



Cécilia Pédini

Les Carrières de la Couronne de l'Antiquité à l'époque contemporaine

Publications du Centre Camille Jullian

Chapitre 1. Introduction

DOI : 10.4000/books.pccj.3363

Éditeur : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance

Lieu d'édition : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance

Année d'édition : 2013

Date de mise en ligne : 6 avril 2020

Collection : Bibliothèque d'archéologie méditerranéenne et africaine

EAN électronique : 9782491788032



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

PÉDINI, Cécilia. *Chapitre 1. Introduction* In : *Les Carrières de la Couronne de l'Antiquité à l'époque contemporaine* [en ligne]. Publications du Centre Camille Jullian, 2013 (généré le 19 octobre 2023).

Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pccj/3363>>. ISBN : 9782491788032. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pccj.3363>.

Le texte seul est utilisable sous licence . Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Chapitre 1

INTRODUCTION

Les carrières de La Couronne sont toutes situées à proximité du littoral, sur un vaste « plateau », ce qui permet aux carriers d'extraire aisément les matériaux, de les déplacer, voire même de changer de lieu d'extraction, sans que cela entraîne la moindre complication.

Le transport des matériaux se fait rarement par voie terrestre, il se limite la plupart du temps à la liaison entre la carrière et le port d'embarquement. Les exploitations sont assez proches les unes des autres, puisqu'elles sont regroupées sur une superficie dont la longueur totale n'excède pas 3 km d'est en ouest et 2 km du nord au sud. Les déplacements de matériaux depuis une exploitation vers le littoral ne couvrent généralement pas une distance supérieure à 1 km. On sait grâce à l'enquête qui fut ordonnée par l'abbaye de Montmajour en 1667 (document n° 16) qu'elles servent très rarement à l'approvisionnement de Martigues, d'abord pour des questions de transport : il est difficile d'acheminer les pierres depuis La Couronne en direction du nord et jusqu'à Martigues par charrette, principalement à cause des vallons et « de la fatigue » que cela occasionne sur les animaux de l'attelage. Le transport pourrait être assuré par voie maritime (canal de Caronte et étang de Berre), mais son coût est similaire à celui du transport pour Marseille, et il existe à proximité plus immédiate de la ville des carrières de calcaire assez similaire, comme celles de Ponteau (*infra*, p. 203) ou de Saint-Chamas.

Le calcaire de la Couronne se diffuse en revanche, de manière très intensive dans les villes qui bordent le littoral méditerranéen, à Marseille bien entendu, mais aussi à La Ciotat, La Seyne sur Mer, Toulon et les îles d'Hyères, en raison de la commodité de transport (*infra*, fig. 135). On le transporte par bateau dès le II^e s. av. J.-C. (époque hellénistique) principalement en direction de Marseille. La cité est depuis plusieurs siècles florissante en raison du commerce qu'elle exerce avec des contrées parfois très éloignées (ex : Vix ou Heuneburg), avec qui elle échange poteries et vins contre des métaux. Cependant, son territoire reste longtemps limité dans un rayon de 7 ou 8 km, probablement autour du Lacydon. L'expansion de la *chôra* se fait essentiellement vers la fin du III^e s

ou début II^e s. av. J.-C (Rothé, Tréziny 2005, p. 217). C'est précisément à cette époque que les pierres de La Couronne commencent à être utilisées dans les constructions de *Massalia*. L'extension du territoire associée à la richesse de Marseille lui permet donc de s'approvisionner dans des carrières un peu plus éloignées. À partir de cette époque, la pierre de la Couronne ne cessera quasiment pas d'être utilisée dans les constructions de Marseille ; l'exploitation connaîtra cependant quelques ralentissements, essentiellement liés aux pratiques observées dans l'ensemble du bâtiment. À chacune des périodes étudiées, nous trouvons un transport qui est fonction de l'organisation même des chantiers de construction.

La question du transport est déterminante dans le choix d'un matériau ou d'un site d'extraction. On sait que le transport lapidaire nécessite, à La Couronne, l'utilisation des voies charretières pour relier la carrière au port et des voies maritimes pour les trajets plus longs, du port de La Couronne ou Carro au port de la ville de destination du matériau.

L'étude de ces moyens repose essentiellement sur deux sources documentaires, la première archéologique et la seconde archivistique.

De nombreux aménagements en relation avec le transport ont été retrouvés à La Couronne. La plupart des carrières du littoral livrent encore aujourd'hui des vestiges d'encoques, de bornes ou de bittes d'amarrage. Elles permettent d'abord d'attester l'embarquement *in situ* des matériaux qui y sont extraits, mais évoquent également l'utilisation du site, après l'abandon de l'exploitation côtière, comme port d'embarquement pour les pierres issues des carrières de plaine. Entre ces dernières et les ports, on trouve souvent des traces de voies de circulation terrestre. Elles sont le plus souvent conservées sur un petit tronçon sous forme d'ornières ou de glissières. On trouve enfin, de manière plus exceptionnelle, des épaves de navires de transport lapidaire qui ont fait naufrage avec leur cargaison à proximité des côtes. Une épave chargée de blocs de pierres de La Couronne a été retrouvée au large de Carry-le-Rouet (Long 1986a, b, c). Deux autres ont été jointes à cette étude, bien que le chargement soit exclusivement composé de pierres

extraites vraisemblablement des carrières de Ponteau.⁵⁷ Elles seront utilisées comme élément de comparaison pour une meilleure approche des bâtiments de transport anciens.

A ces données archéologiques, viennent s'ajouter les informations contenues dans la documentation d'archives. Elles concernent principalement la fin du Moyen Âge et l'époque moderne et permettent de mieux cerner l'organisation et les modalités de transport des pondéreux. On trouve des contrats de commande de matériaux qui évoquent les conditions de vente dans lesquelles s'intègre souvent la question du transport. On trouve également des conventions passées entre plusieurs carriers associés et un transporteur pour le transit des pierres pour une durée déterminée. D'une manière générale, nous verrons que les modalités dépendent de la nature du commanditaire et du contexte socio-historique du village de La Couronne.

Avant d'aborder le transport, il paraît nécessaire d'évoquer le traitement du matériau avant son envoi vers le chantier de construction. Plusieurs opérations s'imposent entre ces deux étapes : préparation des blocs, vérification, marquage, déplacement et chargement. Dans cette présentation, certains exemples seront pris dans d'autres sites, soit pour pallier un manque de données ou de vestiges, soit pour conforter certaines suppositions. Nous traiterons ensuite séparément le transport terrestre et le transport maritime, en évoquant dans les deux cas la typologie des traces conservées *in situ*, leur emplacement, l'organisation du moyen de transport, après quoi nous tenterons de caractériser de manière formelle les véhicules employés.

Enfin, nous aborderons ces moyens de transport d'un point de vue plus économique, par le biais des coûts et de la nature de la main d'œuvre qui exerce cette activité.

⁵⁷ La pierre extraite dans les carrières de Ponteau est de composition rigoureusement similaire à celle de La Couronne, seule sa couleur change. Il s'agit d'une pierre blanche de même densité que celle de La Couronne, ce qu'il est important de savoir pour étudier le transport des pondéreux. Les matériaux ont donc un poids similaire.