

## SUJET(S)

Réseau des carrières de l'Estaque  
Riaux, Caudelette, Corbière, Aiguillon et Vallon

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

13055 – Marseille



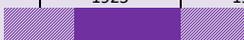
Bouches-du-Rhône

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
13055.51M	/	Rio Tinto usine > Riaux Carrière	1897	≤ 1930
13055.52M	/	Rio Tinto Usine > Caudelette Carrière	≥ 1920	≤ 1970
13055.53M	/	Rio Tinto Usine > Vallon de Payan Carrière via carrière l'Aiguillon	≥ 1897	≤ 1960
13055.54M	/	Rio Tinto Usine > Vallon de Payan Carrière via Corbière	≥ 1910	≤ 1930

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICNOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Port de Marseille. Construction du bassin de la Pinède – 1904-1905	<a href="#">Gallica</a>
Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères – N°18 – 15/07/1883	<a href="#">Gallica</a>
Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères – N°19 – 15/07/1883	<a href="#">Gallica</a>
Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères – N°806 – 20/11/1897	<a href="#">Gallica</a>
Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères – N°1762 – 20/05/1916	<a href="#">Gallica</a>
Ensemble de fabrication des métaux et ensemble d'industrie chimique	<a href="#">Dossier inventaire</a>
Présentation du secteur urbain l'Estaque-les Riaux	<a href="#">Dossier inventaire</a>
Annales des ponts et chaussées. 1ère partie. 1914	<a href="#">Gallica</a>

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



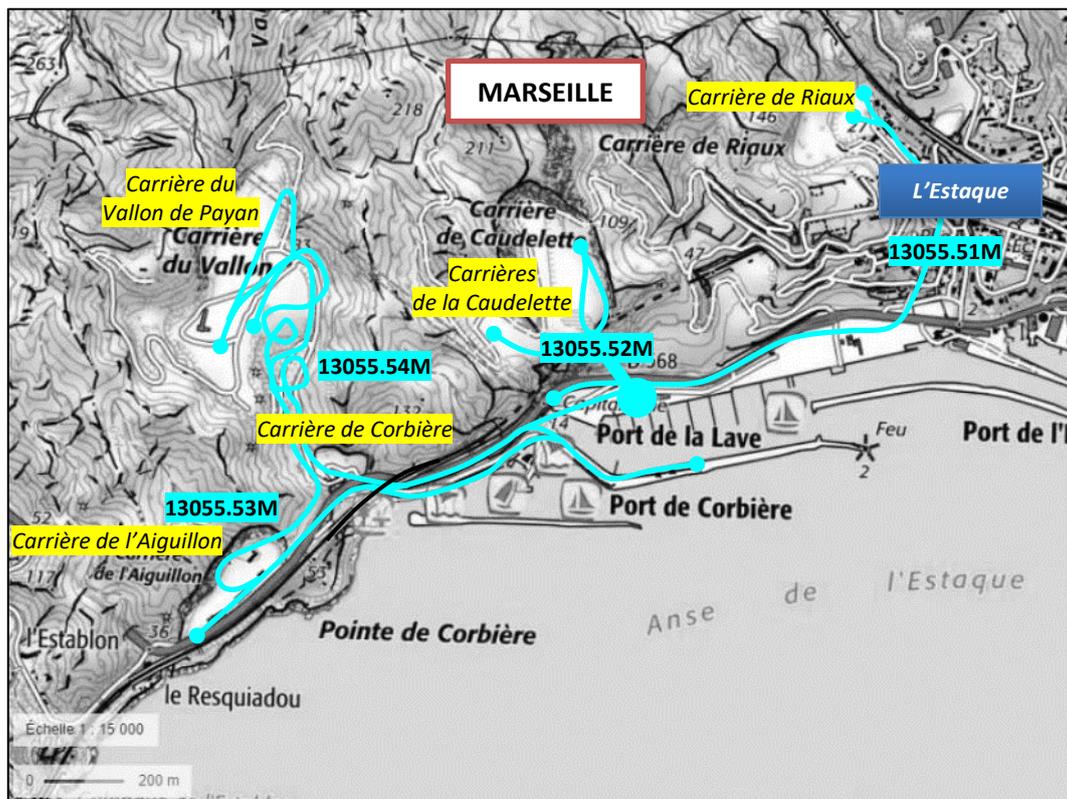
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

## LOCALISATION



— Ecartement Etroit abandonné (réseau principal)



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## PREAMBULE

Les carrières ouvertes dans le XVI<sup>e</sup> arrondissement Marseille l'ont été majoritairement pour l'aménagement des bassins et ports situés entre le Cap Pinède et la Pointe de Corbière. Il est possible que certaines d'entre elles fournissaient les usines chimiques de l'Estaque, mais la documentation consultée ne l'indique pas. On peut supposer que cette utilisation fut marginale.

Le tableau ci-dessous, présente brièvement les 6 carrières décrites dans la fiche. Comme on peut le constater, seules les carrières supérieures des Riaux et de la Caudette devaient alimenter les usines chimiques.

	Nature	Utilisation <sup>1</sup>	Situation en en 1971 <sup>2</sup>	Observation
Riaux	Dolomie	Enrochement	Abandonnée (stade)	Ouverte en 1897 pour la création du bassin de la Pinède. Arrêtée vers 1925. En 1914, elle est la propriété de l'État (Ponts et Chaussées).  <i>NOTA: Une autre carrière, aussi nommée « des Riaux », est située à l'arrière des anciennes usines. Elle était vraisemblablement exploitée par celles-ci (présence de fours à chaux).</i>
La Caudette inférieure		Enrochement	Disparue	Ouverte en 1897 pour la création du bassin de la Pinède. Arrêtée en 1905. Disparue lors du creusement du tunnel du Rove
La Caudette supérieure	Calcaire	Enrochement	Abandonnée	Ouverte en 1920 par l'Entreprise Gourad ZSCHOKKE <sup>3</sup> . Les terrains appartenaient aux sociétés UGINE-KULMANN et PENNAROYA avec lesquelles des contrats avaient été signés. Au milieu des années 1970, la carrière a été remise en exploitation pour la construction de la digue de Saumaty.
La Corbière (ou Est-Aiguillon)	Calcaire dolomie	Construction	Abandonnée	Exploitants : Entreprise CHAGNAUD.
Aiguillon	Dolomie	Construction	Abandonnée	Exploitants : Entreprise CHAGNAUD.
Vallon	Calcaire	Enrochement	En activité	Ouverte par l'entreprise CHAGNAUD pour le chantier du tunnel du Rove. Propriétaire en 1971 : Port Autonome de Marseille

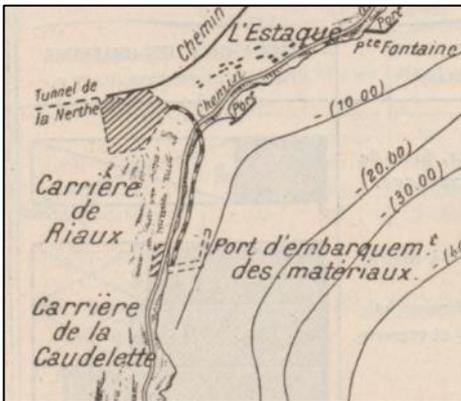
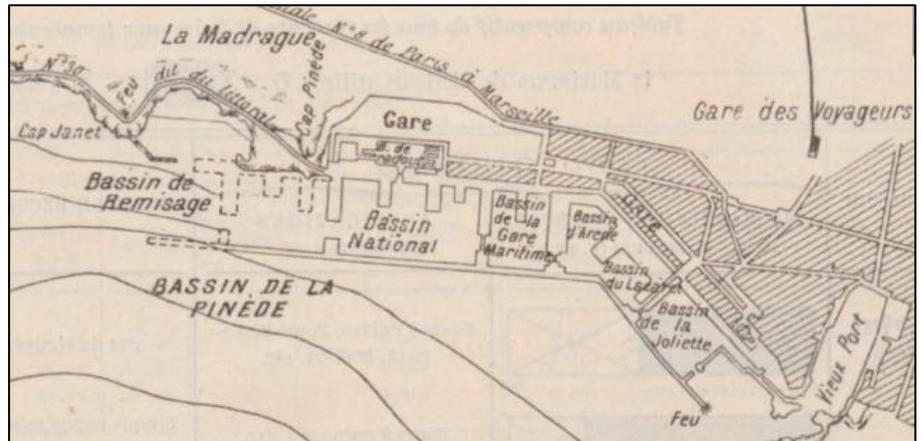
<sup>1</sup> L'utilisation est celle mentionnée par le BRGM dans l'inventaire réalisé en 1970/1971. Elle peut différer de l'utilisation initiale.

<sup>2</sup> La situation est celle mentionnée par le BRGM dans l'inventaire réalisé en 1970/1971. Seule la carrière du Vallon est aujourd'hui exploitée.

<sup>3</sup> En 1924, la Société Française d'Entreprises de Dragages et de Travaux Publics prend le contrôle de l'Entreprise Gourad ZSCHOKKE sous le nom d'Entreprise de Grands Travaux Hydrauliques. Cette dernière s'était installée à Marseille en 1911 pour exécuter des travaux de la digue du Large du Port de Marseille, en collaboration avec d'autres partenaires, dont CHAGNAUD.

## HISTORIQUE

Le 17 juillet 1893, une loi déclare d'utilité publique la construction du Bassin de la Pinède et de la Madrague (bassin de remisage). Ces travaux nécessitent une quantité importante de matériaux. C'est le cas de la digue exécutée par fonds de 25 à 32 mètres, avec un couronnement s'élevant à 3 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer.



C'est pour cette raison que des carrières sont ouvertes dans le vallon de Riaux et à la Caudette et que la jetée du Port de la Lave est prolongée. Un premier chemin de fer à voie étroite est construit afin de relier ces carrières au terre-plein du port d'embarquement.

En 1914, les enrochements mis en œuvre dans la Rade de Marseille proviennent en majeure partie de la carrière de l'Aiguillon, en partie d'une carrière proche de la batterie de la Corbière et, pour le surplus, de la carrière de Riaux. Les enrochements sont tous amenés par voie ferrée au Port de la Lave.

Entre 1911 et 1926, le percement du tunnel du Rove par [LEON CHAGNAUD](#) (voir fiche IRSP [13088.1](#)) implique une quantité importante de moellons. Ceci nécessite l'ouverture de la carrière dans le vallon de Payan (dite « carrière du Vallon ») et à nouveau le prolongement du chemin de fer.

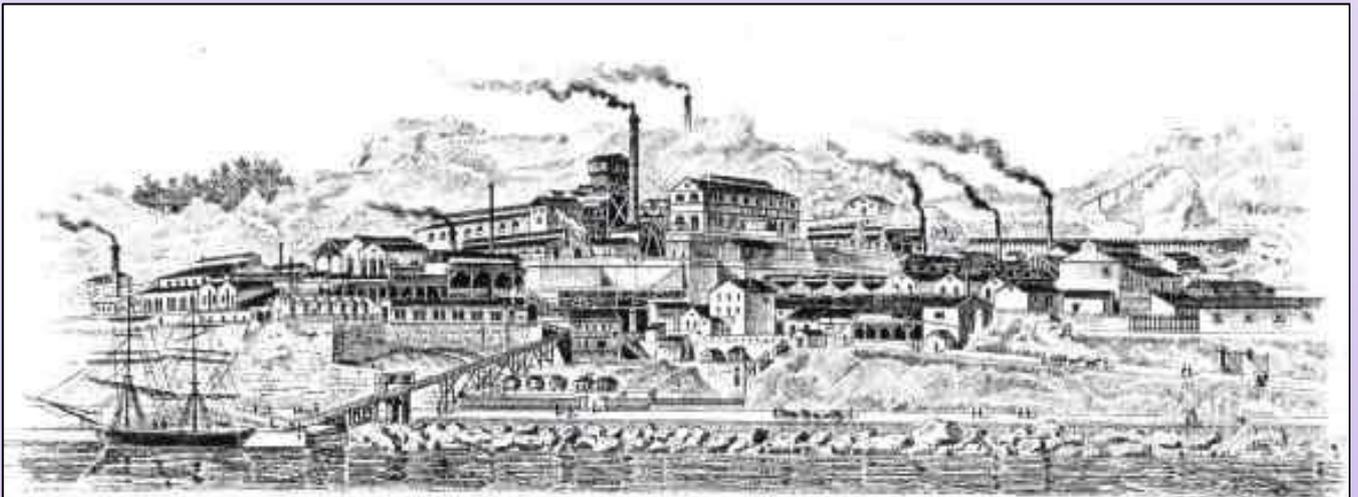
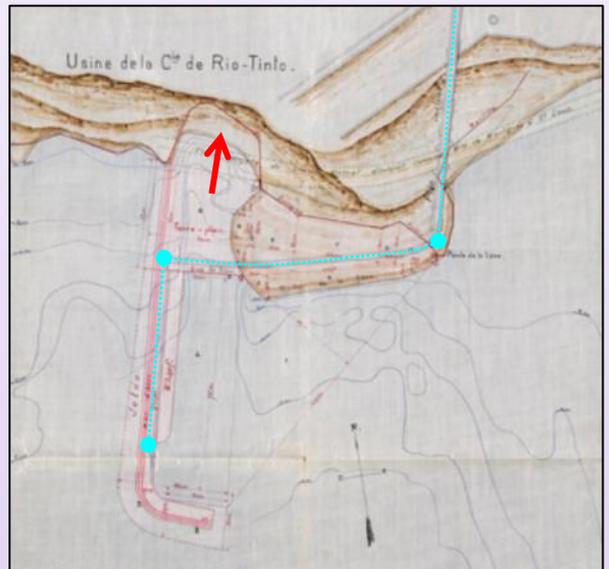


### Rio Tinto

En 1883, la **C<sup>ie</sup> des minerais de Rio Tinto** construit la première usine de l'Estaque. A partir de 1885, celle-ci fabrique des engrais à partir de phosphates en provenance de Carérès (Espagne) ou de gisements français. L'usine extrait également du cuivre et de l'argent de pyrites cuivreuses. La matière première arrive par voie de terre ou de mer, au port même de l'usine.

Une voie ferrée est posée sur la jetée puis longe le quai jusqu'à la Pointe de la Lave. De là, un plan incliné monte les wagonnets jusqu'au cœur de l'usine. Ci-dessous, le plan incliné est visible dans la moitié gauche de la gravure. Ci-contre, l'itinéraire du chemin de fer est indiqué en pointillés bleus. La flèche rouge localise la première carrière de la Caudelette. C'est à cet endroit qu'est situé la tête sud du tunnel du Rove.

Ce petit chemin de fer n'étant pas mentionné sur la carte levée en 1901-1902, on peut supposer qu'il a cessé de fonctionner dans les années 1890.



L'usine de Rio Tinto est reprise en 1890 par la **S<sup>té</sup> des produits chimiques de Marseille-l'Estaque** (acides sulfuriques et soude). En 1900, l'usine d'engrais **Osseine Paul Brunon et Mital, Cambon et C<sup>ie</sup>** est créée.

En 1916, la zone est partitionnée :

- La partie nord-est du terrain revient à la **S<sup>té</sup> minière et métallurgique Penarroya** (plomb). **Métal Europe** lui succède. L'activité cesse en 2001.
- La partie sud-ouest passe à la **S<sup>té</sup> Kuhlmann** (acide sulfurique, soufre, chlorures divers) jusqu'en 1967. **Ugine-Kuhlmann, Elf Atochem et Atofina** lui succèdent. L'activité cesse en 1989.

## DE RIAUX A LA CAUDELETTE

### La carrière de Riaux



Carte IGN – 1901-1902

Cette carrière cesse d'être exploitée au milieu des années 1920.

Cette carrière ne doit pas être confondue avec une autre carrière éponyme, située sur les hauteurs et ouverte plus tard, à l'arrière des usines. La première carrière de Riaux est établie sur deux niveaux au pied du viaduc du chemin de fer Paris-Marseille. Un plan incliné est posé entre les deux étages. Il est du type monovoie avec évitement central. Il est visible à gauche sur la photo ci-dessous, prise en août 1904.

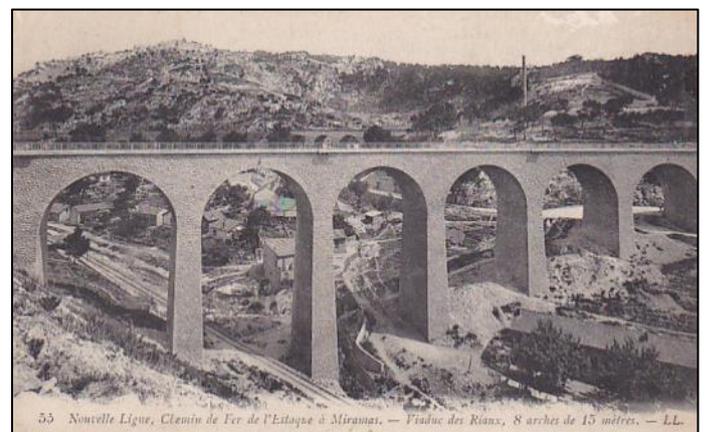


### De Riaux à la Caudelette

Segment De Ligne : [13055.51M](#)

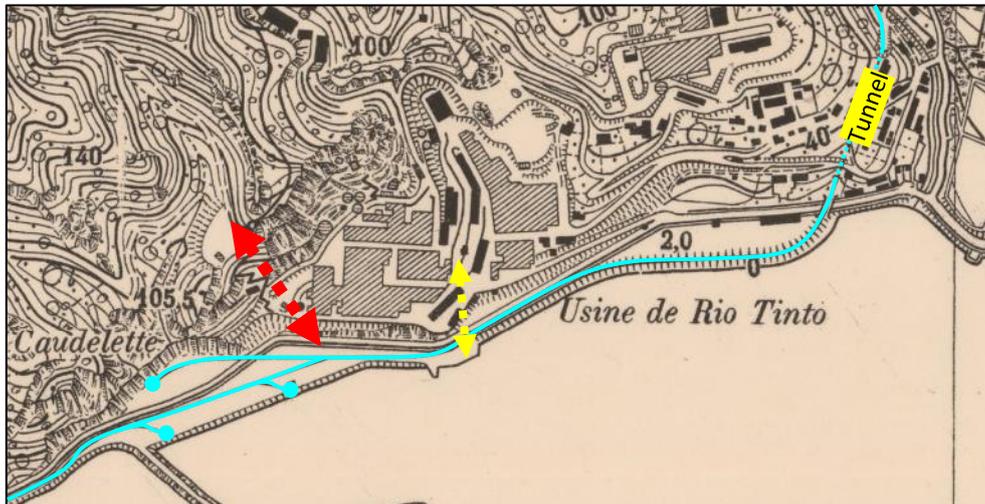


Il existe quelques rares cartes postales sur lesquelles la voie est visible dans le vallon de Riaux. Ci-contre, elle arrive de la carrière et va pénétrer à droite, dans un tunnel (voir fiche ITFF [13055.21](#)).



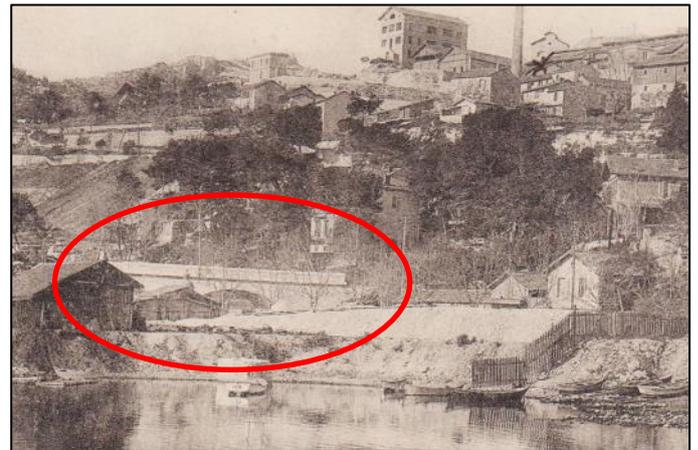
Ci-contre, la voie passe sous le viaduc des Riaux de la ligne de Miramas à l'Estaque, mis en service le 15 octobre 1915. En arrière-plan, l'autre viaduc des Riaux de la ligne de Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles, mis en service le 15 janvier 1848 (section Pas-des-Lancier – Marseille).

Le tracé de la ligne, entre le tunnel et la carrière inférieure de la Caudelette, est reportée ci-dessous. Nous sommes vers 1900. La ligne de Miramas à l'Estaque n'existe pas encore. En tirets jaunes : l'emplacement approximatif du plan incliné de l'usine de l'usine de Rio Tinto. En tirets rouges : l'emplacement du plan incliné de la carrière supérieure de la Caudelette, ouverte en 1920.

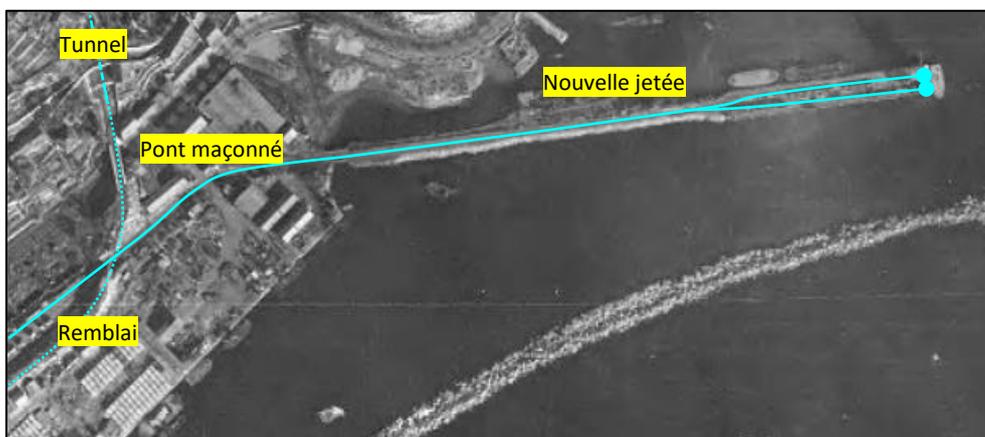


Carte IGN – 1901-1902

Après la traversée du tunnel, la voie franchit un pont en maçonnerie au-dessus de la [rue Marcel Redelsperger](#). Celui-ci existe toujours en 2017. Sur la carte postale ci-contre, le tunnel est à droite.



Après le pont, la voie descend lentement sur un remblai, jusqu'au pied de l'usine de Rio Tinto. Vers 1930, le port de l'Estaque est aménagé avec la pose d'une voie ferrée sur une nouvelle jetée. Ceci nécessite de traverser le remblai. La voie de la carrière, devenue inutile, n'est pas rétablie.

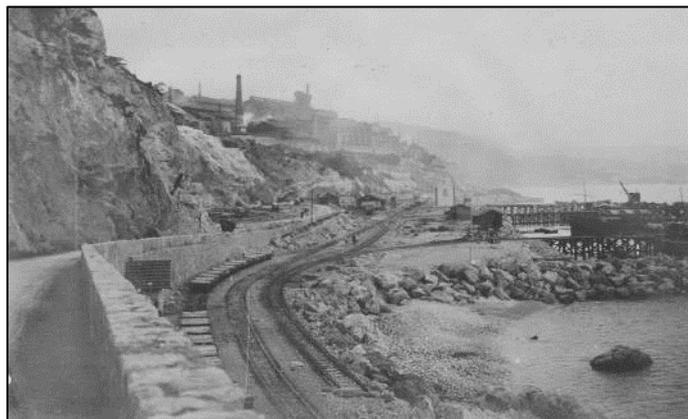
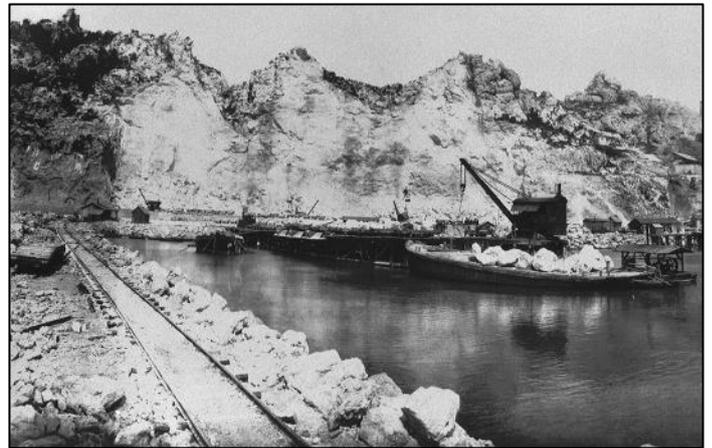


Vue aérienne IGN - 1943

*La carrière inférieure de la Caudette*

C'est face à cette carrière que les enrochements sont chargés sur des chalands. La voie au premier plan est posée sur la jetée.

L'exploitation de la carrière inférieure de la Caudette cesse en 1905. Elle est située à l'endroit même de la tête sud du tunnel du Rove.



Ci-dessus à gauche, la carrière de la Caudette. Au premier plan la voie continue, dos au photographe, vers les carrières de la Corbière et de l'Aiguillon. Il n'y a pas de voie posée en accotement de la route.

Ci-contre et ci-dessous, les trois estacades et la jetée du port de la Lave. Elles permettent l'embarquement des enrochements à destination du bassin de la Pinède. Une voie ferrée est posée sur chacune d'elles. Le percement du tunnel du Rove n'a pas encore débuté.

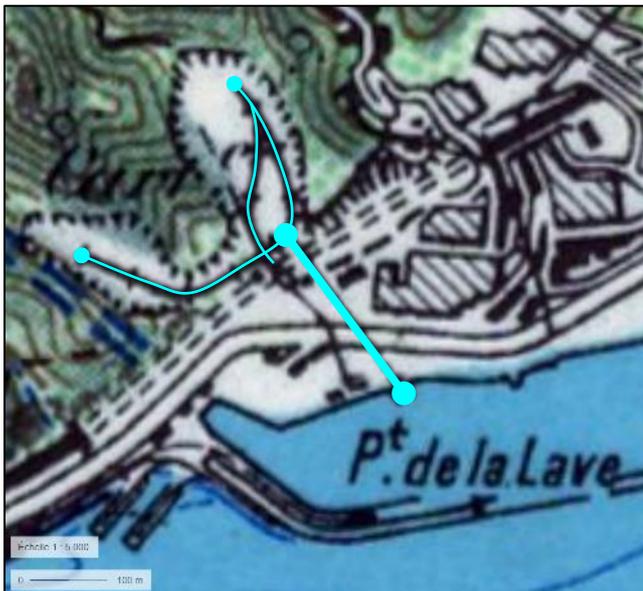




Durant le chantier du tunnel du Rove, le trafic ferroviaire n'est pas interrompu. Un pont provisoire est construit à la tête sud du tunnel (voir fiche IPVD [13055.51A](#)). Il est vu ci-contre en 1916, pavoisé pour l'inauguration du percement du tunnel.

### La carrière supérieure de la Caudelette

Segment De Ligne : [13055.52M](#)



Carte IGN - 1959

Cette carrière est ouverte en 1920, à environ 100 mètres au-dessus du port de la Lave. Afin de descendre les roches jusqu'au port, un impressionnant plan incliné est construit.



Ce plan incliné est constitué de deux voies sur lesquels circulent un truc porteur. Deux wagons peuvent être positionnés perpendiculairement à la pente. Ci-contre, on aperçoit le contrepoids à l'avant du truc.

La pente moyenne est d'environ 50%.

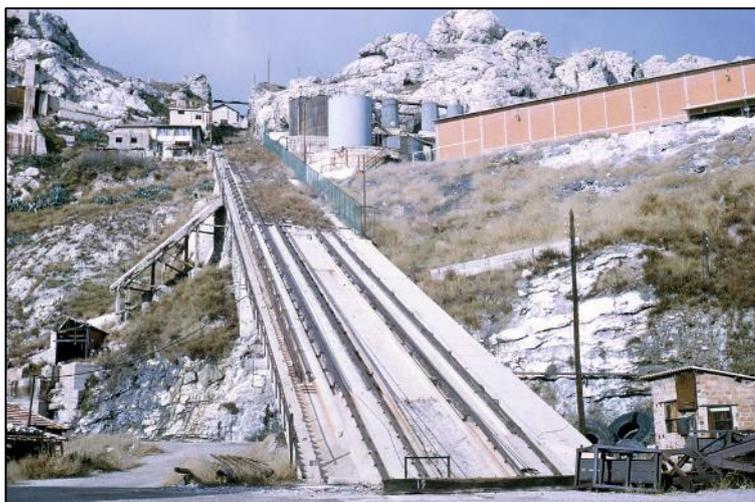




Ci-contre, le plan incliné de l'Entreprise des Grands Travaux Hydrauliques vu dans son ensemble. Il passe au-dessus la route de Martigues (D568, ex GC30 / N568) - (voir fiche IPVD [13055.50A](#)). La photo date des années 1960. Le plan incliné est à l'abandon, ainsi que la carrière.

A gauche du plan incliné, on aperçoit le concasseur et le transporteur à godets.

Ci-contre, le plan incliné est photographié en 1929 et ci-dessous en 1969. Au sommet, on aperçoit le bâtiment abritant la machinerie.



La portion au-dessus de la route est démolie à la fin vers 1990.



## DU PORT DE LA LAVE AU VALLON DE PAYAN

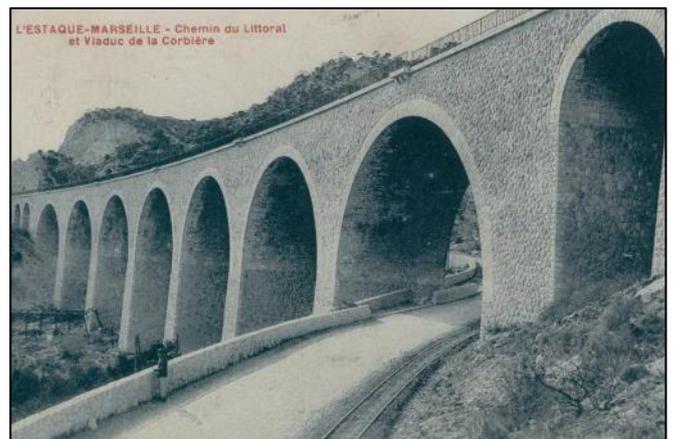
### Chronologie et hypothèse

Entre le port d'embarquement de la Lave et le Vallon de Payan, les cartes, photos et vues aérienne indiquent la présence de deux itinéraires. Pour le moment, la documentation consultée ne permet pas d'en connaître précisément la raison. Voici résumés, les différents éléments disponibles permettant d'émettre une hypothèse.

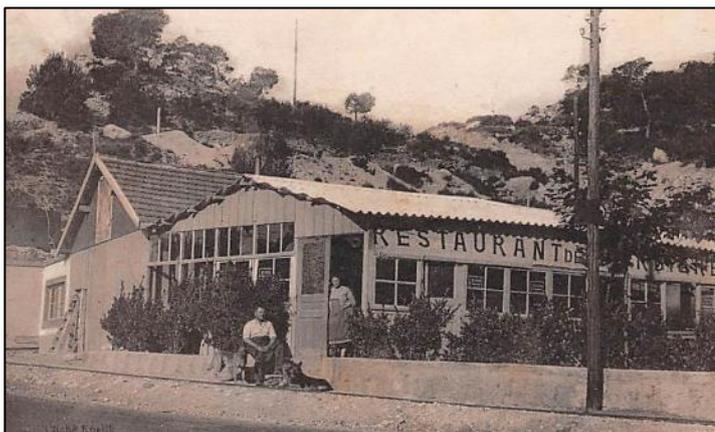


Carte IGN - 1901-1902

**Années 1910-1920.** Une autre voie est visible sur les cartes postales du viaduc de la Corbière du nouveau chemin de fer de la Côte Bleue. Elle est posée en accotement de la route de Martigues. Elle est inventoriée sous le numéro **13055.54M**. Cette voie dessert la carrière de la Corbière et remonte certainement à la carrière du Vallon.

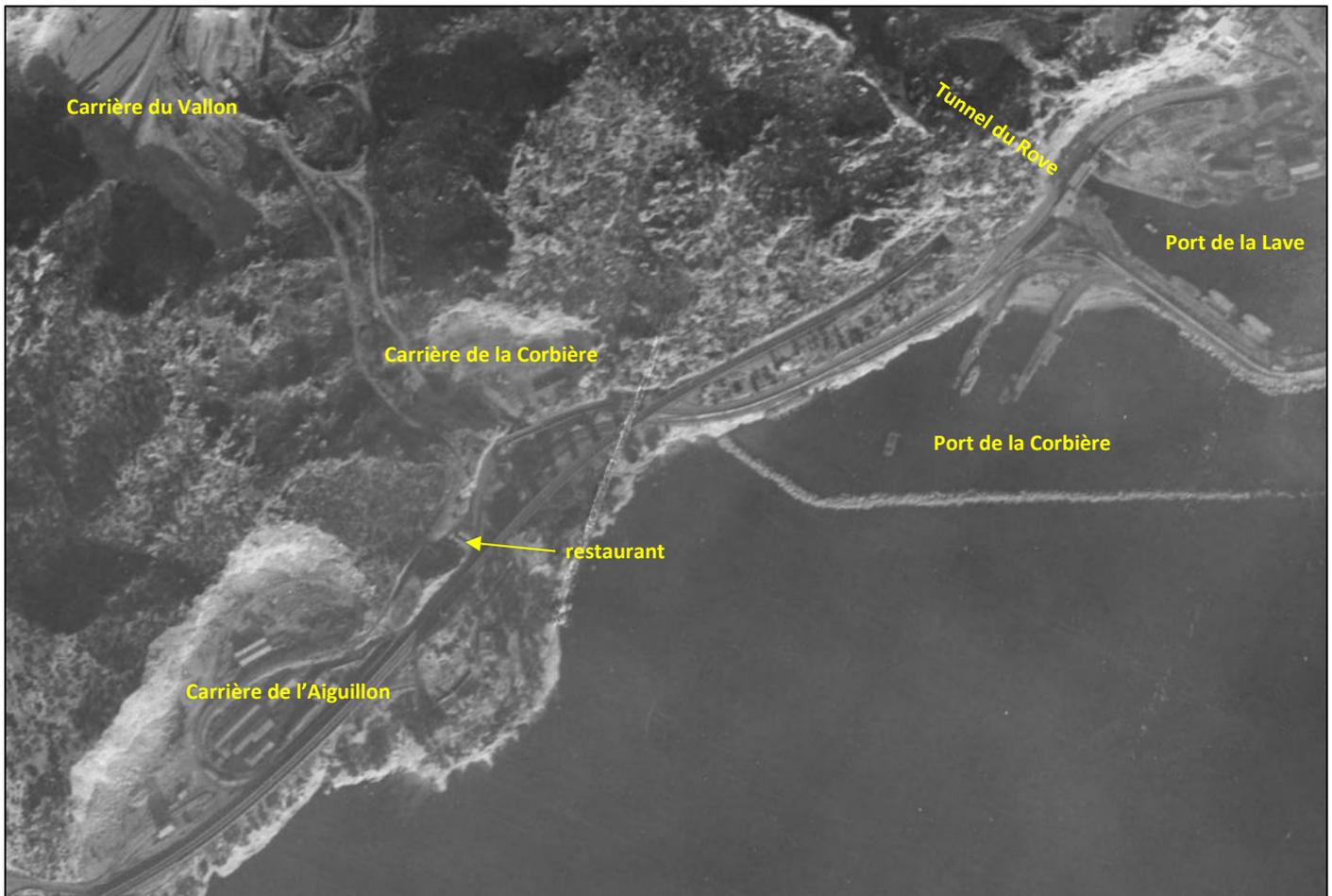


On retrouve cette voie plus haut, devant le restaurant. Ce restaurant n'existe plus. Il était situé au centre du parking de la Corbière.



**Août 1926.** Première vue aérienne disponible. Le chantier du Rove touche à sa fin et dans deux mois, la première traversée du souterrain aura lieu. Une jetée constitue l'amorce du port de la Corbière, mais il n'existe pas encore d'estacade pour le chargement des enrochements. En raison d'une résolution insuffisante, il n'est pas possible de savoir si les carrières de l'Aiguillon et de la Corbière sont toujours exploitées. Deux traces remontent le Vallon du Payan. L'une arrive de la carrière de l'Aiguillon et semble récente. L'autre est directe depuis le viaduc de Corbière et semble plus ancienne.

**Décembre 1943.** Nouvelle photographie aérienne. La résolution est plus nette que celle de 1926. Le Port de la Corbière est terminé. La jetée a été prolongée et deux estacades sont visibles pour l'embarquement des enrochements. Des baraquements ont été construits dans la carrière de l'Aiguillon. Des deux voies ferrées remontant le Vallon de Payan, seule celle arrivant de la carrière de l'Aiguillon semble être utilisée.



Vue aérienne IGN - 1943

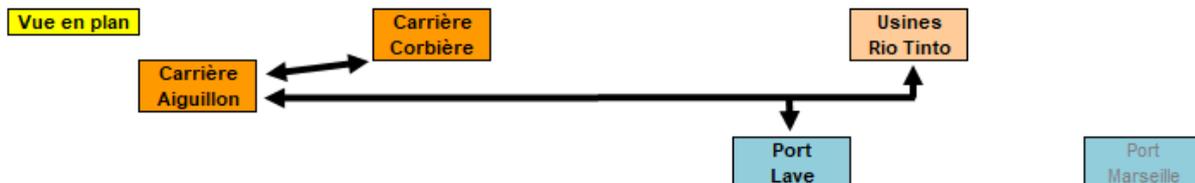
**1959.** La carte IGN mentionne toujours le réseau. Deux voies partent de la carrière du Vallon. La première descend jusqu'au port de la Corbière, via la carrière de l'Aiguillon. La seconde semble ne pas aller au-delà de la carrière de la Corbière.



Carte IGN - 1959

De ces différents éléments, il est possible d'émettre l'hypothèse, suivante :

- 1) **Années 1900.** La production de la carrière de l'Aiguillon est expédiée vers le port de la Lave et les usines de Rio Tinto par une voie ferrée parallèle et située en contrebas de la route de Martigues. Puis une carrière annexe est ouverte à la Corbière et reliée à celle de l'Aiguillon par une courte voie ferrée située le long de la route de Martigues.



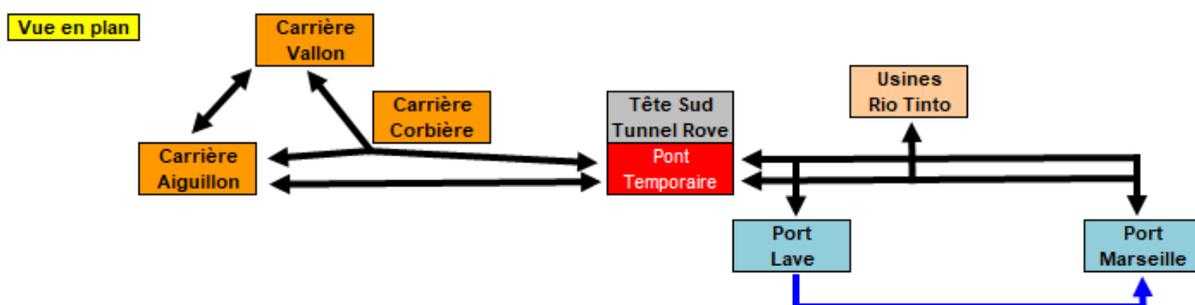
- 2) **Années 1910.** Ouverture des chantiers du chemin de fer de la Côte Bleue, du tunnel du Rove et du port de Marseille. Les besoins en pierres deviennent énormes. La voie ferrée de l'Aiguillon est donc prolongée vers une nouvelle carrière ouverte dans le Vallon de Payan. Le franchissement de cette dénivellation importante pour des petits trains de carrière, impose un tracé comportant une boucle hélicoïdale avec tunnel et pont de recoupement.

Par ailleurs, la ligne est interceptée par le chantier du Rove et un pont provisoire doit être construit devant la tête du tunnel.

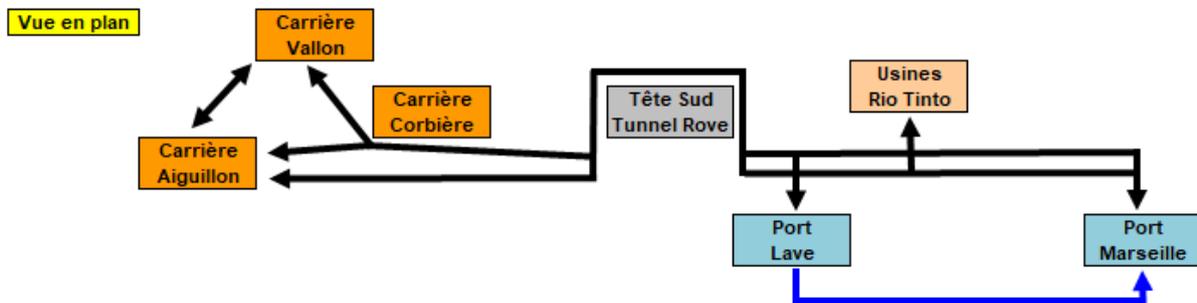
Mais le temps de parcours et le trafic deviennent tels que la ligne initiale ne suffit plus aux besoins. Elle est donc dédoublée par un tracé plus direct qui remonte la route de Martigues en accotement, passe devant la carrière Corbière et grimpe ensuite dans le vallon de Payan selon un parcours symétrique à la première ligne, avec, là encore, une boucle hélicoïdale, un tunnel et un pont de recoupement.

A la carrière Corbière, les trains peuvent, au choix, desservir cette carrière, monter au Vallon ou se rendre directement à l'Aiguillon. Mais on notera surtout que le réseau forme dès lors une boucle qui permet aux convois de faire une noria continue en montant vers les carrières par une voie et en redescendant par l'autre.

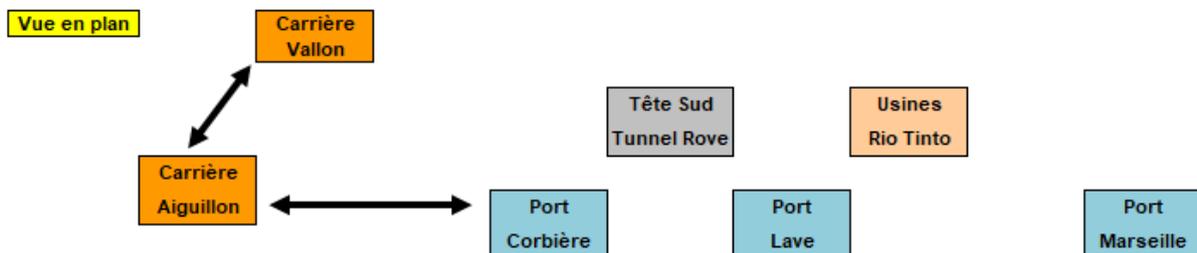
Par ailleurs, pour prolonger ce système, une double voie est construite vers le chantier du port de Marseille. Les pierres destinées aux bassins empruntent cette voie ferrée et celles destinées à la construction de la digue de pleine mer sont chargées sur des barges au port de la Lave et transportées par voie marine.



- 3) **Années 1920.** Le chantier du chemin de fer de la Côte Bleue est terminé. Le tunnel du Rove est percé mais en phase de creusement de sa cuvette de navigation. Le pont provisoire est démoli et la ligne des carrières emprunte désormais la déviation de la route de Martigues qui passe derrière le fronton du tunnel. Ce point constitue certes un goulot d'étranglement mais les besoins sont déjà moins nombreux.



- 4) **Années 1930.** Les divers chantiers sont terminés ou en voie d'achèvement. Les besoins diminuent, la carrière de la Corbière a cessé de fonctionner, la voie en accotement de la route est déposée et la liaison ferroviaire au-delà du débouché du canal du Rove, vers le port de la Lave et Rio Tinto, disparaît. Cependant les carrières du Vallon et de l'Aiguillon continueront de produire pour divers clients mais leurs productions seront dirigées vers un nouveau port créé à la Corbière pour ne pas avoir à franchir le canal du Rove.



**Années 1940 et après.** Au début des années 1940, la voie ferrée de la carrière de l'Aiguillon sera prolongée vers l'ouest jusqu'au chantier voisin du tunnel routier du Resquiadou qui est en cours de percement et sera ouvert à la circulation en 1942.

Enfin, dans les années 1950, les voies ferrées disparaîtront définitivement avec la fermeture de la carrière de l'Aiguillon. Seule la carrière du Vallon restera en activité, mais fera appel au transport routier pour évacuer ses productions.

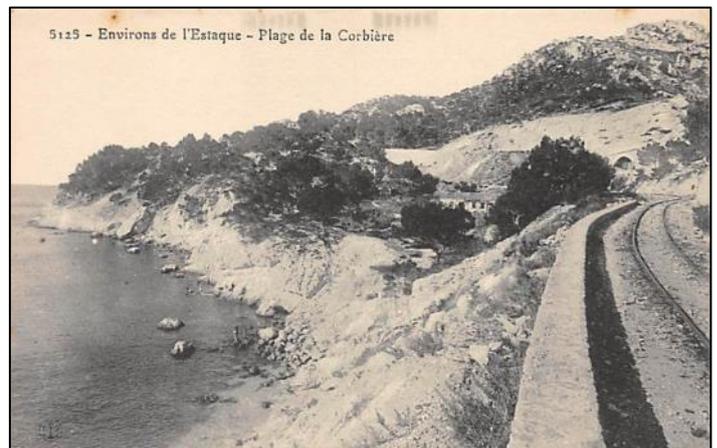
Les différents éléments étayant l'hypothèse sont présentés pages suivantes.

**Du Port de la Lave à la Corbière**Segments De Lignes : **13055.53M** et **13055.54M**

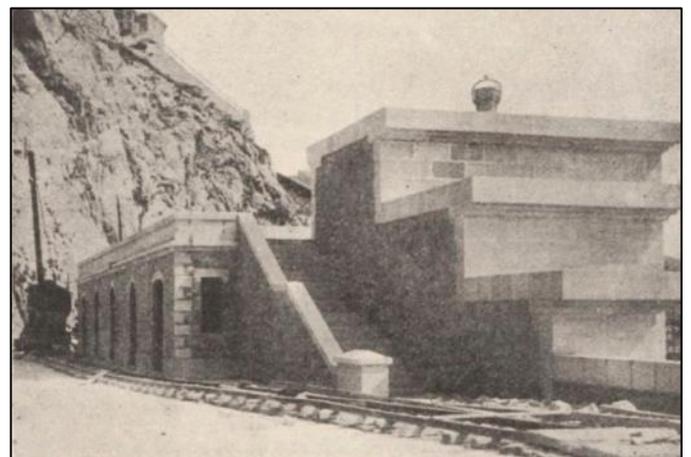
Ci-contre, les voies primitives sont reportées en bleu et les nouvelles voies remontant vers la carrière du Vallon sont reportées en rouge.

Vue aérienne IGN - 2017

Ci-contre, la voie primitive de la carrière de l'Aiguillon passe au-dessus de la Plage de la Corbière. Le viaduc n'est pas encore construit. Au fond, un pont est visible. Il s'agit de celui de la route de Martigues.

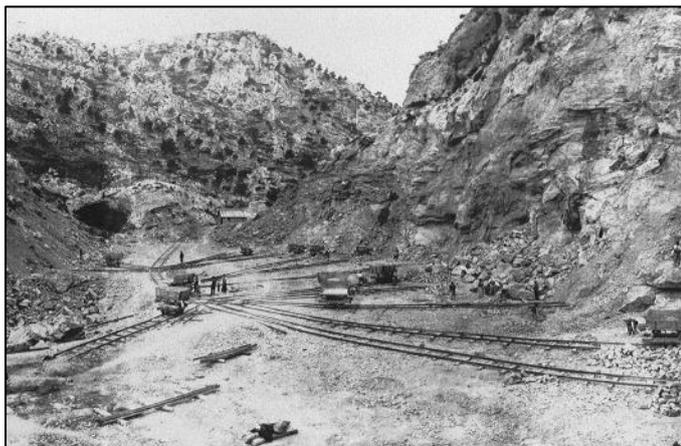


Ci-contre, la voie de dédoublement en accotement de la route sous le viaduc de la Corbière. La voie primitive, non visible, passe en contrebas du parapet.



Ci-contre, la déviation de la ligne des carrières derrière le fronton du tunnel du Rove, après destruction du pont provisoire qui se trouvait devant sa sortie.

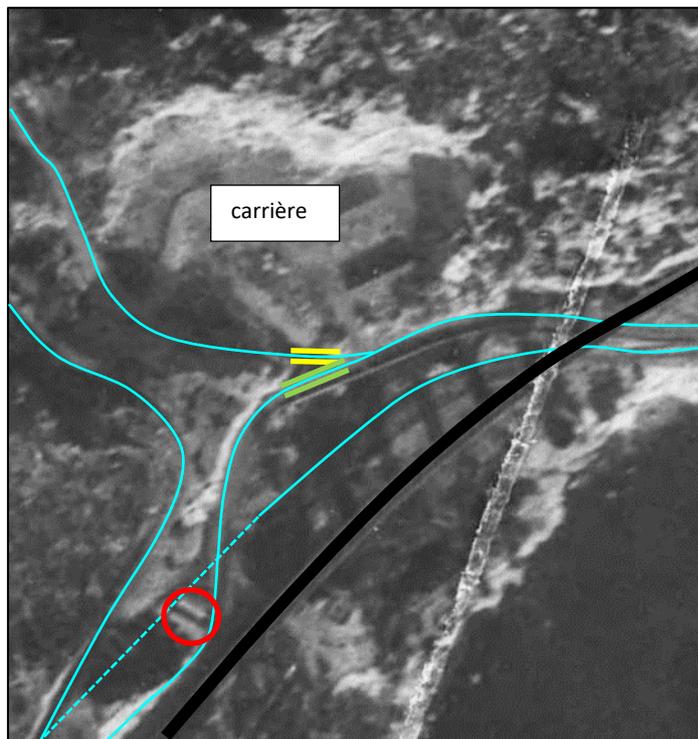
### La carrière de la Corbière



Ci-contre, la carrière de la Corbière en 1904, photographiée en direction du Vallon de Payan. Il existe peu d'information à son sujet ; son exploitation ayant été de courte durée.

Ci-contre, la localisation de la carrière sur la vue aérienne de 1943.

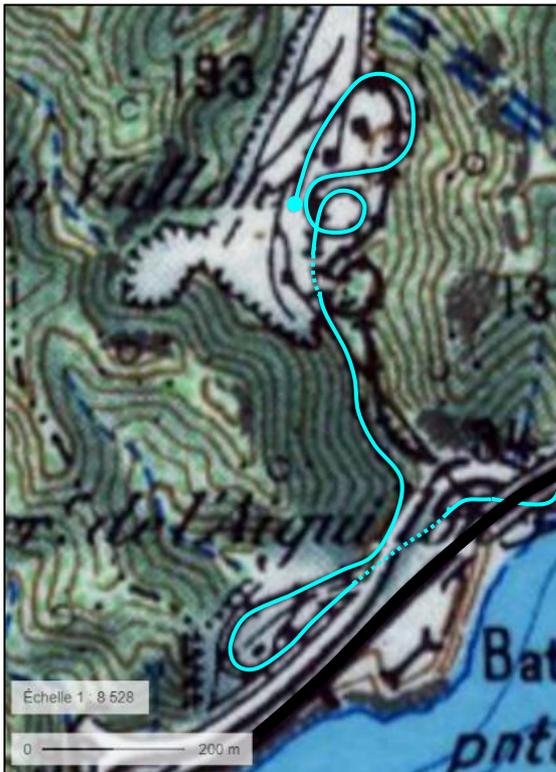
Les voies ferrées sont indiquées en bleu (le tunnel en pointillés). Les deux traits verts indiquent l'emplacement du premier pont routier de la route de Martigues. Les deux traits jaunes indiquent l'emplacement d'un pont ferroviaire. Celui-ci n'existe plus (voir fiche IPVD [13055.52N](#)). Il était situé entre les deux ponts routiers actuels. Le cercle rouge indique l'emplacement du restaurant. Le trait noir épais correspond au chemin de fer de la Côte Bleue.



Ci-contre, le réseau est reporté sur la vue aérienne de 2017. La flèche jaune pointe des tranchées visibles aujourd'hui.



### De l'Aiguillon au Vallon du Payan



Carte IGN – 1959

Le dénivelé entre les carrières de l'Aiguillon et du Vallon, distantes de quelques centaines de mètres, est d'environ 40 mètres. Les difficultés du terrain obligent à percer un tunnel (voir fiche ITFF [13055.23](#)) et créer une boucle hélicoïdale pour vaincre la dénivellation. Un pont (voir fiche IPVD [13055.51U](#)) est également nécessaire.

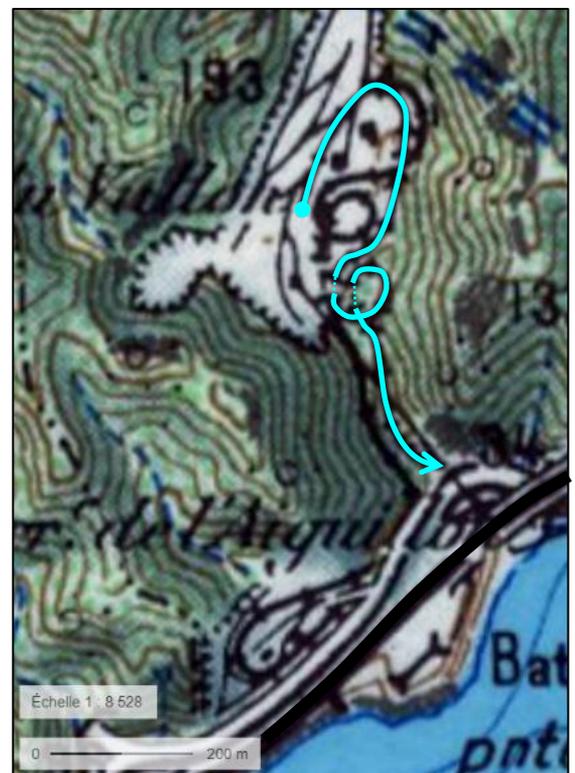
Un saut de mouton (voir fiche IPVD [13055.51V](#)) permet de passer au-dessus de la voie arrivant de la carrière de la Corbière.

Ci-contre la voie ferrée entre les carrières de l'Aiguillon et du Vallon est surlignée en bleue.

### De la Corbière au Vallon du Payan

Le dénivelé entre les carrières de la Corbière et du Vallon, distantes de quelques centaines de mètres, est d'environ 40 mètres. Les difficultés du terrain obligent à percer deux tunnel (voir fiches ITFF [13055.24](#)) et [13055.25](#)) et créer une boucle hélicoïdale pour vaincre la dénivellation. Un pont (voir fiche IPVD [13055.52U](#)) est également nécessaire.

Ci-contre la voie ferrée entre les carrières de la Corbière et du Vallon est surlignée en bleue.



Carte IGN – 1959

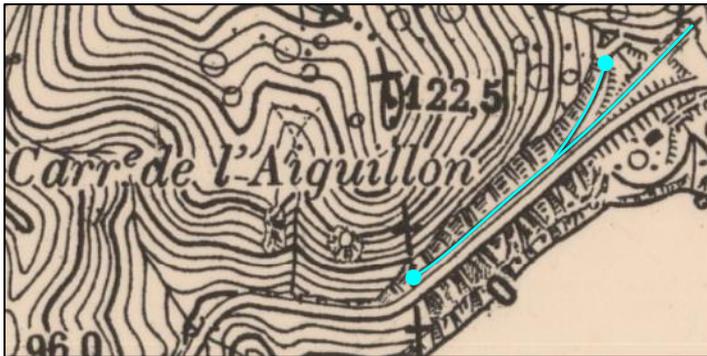
### *La carrière du Vallon*

Dans les années 1940, l'activité dans la carrière du Vallon est intense. Elle a été ouverte vers 1920 par l'entrepreneur [LEON CHAGNAUD](#) (1866-1930) pour le chantier du tunnel du Rove. Au nord de la carrière, un puits permet l'aération du tunnel du Rove. Aujourd'hui, une partie de la carrière est toujours exploitée ; une autre partie sert d'aire stockage pour des conteneurs.

Il ne reste quasiment plus de trace des deux boucles hélicoïdales, des tunnels et des ponts.



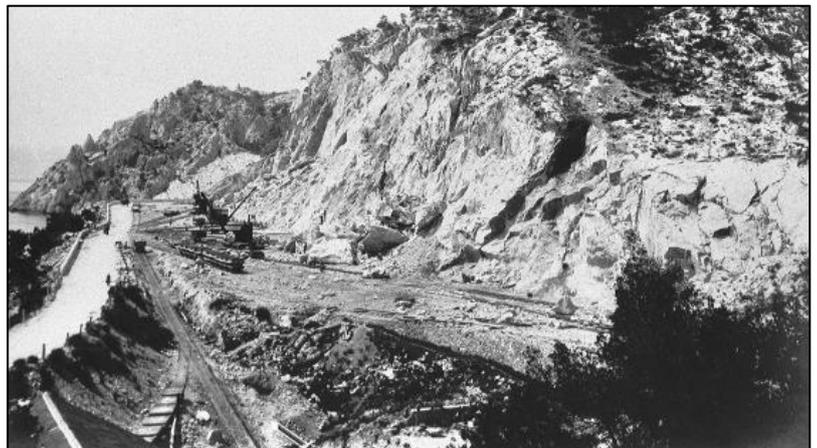
### La carrière de l'Aiguillon



Carte IGN - 1901-1902

La carrière de l'Aiguillon est située à la sortie du tunnel de La Corbière. Vers 1900, la voie ferrée s'arrête au niveau de la limite administrative des communes de Marseille et du Rove.

Ci-contre, la carrière de l'Aiguillon en juillet 1904. La photo est prise au-dessus de la tête du tunnel, en direction du Resquiadou.



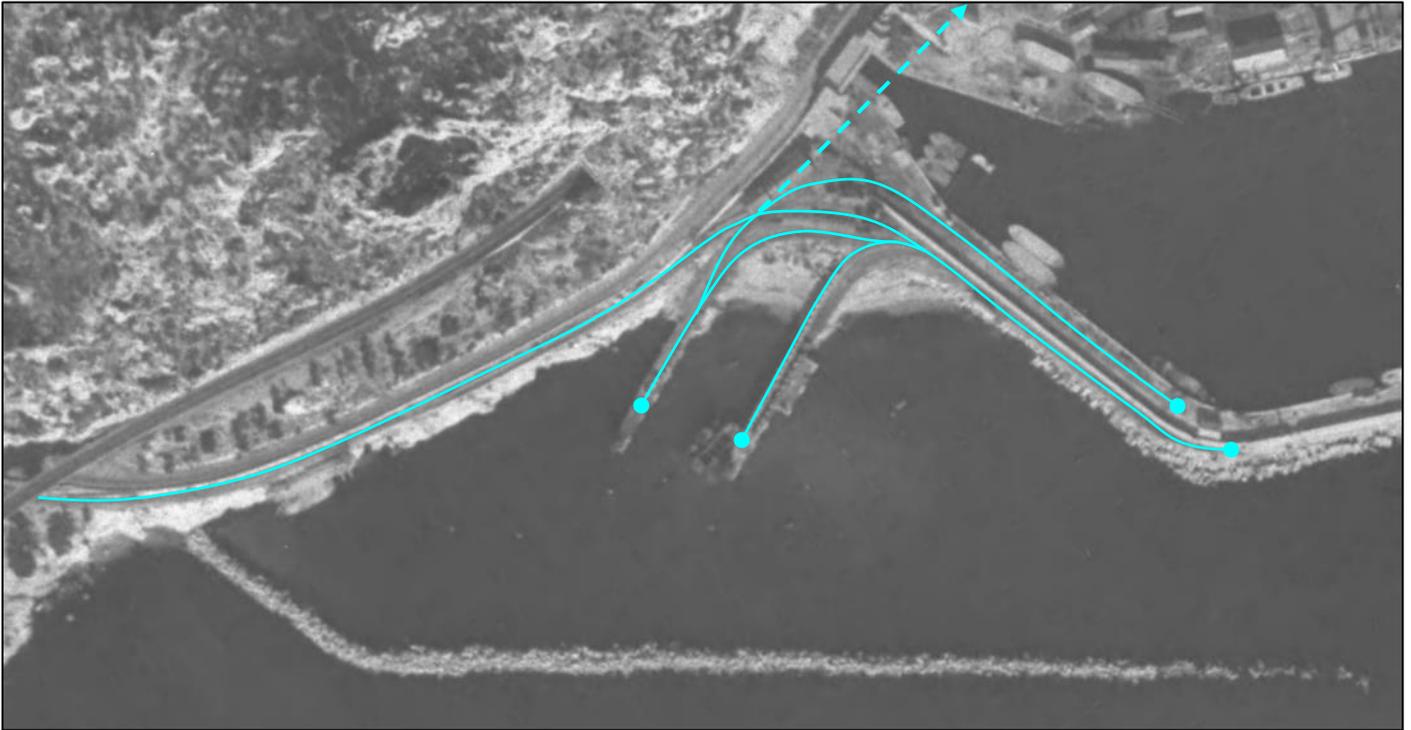
Vue aérienne IGN – 1944

En 1942, un tunnel routier est mis en service au Resquiadou. Il est situé sur le territoire de la commune du Rove, à l'extrémité sud-ouest de la carrière. Sur les vues aériennes de 1944, on peut apercevoir des trains de wagonnets à sa tête sud (ovale jaune ci-contre) ainsi que plusieurs baraquements au milieu de la carrière. Il s'agit sans doute de la base technique du chantier du tunnel.

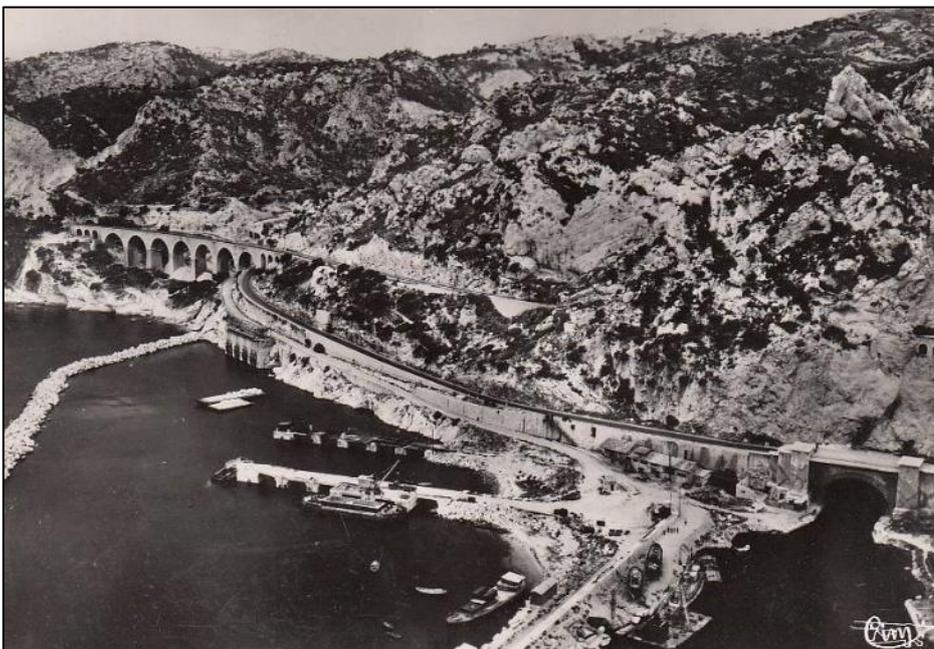
La voie ferrée de carrière initiale (flèches bleues) sortant du tunnel de Corbière est visible. Elle décrit une boucle autour des baraquements puis remonte vers le Vallon du Payan. Il est fort possible qu'il y ait eu jonction entre elle et le chemin de fer du chantier du tunnel routier. Et il est aussi fort possible que les moellons nécessaires au tunnel routier soient provenus de la carrière de l'Aiguillon ou de celle du Vallon.

### Le port de Corbière

Dans les années 1930, le Port de Corbière est créé à l'ouest de celui de la Lave. C'est le nouveau port d'embarquement des matériaux de la carrière du Vallon. Les tirets indiquent le tracé de la ligne de carrière initiale vers le port de la Lave et les usines de Rio Tinto. Ligne disparue par suite de l'apparition du tunnel du Rove dont on voit le débouché.



Vue aérienne IGN – 1944



Ci-contre le Port de Corbière. A droite, la tête sud du tunnel du Rove. A gauche, le viaduc de Corbière. Entre les deux, en dessous de la route, la rampe sur laquelle est posée la voie.

## LE MATERIEL

Aucun des documents consultés ne mentionne l'écartement des voies. En raison des lourdes charges à transporter, il est probable qu'un écartement de 75 cm fut utilisé. C'est celui utilisé pour le chantier du Rove. Mais la présence de voies de 60 cm est tout aussi probable.



Le chargement des enrochements au Port de la Lave