



VIADUC REMARQUABLE

N° INVENTAIRE : 13055.55Y NOM : Viaduc des Arcades de Riaux

SECTION de LIGNE : 13055.55M

COMMUNES : Début Ouvrage : Marseille (13) Fin Ouvrage : Marseille (13)

Eléments survolés Dépression de terrain



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage : Viaduc Ferroviaire
Longueur : 80 m Hauteur : 15 m
Nombre de voies : 2 sur le tronc commun et 1 dans la boucle
Usage actuel : **Accès interdit, terrain privé**
Etat général : **Bon**

COMMENTAIRES :

Les ciments sont obtenus par une cuisson plus ou moins poussée de calcaire réduit en poudre, mélangé à de l'argile. Selon les résultats que l'on veut obtenir, on peut ajouter d'autres éléments, permettant ainsi de réaliser de véritables roches artificielles comme le béton. Lorsqu'on le mélange à de l'eau, le calcaire et l'argile du ciment réagissent entre eux et forment un liant hydraulique qui permet d'agglomérer divers matériaux comme du sable ou des granulats.

Utilisés depuis la nuit des temps, les ciments se sont surtout spécialisés avec la révolution industrielle au XIX^e siècle. Ainsi est né le ciment Portland, du nom d'une île britannique où il a été inventé, qui est un ciment à prise rapide. Et la Société Coloniale de Marseille s'est spécialisée dans la production de ce type particulier de ciment. Pour ce faire, elle a tiré sa matière première, le calcaire, d'immenses carrières échelonnées tout au long du vallon de Riaux, entre la Nerthe et l'Estaque. Du temps où les camions n'existaient pas, un petit chemin de fer Decauville était donc chargé d'amener le calcaire depuis les carrières jusqu'à des silos de stockage situés au-dessus de l'usine. En effet, un éperon rocheux naturel a permis de construire un viaduc très particulier à partir duquel il était possible de vider les wagonnets directement dans les trémies.

Cet ouvrage unique en France est en fait un viaduc composé d'un anneau fermé accessible par un tronçon commun composé de trois arches plein cintre supportant deux voies, et d'une boucle à voie unique en forme de triangle reposant sur une dizaine d'arches. Ainsi les trains pouvaient-ils vider leurs wagonnets depuis le sommet de l'ouvrage et repartir vers les carrières sans avoir à manœuvrer.

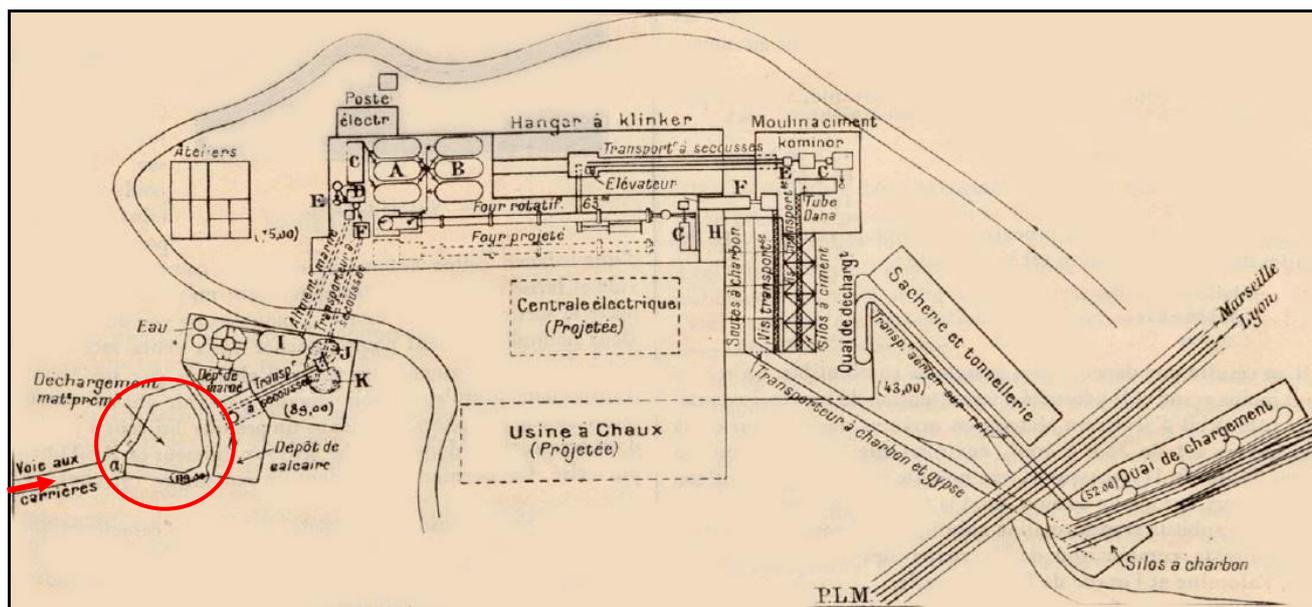


Le viaduc hier et aujourd'hui
Les usines ont disparu mais l'ouvrage est toujours là



Gros plan aérien actuel sur l'ouvrage
Les rails de la petite voie Decauville sont toujours présents

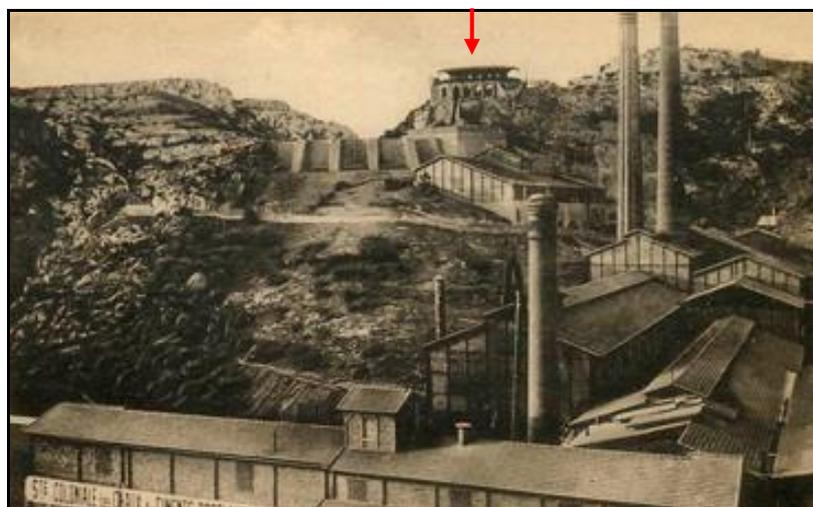
ICONOGRAPHIE :



Plan d'époque montrant l'organisation des installations, l'arrivée de la petite voie minière (flèche) et le viaduc en boucle (cercle)



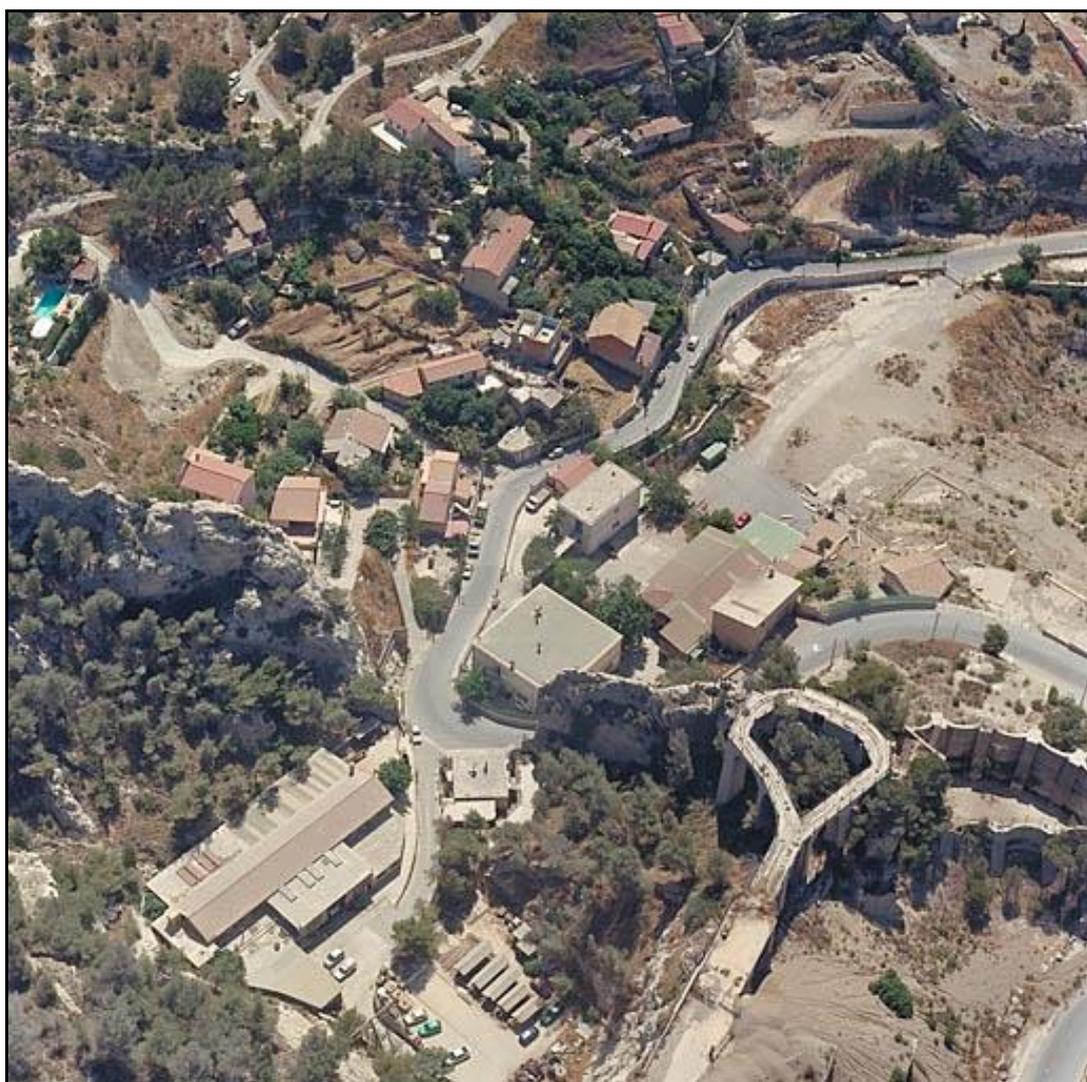
Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc au sommet de la colline (flèches), du temps de la Coloniale



Sur cette photo, on voit à gauche et en contrebas du viaduc un mur à contreforts qui retenait un bassin d'eau



Autre vue spectaculaire qui montre l'ouvrage accroché à son arête rocheuse, avec un train de wagonnets



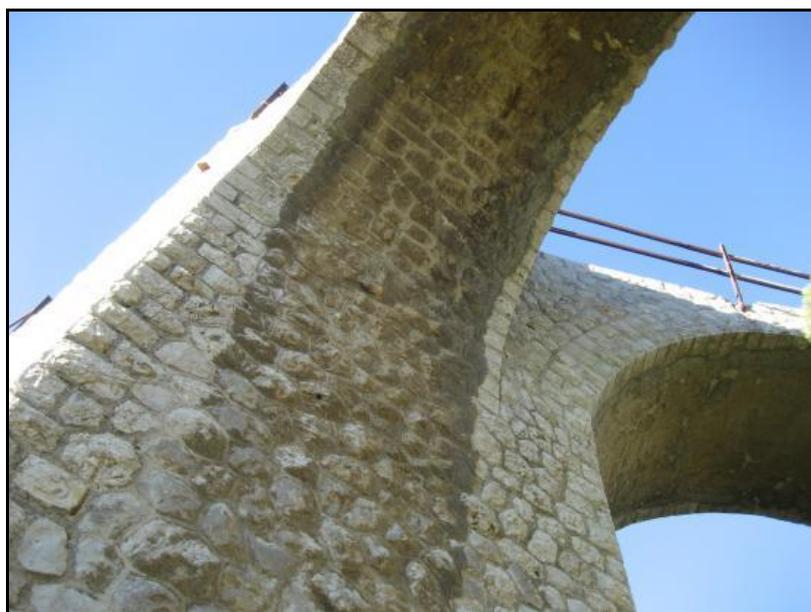
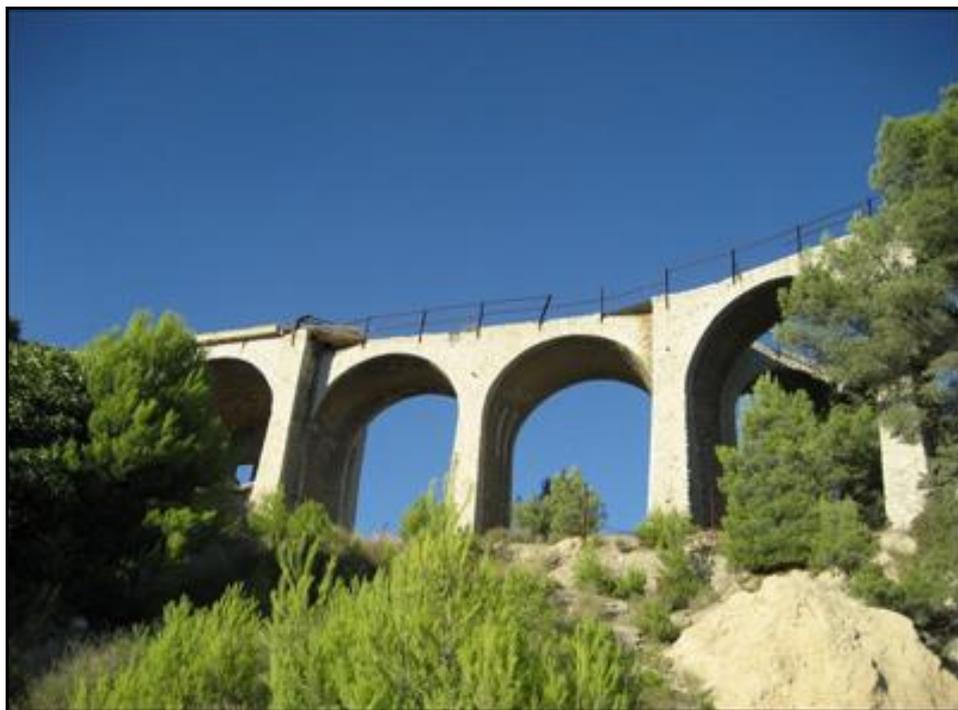
Vu par l'arrière, le viaduc accroché à son arête rocheuse
L'ancien réservoir d'eau est ici clairement visible, à droite du viaduc



Ci-dessus et ci-après, le viaduc des Arcades de Riaux



Ci-dessus et ci-après, le tronc commun qui donne accès à l'anneau



Vu de dessous, le Y de séparation des deux branches de la boucle



La branche gauche de la boucle, devenue quasi invisible du fait de l'urbanisation et de la végétation



Et la branche droite

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.

★ ★ ★