ref-56)
57. Ancien carrier ciotaden aujourd’hui décédé. [↑](#footnote-ref-57)
58. Paul Masson : LES BOUCHES-DU-RHONE. [↑](#footnote-ref-58)
59. Procès-verbal de reconnaissance du 19 décembre 1888 - Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-59)
60. Dimensions accordées presque automatiquement par la Préfecture. [↑](#footnote-ref-60)
61. D’après le Larousse du XIXe siècle. [↑](#footnote-ref-61)
62. Cet axe correspond au sens de déplacement des véhicules à roues. [↑](#footnote-ref-62)
63. Cet outil est une pièce de bois dur tronconique portant sur les côtés deux grandes anses à heuteur de mains d’homme. Un mouvement de va-et-vient vertical est appliqué à l’outil qui frappe le pavé sur son sommet. L’homme ajoute sa force au poids de l’outil pour enfoncer le pavé dans le sable. [↑](#footnote-ref-63)
64. Registres de l’intendance du port de Marseille (AD - 200 E). [↑](#footnote-ref-64)
65. Voir Annexe XI. [↑](#footnote-ref-65)
66. Le cas le plus extrême que nous ayons rencontré est celui de l’entrepreneur Savon qui au mois d’avril 1898 reçoit 400 tonnes de pavés en provenance d’Agay en un seul voyage, l’année suivante, le même mois, 500 tonnes en deux voyages, toujours en provenance d’Agay. En 1900, nous notons pour le même mois, 477 T en deux voyages à partir d’Agay et 220 T en un seul voyage à partir de St-Raphaël. Il serait intéressant de connaître ses autres arrivages mensuels arrivages : il pourrait être le plus gros entrepreneurs de pose de pavés des rues de Marseille. Nous n’avons pas noté d’activité de cete entrepreneur avant 1898 qui pourrait travailler à une autre échelle que celles de ses confrères plus anciens. [↑](#footnote-ref-66)
67. Il existait à cette époque un Lucien David, entrepreneur de travaux publics, demeurant 4 Boulevard Philippon (en 1885) et 44 rue d’Anvers (en 1890) Il n’a pas été possible de découvrir s’il existait un lien de parenté ou simplement une homonymie entre ce David entrepreneur et les David, carriers de La Ciotat. [↑](#footnote-ref-67)
68. Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-68)
69. Correspondance municipale de mai 1872 (AMLC). [↑](#footnote-ref-69)
70. Correspondance municipale - Lettre n° 272 du 30 octobre 1851 (AMLC). [↑](#footnote-ref-70)
71. Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-71)
72. D’après les renseignements fournis par l’en-tête de leur papier à lettre, ils étaient exploitants de carrières (pophyres de St-Tropez et grès de La Ciotat), producteurs de pavés et de bordures, de pierre à bâtir et de gravier. Ils travaillaient également à l’exportation. [↑](#footnote-ref-72)
73. Qui avaient pour nom Espérance, Intelligent et Saint-Jean-Baptiste. [↑](#footnote-ref-73)
74. Antoinette et L’Oncle. [↑](#footnote-ref-74)
75. Fortuné. [↑](#footnote-ref-75)
76. Les grès de La Roche Redonne sont les plus réputés. [↑](#footnote-ref-76)
77. Nous ne connaissons pas le montant des taxes intermédiaires des années entre cette date et 1885 où la taxe était encore de 10 francs le mille. [↑](#footnote-ref-77)
78. Le 20 septembre 1878, une pétition signée par 45 voituriers charretiers et carriers est adressée à la mairie : « Le chemin d’exploitation des carrières de la Roque Redonne se dégrade, le trafic devient presque impossible et dangereux pour les chevaux » - Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-78)
79. Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-79)
80. Bérenger (1 transport), Didier (1), Germain (1), Julien (10), Noël (9) et Tassy(3). [↑](#footnote-ref-80)
81. On appelle bornage dans le langage maritime un cabotage local qui ne dépasse pas une distance de 15 lieues marines (soit approximativement 80 kilomètres) et pratiqué par des navires d’un tonnage inférieur à 25 tonneaux. [↑](#footnote-ref-81)
82. On appelle bornage dans le langage maritime un cabotage local qui ne dépasse pas une distance de 15 lieues marines (soit approximativement 80 kilomètres) et pratiqué par des navires d’un tonnage inférieur à 25 tonneaux. [↑](#footnote-ref-82)
83. Concurrence des bateaux à vapeur et du train. [↑](#footnote-ref-83)
84. Au mois d’octobre 1864, sur 32 navires chargés de pavés quittant le port de La Ciotat, 29 ont Marseille pour destination, 3 seulement vont à Toulon. [↑](#footnote-ref-84)
85. D’après leur tonnage, ces deux navires correspondraient à des trois-mâts. [↑](#footnote-ref-85)
86. Registres de l’Intendance de la Santé du port de Marseille, série 200 E, des Archives Départementales des Bouches-du-Rhône. [↑](#footnote-ref-86)
87. A vrai dire, le chaland peut gréer une minuscule voile latine mais elle ne sert que pour aider à la manoeuvre. En aucun cas, elle ne peut servir à la propulsion. Quant au mât, la plupart du temps il sert de support à une bigue pour la manutention lors des opérations de chargement ou de déchargement. [↑](#footnote-ref-87)
88. Les marins provençaux. [↑](#footnote-ref-88)
89. C.L. Chameyron - Le Yacht n°662 (1890). [↑](#footnote-ref-89)
90. On ne connaît pas d'essai d'installation de moteur à vapeur à bord d'une tartane. [↑](#footnote-ref-90)
91. C’est sous ce vocable qu’est désigné le mât de beaupré en Provence. [↑](#footnote-ref-91)
92. La plupart des renseignements administratifs proviennent des documents des Archives de la Douane de Martigues (Registre II P 6 n°118) et des Archives de la Douane de Toulon - bureau de La Ciotat ( Registre II P 6 n°117) Ces registres sont conservés aux Archives Départementales des B.d.R.). Quelques renseignements complémentaires ont été fournis par les Rôles de Désarmement de La Ciotat conservés dans les Archives du Musée Ciotaden. [↑](#footnote-ref-92)
93. Côte 200 E des Archives Départementales des Bouches-du-Rhône. [↑](#footnote-ref-93)
94. Voir ci-après : les David, une famille de carriers. [↑](#footnote-ref-94)
95. A l’exception d’un trajet entamé le 10 avril et terminé le 13 avril à 13 h 30. Sans doute un retard du à un vent de mistral particulièrement violent qui a nécessité une mise à l’abri à Cassis ou à l’entrée d’une calanque abritée ; mais ce n’est qu’une supposition. Il faut préciser que les patrons de tartanes (capitaines pour l’Administration) ne déposaient pas de rapport de mer devant les juges de Paix (Série 531 U des Archives Départementales des Bouches-du-Rhône) à leur arrivée comme leurs homologues de la Marine Marchandes car les avaries de marchandises ne se produisaient pas sur ce type de chargement, à moins de jeter les pavés à la mer en cas de trop gros danger et encore cela devait se régler à l’amiable car nous n’avons trouvé aucune trace de rapport de mer émanant d’un capitaine de tartanes transportant des pavés. [↑](#footnote-ref-95)
96. Ceux du 28-29 octobre et du 7-8 novembre. [↑](#footnote-ref-96)
97. Cuivre extrait dans le Var et chargé à Toulon. [↑](#footnote-ref-97)
98. Ou un autre port de la rade de oulon, La Seyne ou St-Mandrier. [↑](#footnote-ref-98)
99. D’après le registre des rôle s de désarmement conservé au Musée Ciotaden. [↑](#footnote-ref-99)
100. D’après un rapport des Ponts et Chaussées - Dossier « Carrières » (AMLC). [↑](#footnote-ref-100)
101. Registres de l’Intendance de la Santé du port de Marseille (côte 200 E des A.D. des B.d.R.). [↑](#footnote-ref-101)
102. Lacroix, Joachim, Hippolyte, né le 3 mai 1854. [↑](#footnote-ref-102)
103. Roi, Marius, Louis, le 6 janvier 1860. A cause de son premier prénom, le préposé à l’Etat-Civil a d’abord refusé de l’inscrire : « c’était malséant vis-à-vis de la République ». [↑](#footnote-ref-103)
104. L’un des enfants de la famille, Laurent Frédéric David aura un fils Augustin Marius Pierre en 1879 qui est tailleur de pavés au moment de sa majorité et le restera toute sa vie. [↑](#footnote-ref-104)
105. Sur les actes d’Etat-civil, elle est mentionnée comme étant illettrée ce qui est encore fréquent à l’époque. Son mari par contre sait très bien se servir d’un porte-plume pour le travail administratif de son exploitation. [↑](#footnote-ref-105)
106. Anne, Adrienne, Claudine, dite Anna. Lorsque cette dernière se mariera, le 25 juillet 1895, à La Ciotat, l’un des témoins de son mariage sera l’entrepreneur marseillais Jean-Baptiste Scavino, l’un des bons clients de son père. [↑](#footnote-ref-106)
107. Il a vingt-six ans. [↑](#footnote-ref-107)
108. De ce mariage naîtra un fils, André, qui ira habiter à Marseille. [↑](#footnote-ref-108)
109. Ce chemin de 110 mètres pour une largeur moyenne de 3 mètres avait été autorisé le 10 avril 1889 pour desservir la nouvelle concession de la Roche Redonne. Les pins d’Alep présents sur le site doivent être abattus par les Eaux et Forêts. D’autre part, ce chemin ouvre droit une redevance annuelle de 1 franc. [↑](#footnote-ref-109)
110. Lettre de Marius David en date du 17 septembre 1891 adressée à M. le Maire de La Ciotat (Dossier Carrières - AMLC). [↑](#footnote-ref-110)
111. A la fois excédent du nombre de jours accordés pour le chargement d’un navire et frais afférents à cette situation (Dictionnaire de Marine Willaumez). [↑](#footnote-ref-111)
112. Sète mais écrit avec l’orthographe de l’époque. [↑](#footnote-ref-112)
113. « Nous sommes volé par Masse pire que au temps jadis dans le bois de Cuges » ! (Extrait de la lettre de Joachim David). [↑](#footnote-ref-113)
114. Lettre adressée à Marius David et conservée dans le dossier « Carrières » des AMLC. [↑](#footnote-ref-114)
115. C’est le maire qui parle. [↑](#footnote-ref-115)
116. Là où aujourd’hui se trouve un stand de tir. [↑](#footnote-ref-116)
117. Le 23 février 1907. [↑](#footnote-ref-117)
118. Honoré fera modifier le gréement de la tartane : de latin, il deviendra aurique mais à ce moment-là, la tartane ne transportait plus de pavés. Le petit navire sera ensuite immatriculé à St-Tropez mais l’administration des Douanes a omis d’en préciser la date. [↑](#footnote-ref-118)
119. Voir Annexe VII. [↑](#footnote-ref-119)
120. François Nicodème né le 15 septembre 1877. Il est le fils du frère aîné Lazare [↑](#footnote-ref-120)
121. Au mois de juin 1914, Joachim écrit au conservateur des Eaux et Forêt pour lui signaler que la caution n’est plus apportée par Augustin David qui n’est plus propriétaire mais par Henry Matheron. [↑](#footnote-ref-121)
122. Fils de Laurent Frédéric David, un des frères de Joachim. [↑](#footnote-ref-122)
123. Acte signé par Augustin et Adrien David , daté du 30 décembre 1919 et légalisé par le maire Badelon pour être annexé au bail Joachim David (Dossier Carrières - AMLC).. [↑](#footnote-ref-123)
124. Lettre du 16 mai 1922 (Dossier Carrières - AMLC). [↑](#footnote-ref-124)
125. Redevance versée tous les trimestres à la Caisse du Receveur Municipal. [↑](#footnote-ref-125)
126. Dossier « Carrières » - AMLC. [↑](#footnote-ref-126)
127. Il est ajouté une mention au crayon sur le document : « Voir s’il ne vaudrait pas mieux dire 3 ans ». [↑](#footnote-ref-127)
128. Il sera ajouté par la suite, et cela figure dans une autorisation de 1889 : « délits et dégats commis à l’ouïe de la cognée de la carrière ». [↑](#footnote-ref-128)
129. Mention ajoutée à l’encre : « A cet effet une caution leur est imposée ». [↑](#footnote-ref-129)
130. Lettre de la préfecture du 17 août 1886 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-130)
131. Pièce jointe à l’autorisation de concession de carrières de pavés du 9 décembre 1888 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-131)
132. Le numéro 18 figure bien avec le même nom et la même caution que le numéro 17. [↑](#footnote-ref-132)
133. Document daté du 10 novembre 1896 (Dossier « Carrières » - AMLC). [↑](#footnote-ref-133)
134. Registres de l’Intendance de la Santé du port de Marseille (AD : série 200 E). [↑](#footnote-ref-134)