

SUJET(S)

Réseau ferroviaire de la carrière Notre-Dame (Calanque de Port Miou)

**LOCALISATION**

Code INSEE – Commune(s)

13022 – Cassis



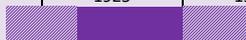
Bouches-du-Rhône

**SECTION(S) DE LIGNE(S)**

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
13022.02M	/	Plage Bleue Carrière > Port Miou Calanque Embarcadère	≥ 1910	≤ 1950

**PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE**

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

**SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET****Le Tunnel du Rove, oublié de l'histoire**

Les Figures... Les cassidens/dennes et la pierre de cassis, les carrières, les calanques...

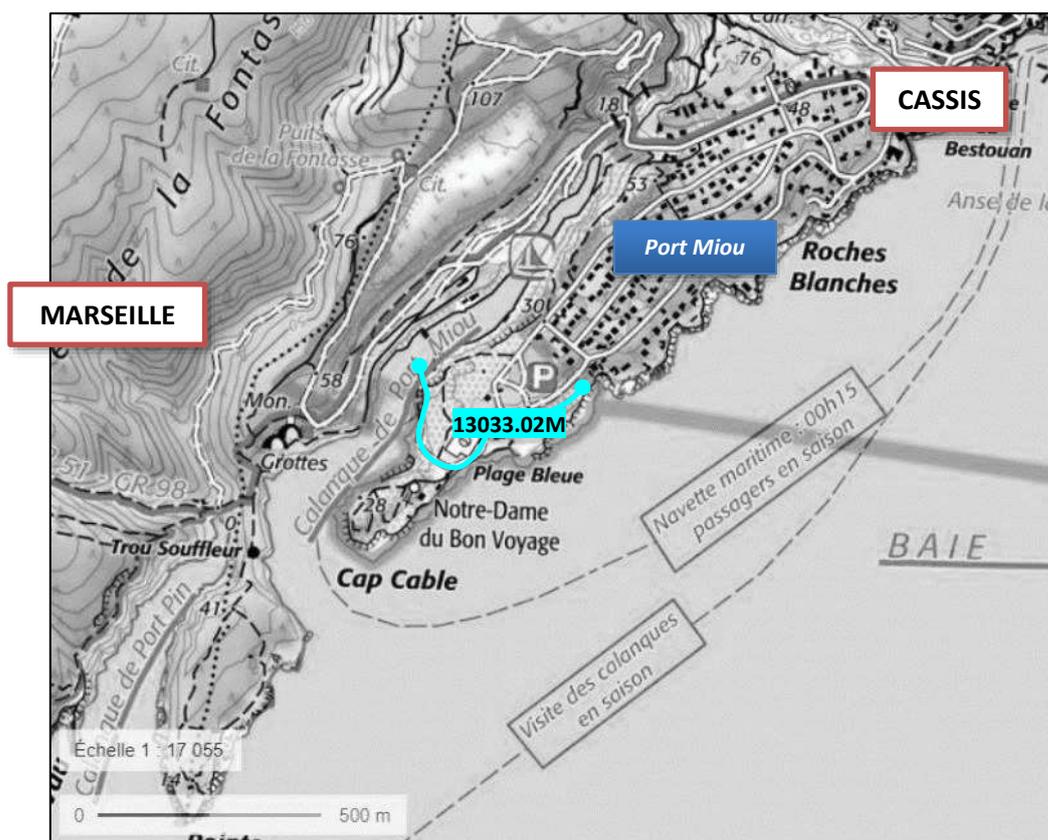
Association Les Calancoeurs

[Chasse-marée](#)[Le Gabian déchainé](#)calancoeurs.wifeo.com**VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...**irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.

**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

L'appellation « **Carrière Notre-Dame** » est donnée arbitrairement en référence à la chapelle de Notre-Dame de Bon Voyage, afin de la différencier avec la Carrière Solvey voisine. Si cette carrière portait localement un autre nom, merci de nous le signaler.

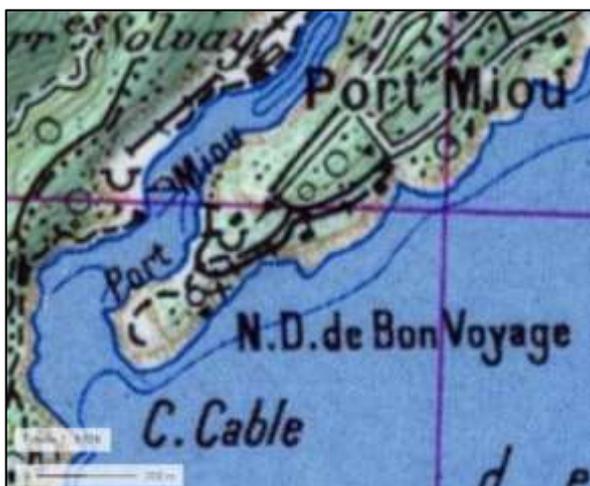
PRESENTATION

En 1911 commence le percement du tunnel du Rove (voir fiche IRSP [13088.1](#)). La voûte maçonnée va nécessiter environ 470 000 m³ de moellons. Les carrières de l'Estaque (voir fiche IRSP [13055.1](#)) étant insuffisantes, l'entrepreneur **LEON CHAGNAUD** (1866-1930) doit exploiter une carrière à Cassis, au pied de la chapelle Notre-Dame de Bon Voyage¹. Cette carrière est déjà exploitée au milieu du XIX^{ème} siècle. C'est en effet en août 1845, que la chapelle primitive, construite vers 1650, fut démolie pour permettre l'exploitation de la pierre, de couleur beige à ocre, dite « **Pierre de Cassis** ». L'exploitation se prolongera après la fin du chantier du Rove, peut-être jusque dans les années 1950.

¹ Aussi nommée Notre-Dame-de-Santé.

LE RESEAU

Le réseau n'est connu que par de rares photos (ci-contre en 1916) et par la carte IGN de 1955 (ci-dessous). On aperçoit sur l'autre rive de la Calanque de Port Miou, le réseau des carrières Solvay.

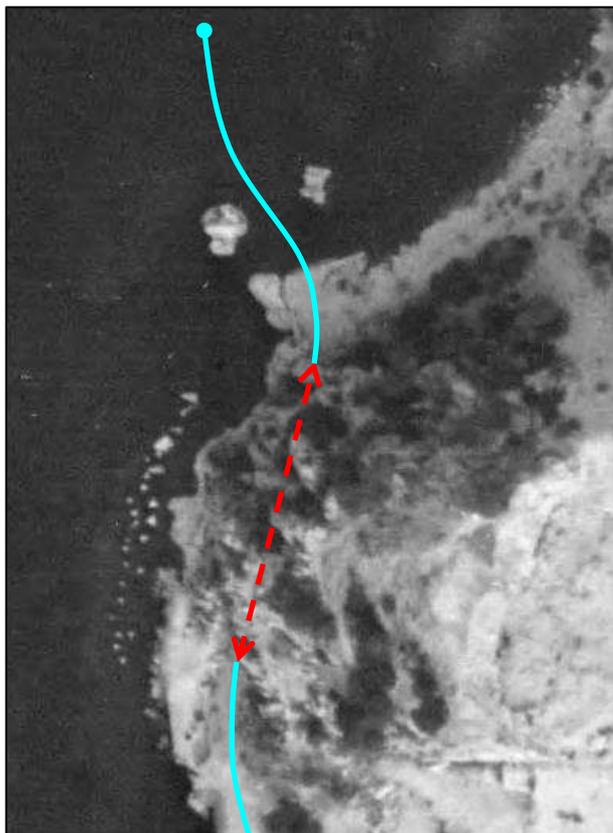
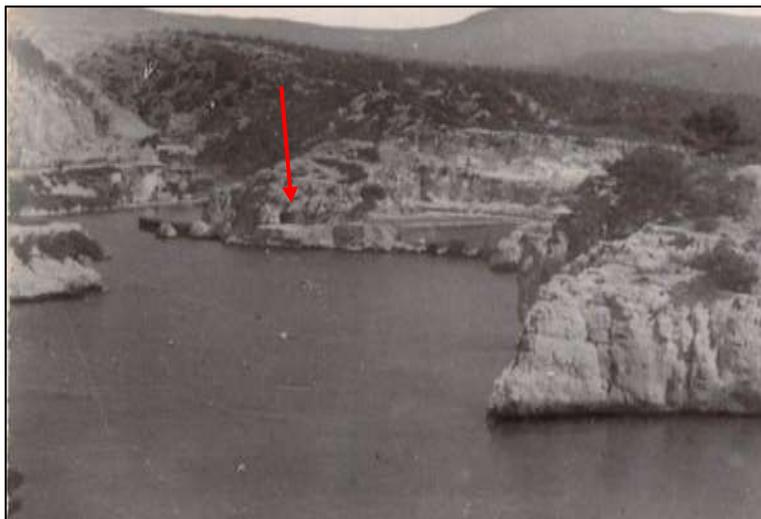


Carte IGN -1955

Les pierres de la carrière Notre-Dame sont embarquées sur des chalands à partir d'un ponton sur lequel est posé une voie ferrée. Cet embarcadère est visible à droite ci-dessous, face à la trémie de la carrière Solvay.



Pour accéder à l'embarcadère, la voie traverse un court tunnel d'une trentaine de mètres (voir fiche ITFF [13022.4](#)). Sa tête sud est visible ci-contre (flèche rouge), ainsi que l'embarcadère².



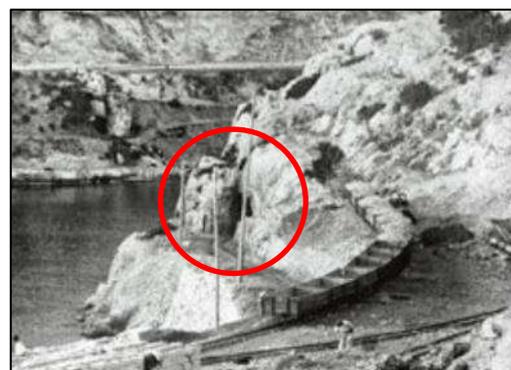
Vue aérienne IGN -1952

L'embarcadère et le tunnel n'existent pas sur cette carte postale plus ancienne. Ceci confirme leur mise en service pour le chantier du Rove.

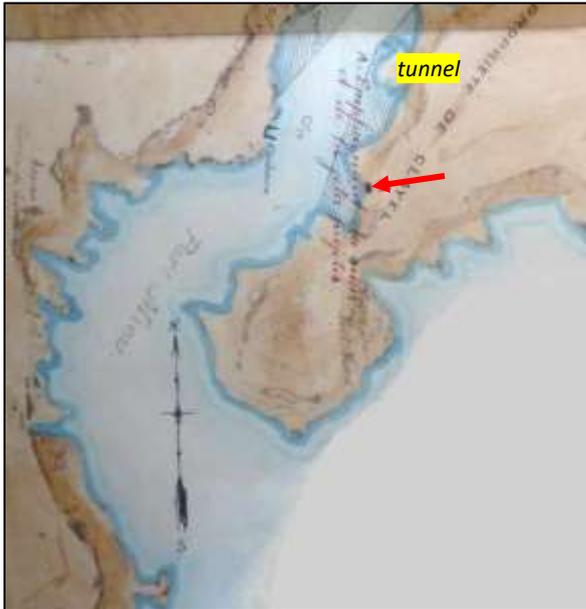
A cette époque, le chargement des pierres devait être réalisé à l'aide de moyens de levage et de manutention type grues, treuils et/ou trémies, similaires à ceux mis en œuvre pour la carrière Solvay.

On peut en outre, citer un projet de construction d'un mur de soutènement et d'installation d'une grue, demandées en 1910 par MM. GUERIN et TALARD.

Ci-contre l'emplacement du tunnel et celui, approximatif, de l'embarcadère. Ci-dessous, la tête sud du tunnel avec les rails visibles.



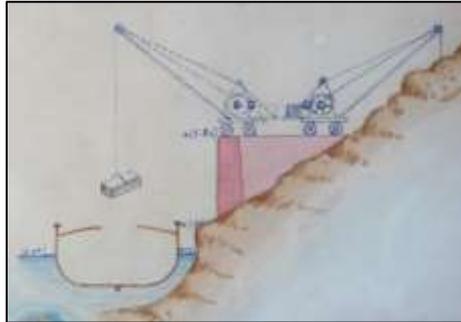
² Cette photo daterait de la fin des années 1930/début 1940. En effet, l'embarcadère n'existe plus sur les vues aériennes prises à partir de 1944.



Ci-contre à gauche, la flèche rouge pointe l'emplacement projeté en 1910 pour le mur de soutènement et la grue.

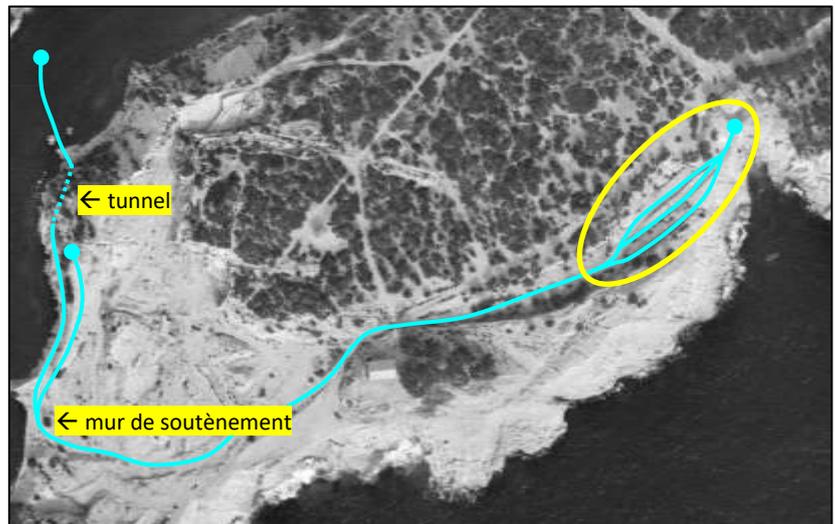
Ci-dessous et ci-contre à droite, le projet. Le mur devait s'élever à 5,80 au-dessus du niveau de la mer.

Source : Archives Départementales des Bouches-du Rhône



Cette installation devait être destinée à l'expédition des plus gros blocs ; les moellons étant expédiés via l'embarcadère. Ci-contre, le mur de soutènement.

A l'opposé de l'embarcadère, les voies se terminent au niveau de ce qui semble correspondre à des quais de chargement (ovale jaune). L'itinéraire possible de la voie est indiqué en bleu.



Vue aérienne IGN - 1952



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

irsp-contact@sfr.fr