

Excellent article historique lu dans la Provence du 17 mai 2014 – Reportage signé Audrey Letellier –
(sources « Martigues » Lucien Dégut et Octave Vigné, 1964.

Transports : La route fut longue

Pendant longtemps, Martigues, fut à la traîne en terme de moyens de transports mais aussi de routes

Nos ancêtres martégaux semblent s'être contentés de peu pendant longtemps en matière de transports et de voies de circulation : des pistes, plutôt que des routes qui se révélaient peu praticables aux voitures et qui étaient donc plutôt empruntées à cheval, à dos de mulet ou d'âne.

Les messageries se sont organisées à Martigues à partir de 1792. Il n'existait auparavant qu'un embryon de poste. Au cours du 17^{ème} siècle, un courrier venait d'Aix à Martigues tous les lundis, faisait le tour de l'étang de Berre, et retournait à Aix le vendredi.

Vers 1850, le mouvement de la Poste n'avait pas encore pris d'amplitude car un seul facteur assurait la distribution des lettres, qui plus est sur son temps libre eu égard à son métier : cordonnier. Lorsqu'arrivait le courrier, il se dérangeait une heure ou deux de son travail, faisait sa distribution et retournait dans son échoppe.

Quant au transport de marchandises, il était peu important. Il arrivait néanmoins souvent que les produits de la pêche dépassent les besoins de la population, d'où la naissance d'entreprises de messagers. Chaque soir ils emportaient le poisson à Marseille où il était exposé à la vente à la criée. Ces messagers étaient communément appelés « poissonniers ». Leur charrette était recouverte d'une tente en toile reposant sur des cercles qui les mettaient à l'abri, eux et leur marchandise, du mauvais temps.

L'ère des messagers était aussi celle des diligences, de lourdes voitures attelées de trois ou cinq chevaux, aménagées pour les voyageurs et qui faisaient le service de ville à ville dans toute la France. Martigues avait sa diligence vers Marseille. Elle partait tôt le matin et, après cinq heures de route, elle débarquait ses voyageurs sur le cours Belsunce pour revenir l'après-midi vers Martigues.

Lors de la création de la ligne de chemin de fer de Lyon à Marseille, sous le règne de Louis-Philippe, deux projets rivalisaient : celui de Kermingant passant par Martigues, celui de Talabot contournant l'étang par Saint-Chamas, Berre, Rognac, Vitrolles. Le conseil municipal de Martigues, présidé par le maire Paillet, prit le 12 mars 1842, une délibération en faveur du premier projet. Mais la ville d'Aix manifesta son opposition qui souhaitait que cette ligne passe le plus près possible. Le projet Talabot l'emporta donc.

Martigues s'est consolée avec la mise en place, par la compagnie PLM, d'un double service de correspondance par voitures, l'un vers Marseille par la gare de Pas-des-Lanciers et l'autre vers Arles par la gare de Miramas. Ce service a fonctionné jusqu'en 1875 lorsque fut créé le chemin de fer d'intérêt local de Martigues à Pas-des-Lanciers. Une ligne qui disparut 50 ans plus tard. Martigues n'eut guère plus de chance lorsque la compagnie PLM envisagea de réaliser, au début du 20^{ème} siècle une ligne dont les divers tracés passaient par Martigues. C'était sans compter sur l'intervention d'un homme politique influant qui fit que la ligne passa par Caronte, à trois kilomètres de la ville.

Un service de bateaux à vapeur avait été créé en 1836 entre Martigues et Arles, lors de l'ouverture à la navigation du canal d'Arles à Bouc. Ils ne survécurent pas à l'avènement des chemins de fer.

Nous complétons cet excellent article par quelques photos familiales :



Arrivée à Saint-Mitre en calèche vers 1907

(Assis au centre, le poète Louis Braquier entouré de sa sœur, son cousin germain, sa grand-mère, une amie et sa mère)



Martigues « Miroir aux oiseaux » début 20^{ème} siècle



Joutes à Massane début 20^{ème} siècle