

CHAMBÉRY

une gare pour les voyageurs
un dépôt pour ses locomotives

une histoire



G. JENNY
2010

NOTES AUX LECTEURS

Pour réaliser cet ouvrage qui retrace l'évolution de la gare ainsi que celle du dépôt des locomotives de Chambéry, j'ai utilisé les divers supports mentionnés ci-dessous :

Bibliographie :

La Vie du Rail

Prospectus : Compagnie Savoyarde, 1838, collection G. JENNY

Archives Départementales de la Savoie, fond Sarde 2494 – 2497

M. Vauquesal-Papin, Cavour, le chemin de fer et la Savoie

SNCF, Pôle Ingénierie, Direction Régionale de Chambéry, archives mortes et archives OA

M. Albert Duluc, le pont de Culoz – le percement du tunnel du Fréjus

M. Laurent Jailler, vérification journaux des trains, PLM Chambéry

Bulletin du PLM, juillet 1932

M. Revirieux, question du logement du personnel sur le PLM.

Georges. Giglio, rafle du 2 février 1944 et faits de guerre

Marcel. Chavy, les dépôts vapeur du PLM.

Société des Amis du Vieux Chambéry.

Reproduction de dessins et plans :

La Vie du Rail

L'illustration, Journal Universel, articles du 11 juin 1842, 14 mai 1853, 20 octobre 1856, 20 mars 1858, 16 septembre 1871

Journal : Le Monde Illustré

Collection G. JENNY, prospectus « Compagnie Savoyarde » de 1838

Musée Savoisien de Chambéry

SNCF, pôle Ingénierie, archives mortes, Direction Régionale de Chambéry

L.M. Vilain, collection Le Matériel

SNCF, archives, Ateliers d'Oullins Machines

Crédit photographies :

La Vie du Rail, collection Fohanno, Hermann, Férimo et archives

Musée Savoisien de Chambéry

SNCF, Pôle Ingénierie, Direction Régionale de Chambéry

SNCF, équipe RPM, Avignon

Alice Berlioz

Henri Billiez

Benoît Bollon

Noël Bret

Gérard Duperrier

Georges Mathieux

Jean Louis Poggi

François Pous

M. Reverdy

H. Roux

Illustration couverture d'après une photo de Gaétan Guttuso

Les parties de texte en gras ainsi que certaines anecdotes importantes permettent de suivre l'évolution chronologique des lignes de chemin de fer en Savoie.

TABLE DES MATIÈRES

HISTORIQUE	7
LE CHEMIN DE FER EN FRANCE	7
RETOUR DANS NOTRE SAVOIE.....	11
CHEMINS DE FER ET BATEAUX À VAPEUR.....	11
LA COMPAGNIE SAVOYARDE	13
L'ORIGINE DU CHEMIN DE FER EN SAVOIE	15
MÉDAIL ET CAVOUR	15
LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL	16
INAUGURATION DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.....	21
TRANSPORT MASSIF DE TROUPES.....	24
AVANCÉE DU RAIL EN SAVOIE	26
LES INSTALLATIONS DE CHAMBÉRY.....	26
LE TUNNEL DU MONT-CENIS	30
CHAMBÉRY, SAINT ANDRÉ LE GAZ ET LE MONT CENIS	33
PROBLÈMES AU TUNNEL DU MONT-CENIS	34
RETOUR À CHAMBÉRY	35
OUVERTURE DE LA LIGNE DE SAINT ANDRÉ LE GAZ.....	36
AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE CHAMBÉRY	39
MODIFICATIONS DES INSTALLATIONS.....	40
ALIMENTATION EN EAU DES LOCOMOTIVES	42
LA CONSTRUCTION DU BUFFET	44
LA FIN DE LA VOIE UNIQUE	45
NOUVEL AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE CHAMBÉRY	46
LA CONSTRUCTION DE LA ROTONDE	49
ALIMENTATION EN EAU DU DÉPÔT	55
LA CATASTROPHE FERROVIAIRE DE SAINT MICHEL.....	61
RETOUR AU DÉPÔT DE CHAMBÉRY	63
L'ÉLECTRIFICATION.....	64
LES DÉBUTS DE LA TRACTION ÉLECTRIQUE	64
L'ÉLECTRIFICATION TISSE SA TOILE À CHAMBÉRY	72
LE BÂTIMENT D'ADMINISTRATION.....	74
EN GARE ET AU DÉPÔT.....	76
TOUJOURS DES PROBLÈMES D'ALIMENTATION EN EAU	81
LE TOUR À ROUE	82
LA LAMPISTERIE	83
AUTRES TRAVAUX AU DÉPÔT	84
LE LOGEMENT DU PERSONNEL AU PLM.....	87
ANNÉES SOMBRES ET ESPOIR	89
LA SECONDE GUERRE MONDIALE	89
LA FRANCE EST OCCUPÉE	89
LE BOMBARDEMENT DE CHAMBÉRY	91

FAITS DE GUERRE TOUCHANT LES AGENTS DE CHAMBÉRY	101
RECONSTRUCTION ET MODERNISATION	103
LONGUE LISTE	103
RECONSTRUCTION.....	104
POUR LE CONFORT	107
MODERNISATION SUR CHAMBÉRY-MODANE.....	108
CRÉATION DE LA RÉGION DE CHAMBÉRY	110
TGV EN SAVOIE ET REMISE EN QUESTION	111
RÉORGANISATION DE L'ENTRETIEN À CHAMBÉRY	114
<u>SAUVEGARDE.....</u>	116
LES ROTONDES DU PLM	116
AMBÉRIEU	116
ANNEMASSE.....	116
GRENOBLE	116
VEYNES	116
RETOUR SUR LA ROTONDE DE CHAMBÉRY.....	117
<u>MATERIEL MOTEUR.....</u>	122
DU PLM À LA SNCF	122
LES LOCOMOTIVES À VAPEUR.....	122
LES LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES DU PLM	132
UNE LOCOMOTIVE ENCORE PLUS PUISSANTE.....	139
UN JOUR HISTORIQUE	140
NOUVELLE NUMÉROTATION.....	141
RENFORTS DE TRACTION.....	141
CC 7100.....	143
CC 6500.....	143
LA FIN DES BOTTELEUSES	143
MODERNISATION DE LA LIGNE DE LA MAURIENNE	144
UM BB 8100.....	144
BB 25150	145
BB 7300 et 7400.....	146
BB 8500	147
<u>LA FIN DU DÉPÔT DE CHAMBÉRY ?</u>	148

HISTORIQUE

Avant d'entreprendre l'étude des différents aménagements de la gare et du dépôt atelier des locomotives de Chambéry, il convient de faire un petit retour en arrière afin de comprendre l'histoire qui entoure la création des chemins de fer en Savoie.

En matière de chemin de fer, la première ligne ouverte au service des voyageurs et des marchandises est située en Angleterre. Elle relie les villes de Darlington à Stockton et elle est mise en service le 27 septembre 1825.

LE CHEMIN DE FER EN FRANCE

La première concession

En France, c'est le roi **Louis XVIII**, qui signe le **26 février 1823**, l'ordonnance accordant la première concession d'une ligne de chemin de fer sur notre sol. Elle est destinée à acheminer le charbon depuis les puits de mines de **Saint Étienne** jusqu'au port d'**Andrézieux**, situé sur le bord de la Loire. La distance est de seulement 18 km. Elle entre en service **en 1827** et ne connaît que la traction animale pour la remorque des convois. La descente vers le port s'effectue par gravité et la remonte des berlines vides est confiée à un cheval.

Les premiers voyageurs

C'est à partir de 1832, que les ouvriers ainsi que leur famille auront le droit d'utiliser les berlines pour se rendre à Andrézieux au cours de leur seul jour de repos : le dimanche ! La ligne est reliée à Lyon, grande ville proche en 1833.

Pour la première fois on utilise des locomotives à vapeur. Elles ont été construites en Angleterre par **Stephenson** et modifiées par adjonction d'une chaudière tubulaire mise au point par l'ingénieur **Marc Seguin**. Elles remorquent avec succès les trains de voyageurs et de marchandises.

Le premier chemin de fer public

Le premier vrai chemin de fer public s'ouvre en France le jeudi 24 août 1837. Il relie Paris depuis l'embarcadère de la rue de Londres et gagne Le Pecq, au pied de la rampe de Saint Germain soit une distance de 21 km.

Extrait d'une coupure de presse de l'époque :

« La ligne a été inaugurée avec un certain faste par sa Majesté la reine Marie-Amélie, le Duc d'Orléans, la Duchesse, les jeunes princesses, le Duc d'Aumale et le Duc de Montpensier. Le roi Louis Philippe n'avait pas paru. Il avait semblé téméraire d'exposer la personne du roi dans un train, qui allait atteindre la vitesse de quelques huit lieues à l'heure. »

Le train est rapide et sûr

La première semaine, le train transporte 37 286 voyageurs. Au cours de la seconde semaine d'exploitation, 59 913 et en 20 jours d'exploitation, les trains transportent autant de voyageurs que tous les autres modes de transport confondus en un an.

Ce nouveau mode de transport, rapide et sûr, permet enfin aux gens de voyager. Il provoque leur engouement ainsi que celui des industriels qui voient dans l'usage du chemin de fer un excellent moyen pour approvisionner leur entreprises ou pour écouler rapidement leur production vers les villes proches.



Le Chemin de Fer de Paris à Rouen. Cliché : La Vie du Rail

Les concessions

Les industriels, aidés par les milieux financiers obtiennent de la part du gouvernement de nombreuses concessions de lignes de chemin de fer. L'État ne jouait encore qu'un rôle d'observateur : le roi attribuait les concessions par des ordonnances, usant de son pouvoir exécutif. Les toutes premières concessions ne furent assorties d'aucune limite de durée, mais elles ne prévoyaient pas non plus de subventions, ni de garanties d'intérêt sur des capitaux engagés par les compagnies. Dans certains cas, comme Saint Étienne-Lyon, les adjudications s'effectuèrent même sur le critère du barème tarifaire proposé !

Après quelques années, les lois vinrent modifier les dispositions originelles en faveur du pouvoir législatif qui obtint tour à tour :

- le 21 avril 1832 : le droit de déclaration d'utilité publique.
- le 7 juillet 1833 : le droit d'expropriation, sauf pour les embranchements de courte distance.

De 1833 à 1837 : on vit apparaître les premières concessions à durée limitée de 45 ans ou de 99 ans.

Les lignes essentielles

Le gouvernement commence à mesurer l'intérêt que pouvait représenter le chemin de fer et envisage la construction de véritables grandes lignes comme par exemple Lyon-Marseille, Paris-Orléans, etc.

La volonté coordinatrice de l'État devait enfin se manifester à travers la loi **Legrand**, votée le 11 juin 1842, qui établissait pour la première fois un programme d'ensemble, reposant sur neuf lignes essentielles dont les tracés restaient cependant à préciser.

Le texte imposait plusieurs principes nouveaux et notamment celui du concours financier de l'État, des Départements et des villes concernées, qui ne devaient laisser aux compagnies que les seules charges afférentes à la superstructure et à son exploitation. De leur côté, les compagnies acceptaient le retour à l'État de l'ensemble des équipements fixes en fin de concession. Seul le matériel roulant, le mobilier et l'outillage leur restant acquis à cette échéance.

La trame du réseau français

La trame du futur réseau français est donc définie par la loi du 11 juin 1842. Il y est stipulé :

« Article premier :

Il sera établi un système de chemin de fer se dirigeant de Paris :

- *sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes,*
- *sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la manche, qui seront ultérieurement déterminés,*
- *sur la frontière d'Allemagne, par Nancy et Strasbourg,*
- *sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette, (Sète aujourd'hui),*
- *sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne,*
- *sur l'océan par Tours et Nantes,*
- *sur le centre, par Bourges.*

Et un système de chemin de fer se dirigeant :

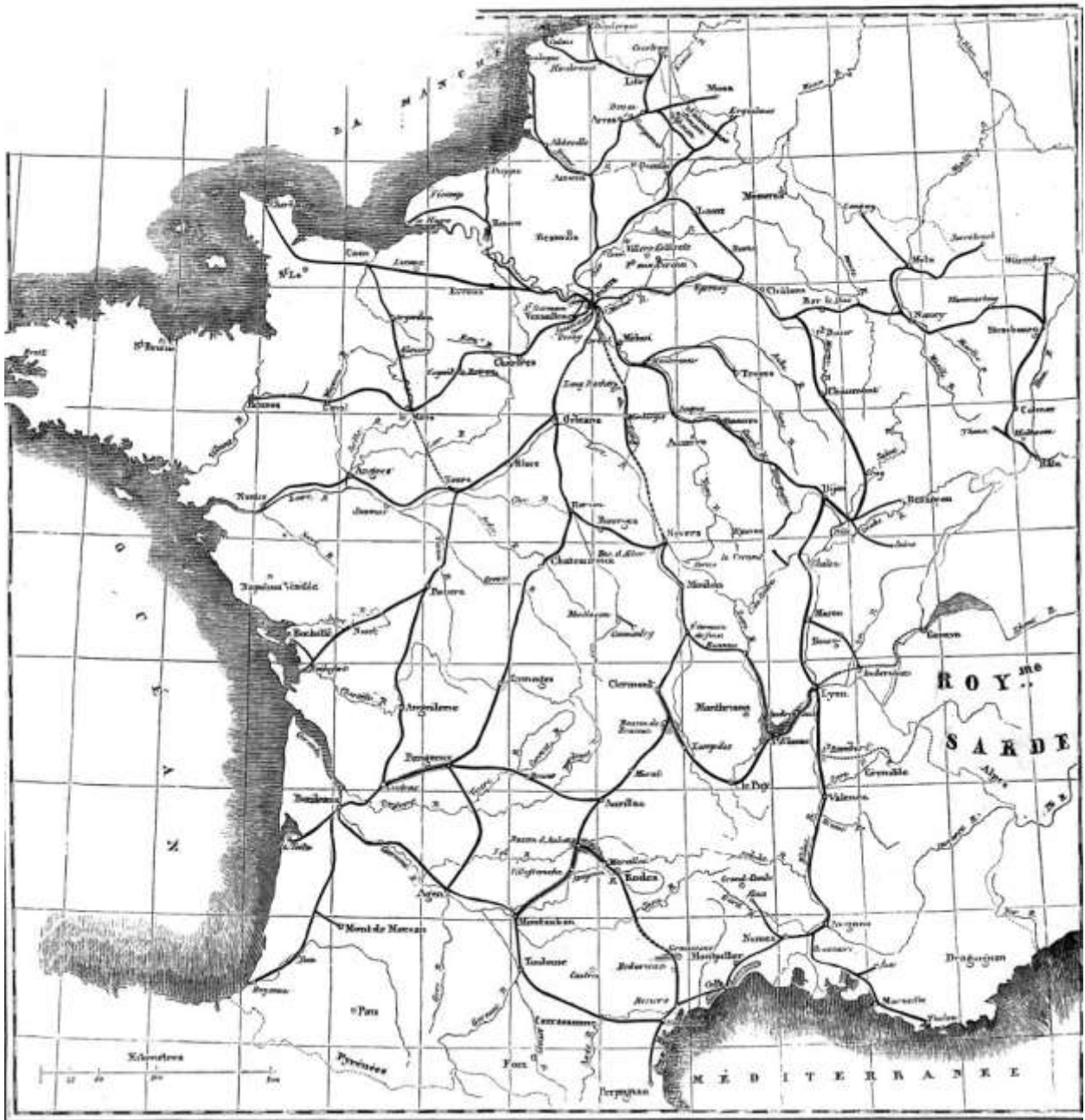
- *de Bordeaux à Cette par Toulouse,*
- *de la Méditerranée au Rhin, par Lyon et Mulhouse... »*

En 1859, on dénombre 28 compagnies de chemin de fer en France dont certaines connaissent déjà des difficultés financières.

L'Etat le ramène alors à six en créant par regroupements : les Compagnies du **Nord**, de l'**Ouest**, de l'**Est**, du **PLM**, du **PO** et celle du **Midi**.



**Médaille commémorative de la loi Legrand.
Gravure extraite du journal « l'illustration,
Journal Universel » article du 11 juin 1842**



Carte du réseau ferré en 1853.

Carte extraite du journal « l'illustration, Journal Universel » article du 14 mai 1853

RETOUR DANS NOTRE SAVOIE

CHEMINS DE FER ET BATEAUX À VAPEUR

Revenons dans notre Savoie, région historique du Sud-est de la France, dont les frontières sont fixées en 1602 par le traité de Lyon. Elle est rattachée à la France de 1792 à 1815. Puis elle revient à nouveau au royaume de Piémont-Sardaigne. A partir de 1831, elle est administrée par le roi **Charles-Albert** (1798 - 1849)

A cette époque, pour voyager ou expédier des marchandises de Chambéry vers la capitale Turin, il faut obligatoirement passer par le col du **Mont-Cenis**. Si en été tout se passe relativement bien, il n'en n'est pas de même l'hiver. Les voitures sont démontées, et comme pour les marchandises, tout est transporté à dos de mulets ou pire à dos d'hommes. C'est le rude travail accompli par les **Marrons**. Cette façon de procéder augmente alors considérablement le prix de revient du transport des marchandises.

Les commerçants et les industriels du bassin chambérien tournent alors leur regard vers la France voisine. Ils y voient le seul moyen de désenclaver la province. Le lac du Bourget est relié au Rhône par le canal de Savière. Il offre un débouché idéal pour desservir Lyon ou Genève. Le Rhône est alors navigable jusqu'à Seyssel

Une société de capitalistes

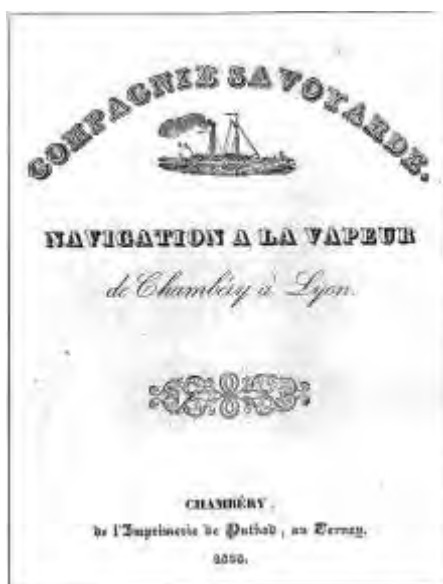
Mais un tel projet, ambitieux et fort coûteux pour l'époque, ne peut être réalisé sans avoir recours à une société, aidée par des actionnaires pour permettre de financer sa réalisation. C'est ainsi que le 10 juillet 1838, une société dite de capitalistes est officiellement fondée à Chambéry, à trois heures de l'après-midi, en l'étude de Maître **François Marie Bebert**, notaire royal à la résidence de cette ville. 1 200 actions de 1 000 livres sont alors proposées à de futurs actionnaires.

Objectif:

« La prompte transmission de Chambéry à Lyon, et vice et versa, des voyageurs et des marchandises de l'Italie, du Piémont vers la France et la Suisse, au moyen d'un chemin de fer et successivement d'un canal de navigation jusqu'au lac du Bourget par des bateaux à vapeur. »

La Société sera administrée sous la raison sociale :

Compagnie du Service accéléré par Chemin de Fer et Bateaux à Vapeur



Couverture du prospectus de la « Compagnie Savoyarde » 1838. Coll. G. JENNY

« Le siège de la Société est invariablement fixé à Chambéry, dans la maison **Barlet**, au numéro 22, rive droite de l'Aisse. »

Le capital de la Compagnie Savoyarde est détenu par deux banquiers chambériens, messieurs **Benoît Duclos** et **Alfred Crusillat**.

Buts de la nouvelle société

Un prospectus est édité par l'imprimerie **Puthod**, située à Chambéry, au Verney. Il présente aux futurs actionnaires les buts de cette nouvelle société. En voici quelques passages :

« (...) La ville de Chambéry, placée au centre des vallées ou aboutissent les routes du Piémont, de la France et de la Suisse, est de par sa position, l'entrepôt naturel et pour ainsi dire, obligé de commerce entre les différents états.

(...) Jusqu'à présent, la difficulté des communications dans des pays montueux et le haut prix des transports, avaient fait donner une autre direction aux marchandises et notamment à celles dont la valeur vénale ne pouvait supporter un tarif plus élevé.

(...) Par le même motif, beaucoup de produits de la Savoie, qui ne peuvent être exportés, sont consommés sans nécessité, comme sans profit.

(...) En rendant les communications plus faciles et plus rapides par l'établissement d'un Chemin de Fer et par un service de navigation à la vapeur, ce qui amènera une diminution notable dans le prix du transport, procure au commerce et aux habitants du pays des avantages qui seront appréciés par tous les bons esprits.

(...) La Société est devenue en même temps propriétaire des eaux de l'Hyères, de l'Aisse, de l'Albanne et de toutes celles qui, des coteaux aboutissants, descendent dans la vallée et enfin du canal du Bourget, destiné dans l'avenir à **former un canal de navigation, dont le point de départ serait à Chambéry** et qui se dégorgerait dans le lac du Bourget.

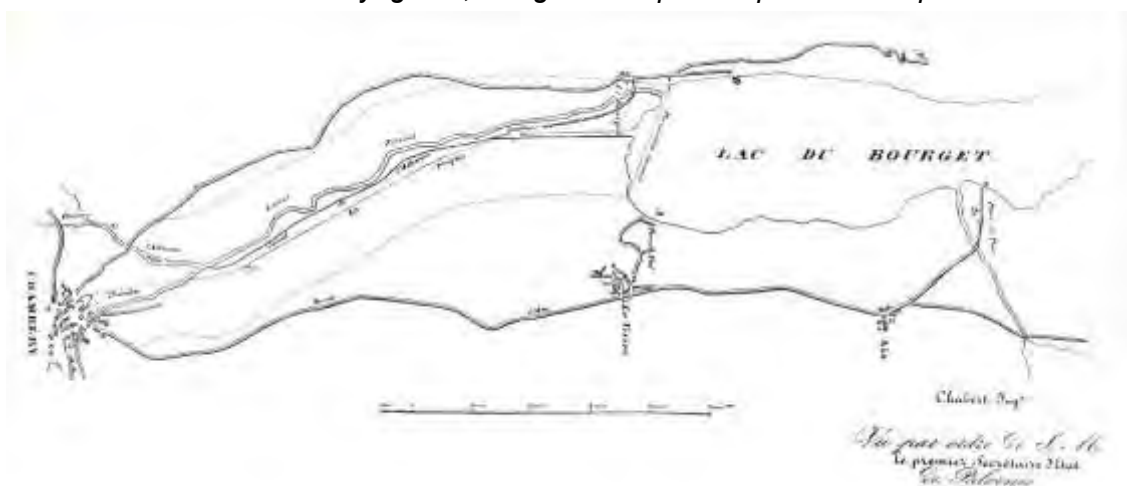
(...) Agrandissement de la ville, en formant un nouveau quartier en bout du Verney, où seront ouvertes deux nouvelles promenades.

(...) Le Chemin de Fer et par la suite le canal de navigation seraient ainsi placés entre deux boulevards et partiraient de la tête du Verney.

(...) La navigation du Rhône présente des difficultés, en y employant de grands et lourds bateaux, l'expérience l'a démontré. La Société en fera construire d'une dimension moindre.

(...) Ceux destinés aux voyageurs et aux objets de valeur, porteront deux machines de la force de 25 chevaux l'une, ce qui doublera leur vitesse comparativement aux bateaux qui naviguent sur le Rhône et le lac du Bourget.

(...) D'autres bateaux, avec une seule machine de 60 à 70 chevaux, seront employés exclusivement au transport des marchandises lourdes. Ils seront toutefois disposés de manière à recevoir des voyageurs, à l'égard desquels le prix de transport sera moindre. »



Plan de la ligne de chemin de fer (extrait du prospectus de la « Compagnie Savoyarde » 1838. Coll. G. JENNY

Les lettres patentes

Le 3 août 1838, à Turin, le projet est présenté à sa majesté le roi Charles-Albert, par le gérant représentant la société en la personne de monsieur **Joseph Eugène Chabert**, pour l'obtention des patentes royales car déjà 700 actions ont été souscrites.



Pages extraites du prospectus de la « Compagnie Savoyarde » de 1838. Coll. G. JENNY

« (...) Le 3 du mois de novembre de l'an de grâce 1838 et de notre règne le huitième, Charles-Albert, par la grâce de Dieu, Roi de Sardaigne, de Chypre et de Jérusalem, Duc de Savoie, de Gênes, Prince de Piémont, autorise la formation, pour 90 ans, d'une Société Anonyme, sous le nom de COMPAGNIE SAVOYARDE, chargée de l'établissement d'une communication rapide et plus économique entre Chambéry et Lyon, pour le transport des voyageurs et des marchandises au moyen d'un Chemin de Fer et de la substitution d'un canal navigable au canal d'irrigation dit Canal de l'Albanne ».

LA COMPAGNIE SAVOYARDE

L'inauguration

Le premier chemin de fer des États Sardes est inauguré le 5 octobre 1839 par le roi **Charles-Albert**. Il est accompagné de son fils **Victor-Emmanuel**. A mi parcours, un des wagons déraile et c'est en carrosse que le roi et sa suite terminent le voyage vers Le Bourget. La traction des convois est assurée par des chevaux conduits par un postillon. Faute de moyens financiers, la Compagnie Savoyarde n'a jamais utilisé de locomotives à vapeur.

Que transporte le chemin de fer à cette époque ?

De la Savoie vers la France :

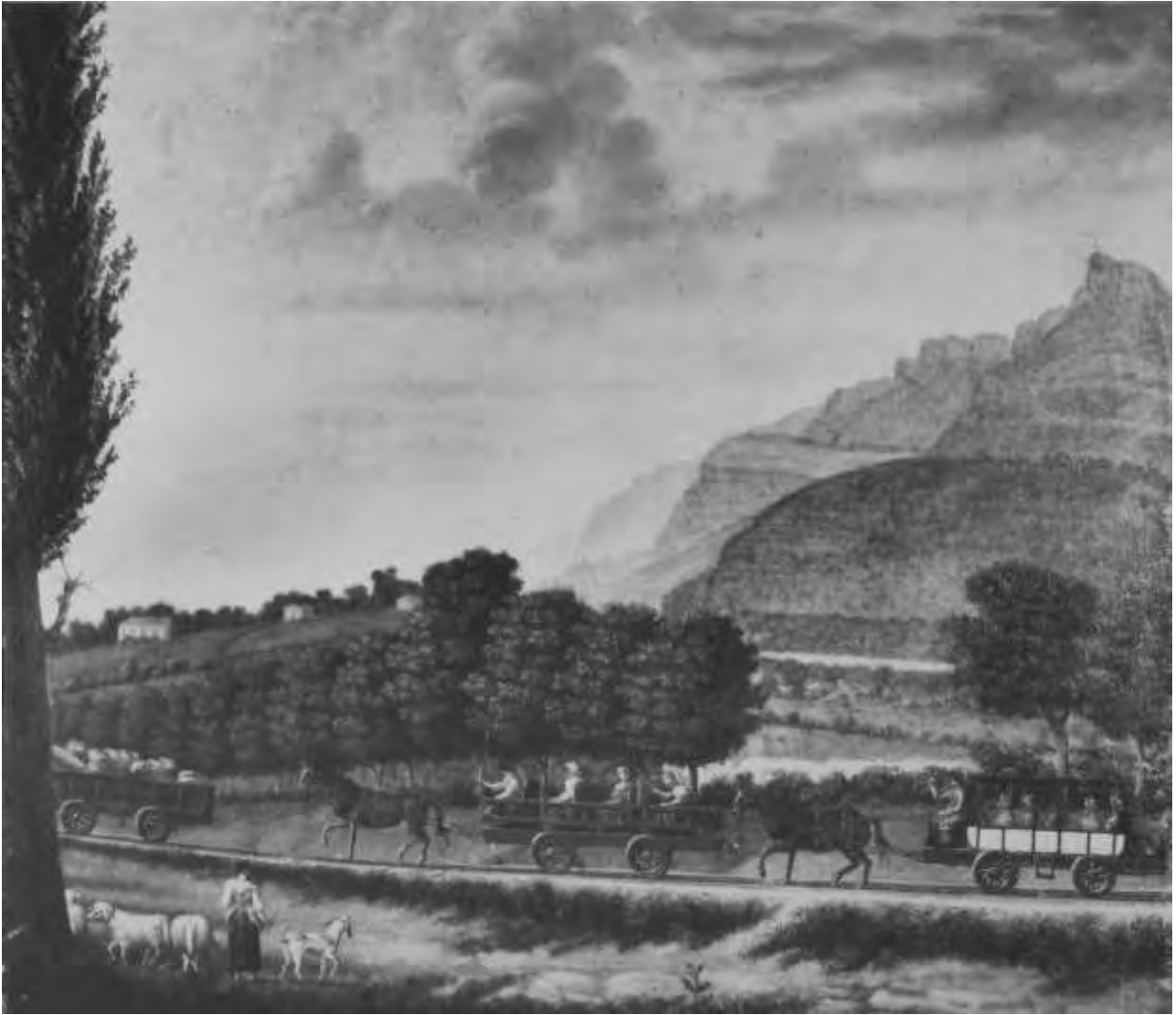
- de la soie fabriquée dans les environs de Chambéry, des pierres à bâtir, des ardoises, de la fonte, du bois et des denrées alimentaires telles que du riz du Piémont, des œufs, du beurre, du fromage, des fruits et des légumes frais.

De la France vers la Savoie :

- de l'épicerie (produits coloniaux), du charbon, de l'huile, des tissus, de la droguerie ainsi que des produits chimiques.

La liquidation de la Compagnie Savoyarde

Dès les premières années d'exploitation, l'activité de cette voie s'avère très médiocre et l'administration de la ville de Chambéry, cédant aux circonstances et aux conseils des Hommes de l'Art et de concert avec la Société, ajourne l'exécution du canal de navigation devant partir de Chambéry. Au cours de l'année 1846, les administrateurs décident de la liquidation définitive de la Compagnie Savoyarde.



***Tableau représentant la ligne de Chemin de Fer de Chambéry au Bourget.
Musée Savoisien de Chambéry***

L'ORIGINE DU CHEMIN DE FER EN SAVOIE

MÉDAIL ET CAVOUR

Joseph François Médail (né à Bardonecchia, le 24 septembre 1784, mort à Suse, le 5 novembre 1844).

Le 30 août 1839, **Joseph François Médail**, simple Commissaire des douanes, remet un mémoire au **général Rachia** sur la possibilité d'établir un tunnel ferroviaire sous le mont Fréjus, entre les vallées de l'Arc et de Rochemolles.

En mai 1840, il précise le projet en l'envoyant au roi Charles Albert. Il lui montre le tracé des futures lignes prévues par les nations rivales en l'invitant à les devancer :

« Hâtons nous d'ouvrir à travers le massif des Alpes, un chemin de fer liant Chambéry, Gênes et Turin, aux lignes ferrées de la France, dont la prospérité est en quelque sorte liée à celle de l'Italie »

Michel Camille Benso de Cavour (né à Turin, le 10 août 1810, mort à Turin le 6 juin 1861).

Et voilà qu'au moment où Médail parle de percer le Fréjus, un autre sujet du roi Charles Albert, un jeune homme de 29 ans à peine, montrait le 10 décembre 1839, dans une étude présentée par « *La Gazette Piémontaise* » la nécessité de relier par une voie ferrée le royaume de Sardaigne à la France en perforant un tunnel sous le mont Fréjus. C'est **Camillo Benso**, comte de Cavour, qui est par ailleurs, membre du Conseil d'Administration de la Compagnie Savoyarde.

Résultat : le mémoire du plus humble des sujets de Charles Albert, Joseph Médail, et l'étude de celui qui deviendra bientôt le grand Cavour sont les deux premiers documents en date sur les relations franco-sardes par voie ferrée.

Nous sommes, à ce moment-là, à l'origine de notre futur chemin de fer en Savoie. C'est l'ingénieur belge **Henri Maus**, à la demande du roi Charles Albert, qui étudie alors le tracé pour la réalisation d'une ligne de chemin de fer entre Modane et Suse.

Le Roi Charles-Albert abdique

Les premiers travaux de la future ligne devant relier Modane à Suse commencent en 1847. Ils sont interrompus l'année suivante en raison de la guerre austro-sarde. Les défaites militaires de Charles-Albert à Custoza et à Novare en 1849, l'obligent à abdiquer en faveur de son fils **Victor-Emmanuel** (1820–1878). Le pays est ruiné par les années de guerre.

Le règne de Victor Emmanuel commence

Une fois au pouvoir, **Victor-Emmanuel** met en place son gouvernement. Celui-ci nomme comme premier ministre : le Comte de Cavour !

Le Comte de Cavour ressort alors ses dossiers de création d'un chemin de fer en Savoie et avec l'aval du roi, il fonde le 14 mai 1853 : **la Società della Ferrovia Vittorio-Emanuele**, avec l'appui de financiers français et piémontais messieurs **Dailly** et **Odier**. La société est placée sous la présidence de **Charles Laffitte**.

Un décret royal

La Société est autorisée par un décret royal en date du 25 mai 1853 et reçoit la concession pour une durée de 99 ans, d'une voie de chemin de fer devant relier Chambéry à Genève, Chambéry à Lyon, Chambéry à la tête du tunnel du Mont-Cenis. Les travaux relatifs aux tracés des futures lignes débutent aussitôt. Ils sont réalisés par le groupe anglais Jackson, Brassey et Henfrey.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL

Copie d'une lettre réponse de la commune de Chambéry à une demande de la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel en date du 16 septembre 1853 :

« Il nous est impossible de loger pour une durée même provisoire les bureaux d'études de vos ingénieurs et dessinateurs dans des salles de classe du Collège National de Chambéry. » (Lycée Vaugelas actuellement)

Le siège de la délégation du chemin de fer Victor-Emmanuel trouve un toit au 3, de la rue Métropole, à Chambéry.

L'embarcadère de Chambéry

Voici le résumé de la séance extraordinaire du conseil communal de Chambéry pour l'emplacement définitif de l'embarcadère. Nous sommes le 25 novembre 1853.



Entête de la feuille du compte rendu. Archives départementale de la Savoie

Le texte du compte-rendu :

- *« Faisant suite à la délibération du Conseil Divisionnaire du 1 octobre 1853, la décision d'implanter l'embarcadère dans le quartier Nézin avait été prise et rendue à la Compagnie du Chemin de Fer Victor-Emmanuel.*
- *Elle nous informe du mauvais choix, la jonction de plusieurs lignes (d'Aix les Bains, Saint Jean de Maurienne et Saint André le Gaz), impose à la compagnie d'assurer une correspondance pour les voyageurs dans un délai d'une heure maximum.*
- *Le passage rapproché de plusieurs trains, les manœuvres dans le grand tunnel sous la colline de Nézin ne sont pas sans risque en raison des fumées longues à s'évacuer et qui gênent les mécaniciens pour l'observation des signaux d'entrée ou de manœuvre.*
- *De plus, l'emplacement choisi est très éloigné du centre de la ville qui s'étend sur la rive gauche de la rivière Leysse et qui ne semble pas vouloir s'agrandir du côté de la commune de Bassens.*
- *La compagnie plaide pour une implantation du côté de La Cassine »*

Emplacement de l'embarcadère

A l'issue d'une longue séance, le Conseil Communal déclare que :

- « L'embarcadère de Chambéry ne pourrait se trouver qu'au lieu-dit La Cassine, lieu où il disposerait de l'espace qui lui est nécessaire à son développement,
- l'accès se fera en tranchée dans la colline de Nézin, le plus près possible de la rivière Leysse, de manière à laisser l'espace pour la construction d'une rangée de bâtiments le long du quai.
- L'embarcadère sera du type de 1^{ère} classe. L'embarcadère devrait comporter : trois voies de gare pour les voyageurs, de huit à 10 voies pour le service et le garage des convois de marchandises, un emplacement pour les remises à locomotives et les ateliers de réparation sont prévus en direction d'Aix. »

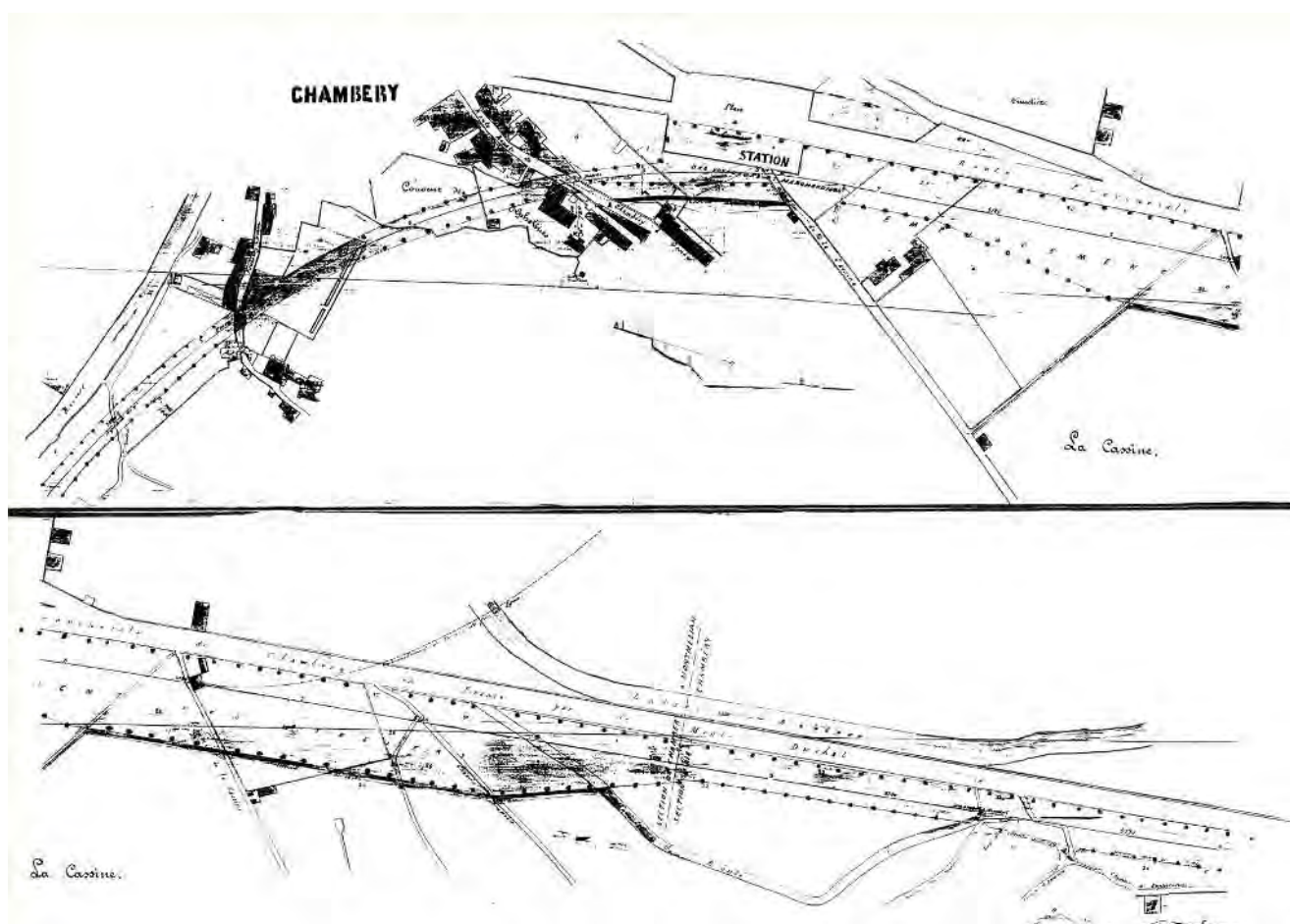
Un seul impératif à l'établissement du chemin de fer à La Cassine :

- « ne toucher en rien à l'alignement de l'avenue de la Boisse, la plus belle promenade des environs de la ville ! »

Le projet est adopté à l'unanimité, moins deux voix.

Le tracé est établi

Sur le territoire de la commune de Chambéry, l'emplacement du futur chemin de fer est tracé. Les plans sont dressés par l'ingénieur en chef : **Georges Newmann**. Ils sont signés par le Président du Conseil d'administration du Victor-Emmanuel, **Charles Laffitte**, le 7 avril 1854, et approuvés conformément au décret du 27 juillet 1854, signé par le ministre des Travaux Publics, le Chevalier **Paléocapa**.



Plan du tracé du Chemin de fer sur la commune de Chambéry. En haut, la gare, en bas, le dépôt.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

L'argent manque rapidement

Les travaux débutent mais l'argent manque rapidement. Une nouvelle convention est signée par le président du conseil des ministres, le ministre des Finances, son excellence le comte de Cavour, le ministre des Travaux Publics, le chevalier Paléocapa et le président du conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel, Charles Laffitte.

Elle autorise :

- à n'exécuter que les travaux de pose d'une seule voie entre Choudy et Saint-Jean-de-Maurienne,
- la ligne doit être exploitée à l'expiration du mois de juin 1856,
- les travaux doivent être exécutés avec le plus grand souci d'économie (pose des voies, acquisition de matériel mobile),
- les dépenses totales ne doivent en aucun cas dépasser la somme de 15 millions,
- ne construire que des gares et des stations provisoires,
- réduire à 10 le nombre de locomotives,
- la compagnie n'est pas tenue de clôturer les enceintes du chemin de fer sauf près des stations pour la sécurité des voyageurs,
- les approvisionnements n'excéderont pas les besoins de l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Bien que revus à la baisse, les travaux se poursuivent.

Tirs de mines

A partir de 1854 et pendant plus d'un an, la vie des Chambériens sera ponctuée par les explosions des nombreux tirs de mines nécessaires à la réalisation de la tranchée Nézin. Chaque explosion, plus ou moins bien calculée, soulève et projette en l'air des gerbes de pierres dont certaines retombent dans les jardins de l'Hôtel-Dieu (situé à l'époque sur la rive gauche de la Leysse, en face du quai Nézin) ainsi que sur les toitures des nombreuses maisons situées faubourg Reclus, au grand dam des habitants.

L'acquisition des terrains

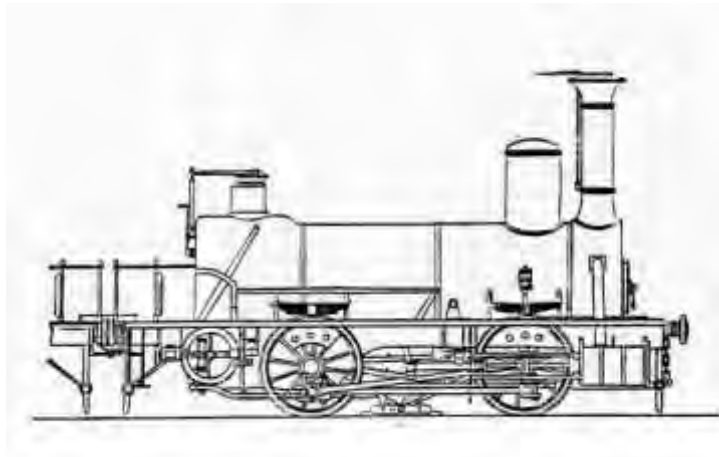
Dans la délibération du conseil communal de Chambéry en date du 19 avril 1855, les représentants approuvent définitivement l'acquisition des terrains à La Cassinaz et à La Boisse pour l'établissement des bâtiments et des voies du chemin de fer.

Exploitation d'une carrière

Le 8 octobre 1855, une demande est faite, par la compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, pour l'exploitation d'une carrière de pierre située sur la commune du Mont du Chat. L'autorisation est donnée par la commune. Les pierres vont servir à la construction de divers bâtiments à Chambéry ainsi que pour la construction du viaduc du Reclus (le pont du Reclus) et du pont de Leysse (actuel pont de la Garatte).

Le matériel arrive de France

L'Ingénieur en chef du chemin de fer Victor-Emmanuel, monsieur **Mayer**, d'origine luxembourgeoise, s'adresse en fonction de ses relations, auprès de constructeurs belges. Les cinq premières locomotives seront donc construites en Belgique par les établissements **John Cockerill**. En septembre 1855, on annonce l'arrivée à Chambéry, d'une locomotive ainsi qu'une partie du matériel roulant. Le matériel remorqué, voyageur et marchandise, est construit à Lyon.



*Dessin d'une des premières locomotives livrée à la Compagnie du Chemin de Fer Victor Emmanuel.
Collection : L.M. VILAIN*

Les plans sont adoptés

Le 22 avril 1856, le ministre, secrétaire d'Etat des travaux publics, vu les plans des stations dressés par monsieur **Newmann**, ingénieur en chef de la compagnie, décrète :

- « Les plans des bâtiments des gares et des stations provisoires présentés par la compagnie sont approuvés,
- le plan du bâtiment ainsi que des autres équipements de la gare de Chambéry, est adopté. Il couvre celui qui porte le n° 2
- la compagnie présentera avant la fin du mois de mai prochain le devis détaillé des dépenses des dites stations provisoires et de ses remises et ateliers approuvés par le décret du 8 courant.
- Fait au ministère des travaux publics, à Turin le 22 avril 1856
- Signé : le ministre, monsieur le Chevalier Paléocapa. »



*Entête du papier de la Compagnie du Chemin de Fer Victor Emmanuel.
Collection G. JENNY*

Inauguration repoussée

Les travaux de construction des installations, de pose des voies ainsi que la réalisation des ouvrages d'art battent leur plein. Devant l'arrivée de la date d'ouverture au trafic, fixée au mois de juin 1856 par la convention du 27 avril 1854, monsieur l'intendant général pense déjà à l'inauguration officielle de la ligne. Mais de nombreux imprévus techniques et météorologiques retardent l'exécution des travaux. Il contacte monsieur le ministre, le 17 septembre. La réponse arrive de Turin, le 20 septembre 1856 :

« Vous m'informez que l'ouverture de la ligne à une voie du chemin de fer Victor-Emmanuel entre Choudy et Saint Jean de Maurienne ne pourra avoir lieu qu'après le 15 octobre.

La saison ne se prête donc pas à une inauguration solennelle. De plus, à la même époque, arrive à Nice sa Majesté l'Impératrice de Russie et le Roi se doit de lui faire une visite dans ladite ville. Il paraît donc convenable de renvoyer, à l'année prochaine, les fêtes d'ouverture du chemin de fer et de choisir l'époque où l'on posera la première pierre du pont international sur le Rhône. »

La mise en service de la ligne

Il faut attendre le **20 octobre 1856** pour la réception officielle des travaux.

Voici le texte de la lettre de monsieur l'intendant général **Magenta**, expédiée de Chambéry à cette date, relatant l'essai de la voie ferrée du chemin de fer Victor-Emmanuel :

« Monsieur le Président du Conseil des ministres, monsieur le ministre des Travaux Publics,

- à l'invitation de monsieur l'ingénieur en chef de la Société du chemin de fer Victor-Emmanuel, monsieur le Chevalier Ranco, Commissaire technique du gouvernement j'ai fait hier l'essai de la voie ferrée dès le point de départ situé près d'Aix les Bains jusqu'à Saint Jean de Maurienne.

Monsieur Rouffiac, chef d'exploitation, monsieur Colli, Commissaire technique, Messieurs les ingénieurs et chefs du Matériel ainsi que le directeur des travaux, faisaient partie du convoi.

Ainsi que j'ai eu l'honneur de l'annoncer à monsieur le Président du Conseil des ministres par une dépêche électrique datée d'hier à Aix les Bains, nous avons quitté la station de Choudy à neuf heures et demie.

Comme il s'agissait d'un premier voyage à titre d'essais d'un train avec des voyageurs, le mécanicien dirigeait la locomotive avec la plus grande prudence occasionnant plus de lenteur à l'aller.

Au retour, si la bonne exécution des travaux le permettait, nous supporterions la plus grande vitesse. Nous sommes arrivés à Saint Jean de Maurienne sans le moindre incident ! Les populations, heureuses de voir passer pour la première fois un convoi de voyageurs tiré par une locomotive étaient accourues de toute part le long de la ligne et témoignaient leur allégresse au passage des voyageurs.

J'ai particulièrement remarqué l'empressement qui se manifestait au passage de Montmélian, Saint Pierre d'Albigny, Aiguebelle, Saint Avre et enfin Saint Jean de Maurienne. (Notez l'absence de Chambéry)

J'ai remarqué qu'au niveau des divers chantiers encore en activité, le nombre des ouvriers avait été doublé. Les travaux des remblais et des déblais sont exécutés convenablement ainsi que les travaux d'arts qui sont d'un parfait succès.

Seul le pont sur la rivière d'Arc d'Argentine est en situation provisoire, la dernière crue ayant mis à mal le chantier de montage du pont en métal.

Les habitations des cantonniers, des chefs de gare et des stations sont toutes terminées. Les guérites des gardes des passages à niveau sont toutes en place.

Au retour, nous quittons toujours sous la liesse des habitants, malgré une forte pluie d'orage, la station de Saint Jean de Maurienne à quatre heures.

Les mécaniciens, plus rassurés sur la limite supportée par la voie et sur sa solidité, ont doublé la vitesse des machines et c'est ainsi que deux heures et vingt minutes plus tard, j'arrivais à la station de Chambéry.

Vu l'état de l'avancement et le bon fini des travaux tout au long de la ligne entre Choudy et Saint Jean de Maurienne, il y a lieu d'autoriser la compagnie de chemin de fer Victor-Emmanuel à livrer la ligne à toute circulation.

Signé : l'Intendant Général Magenta. »

Le service commence

Dès le lendemain, le service voyageurs et marchandises commence sur la ligne entre **Choudy** et **Saint Jean de Maurienne**.

Les ouvriers sont alors utilisés sur un autre chantier du chemin de fer afin de réaliser dans les plus brefs délais la liaison avec la France à Culoz.

Dès le 1^{er} juin 1857, la station de Choudy est abandonnée, la ligne arrive désormais à l'embarcadère de Saint Innocent avec correspondance avec les bateaux à vapeur à destination de Lyon par le lac, le canal de Savières et le Rhône. Un embranchement partant de Choudy dessert la ville d'Aix les Bains par une gare provisoire implantée au lieu dit quartier du Gigot.

INAUGURATION DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL

Départ de Modane

Le 31 août 1857, venant de Turin, arrivent à Modane, le Roi Victor-Emmanuel II et sa suite, sous la conduite de son Premier ministre le Comte de Cavour. Ils rencontrent **le Prince Jérôme**, cousin de l'empereur **Napoléon III**.

Ensemble, ils procèdent à la mise à feu de la première mine à l'emplacement du chantier de percement du futur tunnel dit « du Mont-Cenis ». Ils rejoignent alors en voiture la station de Saint Jean de Maurienne et prennent place à bord d'un convoi ferroviaire pavoisé. Direction la station de Chambéry.



Retour du train officiel en gare de Saint Jean de Maurienne. Dessin tiré du journal « Le Monde Illustré »

Arrivé à Chambéry

Le Souverain et sa suite sont reçus par les autorités militaires, civiles et religieuses.

Après avoir assisté à la bénédiction des locomotives, le Roi écoute un poème sur la percée des Alpes. Le poème est dit par **Marguerite Chevron**, simple paysanne de Barberaz, à qui l'Académie de la Savoie a décerné le premier prix de poésie en 1852.

Saint Innocent, terminus de la ligne

Retour à bord du train officiel et départ à destination de la station de Saint Innocent. C'est ensuite à bord d'un bateau à vapeur qu'ils traversent le lac du Bourget, le canal de Savières et remontent le Rhône jusqu'à l'emplacement du futur pont international. Le Roi et le Prince déposent dans la première pile du pont une pierre arrachée par le premier tir de mine du tunnel du Mont-Cenis et apportée depuis Modane ainsi qu'un parchemin qu'ils signent tous les deux.

Voici le texte inscrit sur le document :

« Le 31 août 1857, Victor Emmanuel, fils du roi Charles Albert et roi de Sardaigne, après avoir lui même mis le feu à la mine, a arraché une pierre à l'extrémité de la galerie qui sera ouverte dans les profondeurs du Mont Cenis et le lendemain, premier septembre 1857, l'a posée comme fondation du pont qui sera construit sur le Rhône près de Culoz, à l'endroit où la voie ferrée française Lyon-Genève rejoint la voie ferrée savoyarde qui porte le nom de Victor Emmanuel.

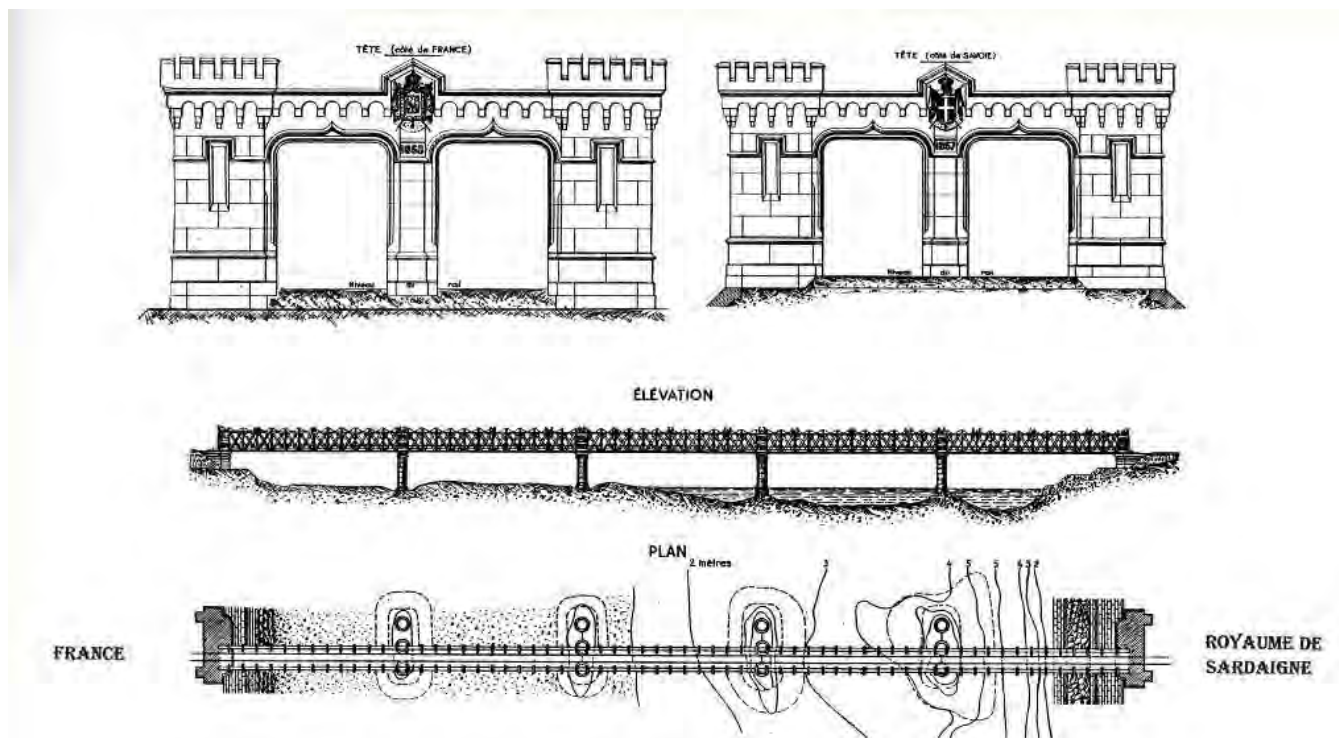
Par ces deux ouvrages admirables et dignes de l'éternité, non seulement le trajet qui relie la Savoie et le Piémont est raccourci et facilité, mais les relations de commerce et d'amitié entre les nations Française et Italienne seront étendues et consolidées, leur durée indissoluble en a reçu le plus sûr présage dans la présence du prince Napoléon, cousin de l'auguste Empereur des Français, Napoléon III.

Ceci se passait alors que Camille Benso, comte de Cavour était président du conseil du roi, Pierre Paléocapa, ministre des travaux publics, les architectes Alosius Ranco et Eynard, directeurs des travaux. »

Les chantiers de construction et de pose de la voie s'affairent alors le long du lac du Bourget et dans les marais de Chanaz en vue de gagner la France grâce au pont sur le Rhône.

Le pont international de Culoz

Prévu dès l'origine pour recevoir deux voies, cet ouvrage devait comporter deux têtes monumentales dont l'architecture à créneaux aurait rappelé celle des entrées des tunnels percés le long des rives du lac du Bourget.



Dessin du pont international de Culoz. Collection La Vie du Rail

Elles n'ont jamais été réalisées et les écussons aux armes de l'Empire français et du Royaume de Piémont-Sardaigne ont été fixés au tablier métallique supportant la première voie. Les écussons ont été déposés en 1902, lors de la mise en place du tablier supportant la deuxième voie. Nul ne sait ce qu'ils sont devenus !

Les agents du Victor-Emmanuel

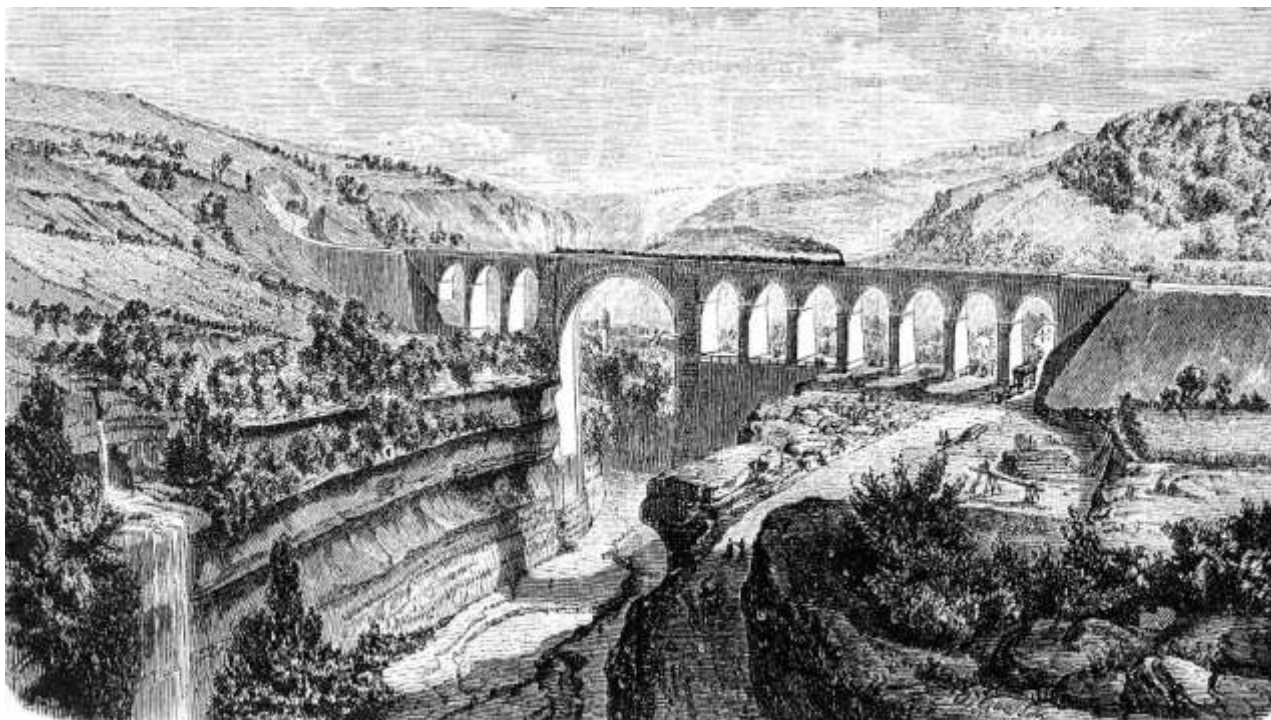
Le 24 novembre 1857, au siège de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, à Chambéry, les employés de l'administration prêtent serment. Ils sont au nombre de 75 parmi lesquels on relève les fonctions suivantes :

- Chefs de mouvement,
- Chefs de bureaux,
- Contrôleurs de gardes,
- Contrôleurs du service,
- Contrôleurs du télégraphe,
- Facteurs-chefs,
- Chefs et Sous chefs de station,
- Gardes ligne,
- Gardes tunnel,
- Gardes signal,
- Gardes barrières,
- Surveillants de nuit
- Conducteurs de 1 classe,
- Conducteurs de 2 classe.

On dénombre au total 12 conducteurs de locomotives.

La ligne du Lyon-Genève

En France, sous la forte pression des banquiers lyonnais et genevois, la construction de la ligne reliant la ville de Lyon à celle de Genève se termine.



OUVERTURE DU CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE. — PONT VIADUC DE LA VALSERDINE ET TUNNEL DU CREDO.

Vue de la ligne du Lyon-Genève à Bellegarde.

Gravure tirée du journal « l'Illustration, Journal Universel » article du 20 mars 1858

La Compagnie du Lyon-Genève ouvre au service celle-ci le 18 mars 1858, avant la jonction avec la ligne du Victor-Emmanuel à Culoz, afin de détourner le trafic des marchandises vers l'Italie par la Suisse. Moins de 6 mois plus tard, le pont métallique sur le Rhône est terminé !

Le pont sur le Rhône est inauguré le 2 septembre 1858. A cette date, la Savoie est reliée à la France par le rail en gare internationale de Culoz située sur la ligne du Lyon-Genève.

TRANSPORT MASSIF DE TROUPES

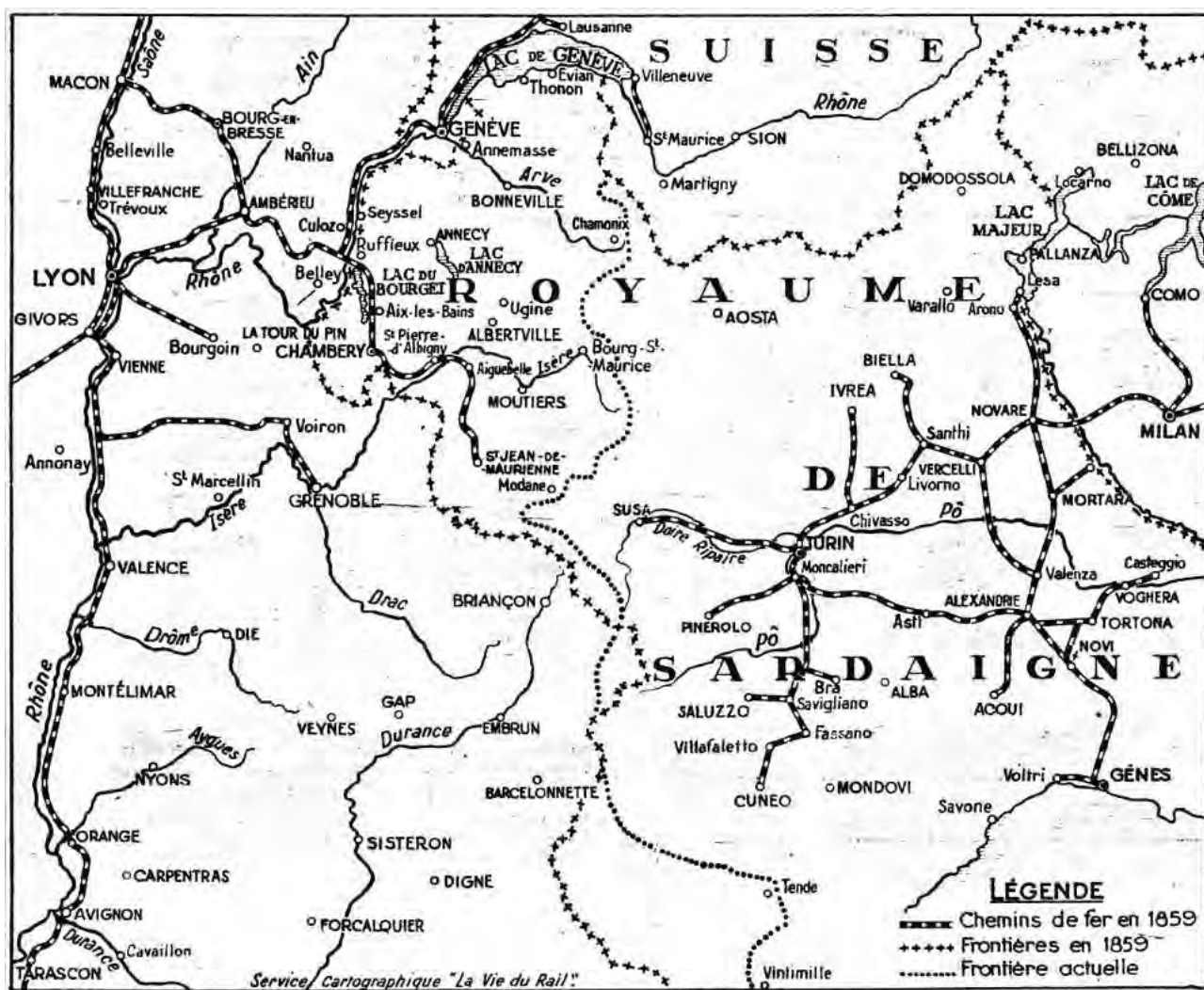
Solferino

L'année 1859 apporte à notre ligne du Victor-Emmanuel un trafic particulier qui va vite faire ses preuves. Le soutien apporté par l'empereur Napoléon III aux Piémontais, engagés dans la lutte pour l'unité italienne contre les Autrichiens, fournit au chemin de fer une première occasion de transport massif de troupes ainsi que de tous leurs équipements.

Du 10 avril au 15 juillet, au départ de Paris, la Compagnie du PLM transporte 230 000 hommes de troupes ainsi que leurs équipements. Cela représente 8 000 hommes acheminés dans une trentaine de trains quotidiens ! Une partie du trafic transite sur la ligne du Victor-Emmanuel jusqu'à Saint Jean de Maurienne. La troupe franchit à pied le col du Mont-Cenis et retrouve le train à Suse. La rapidité de mise en mouvement des troupes françaises surprend et permet de déborder l'armée autrichienne.

Elle est battue le 4 juin 1859 près de la ville lombarde de Magenta et le 24 juin 1859 à Solférino.

Le rapatriement des troupes s'effectue de la même façon. Les transports exécutés, sans le moindre incident, prouvent que le chemin de fer est apte à jouer un rôle très important dans de futurs conflits.



Les lignes de chemin de fer du royaume de Piémont-Sardaigne en 1859.

Cliché La Vie du Rail, collection G. JENNY

Remerciements

En remerciement de l'aide apportée par l'empereur Napoléon III au roi Victor-Emmanuel II, celui-ci offre à la France le Comté de Nice ainsi que la Savoie. C'est chose faite le 22 avril 1860 après consultation des populations qui se prononcent par une très grande majorité pour l'annexion de la Savoie à la France.

22 avril 1860, la Savoie est française !

La Savoie étant devenue française, la donne change pour la Compagnie du Victor-Emmanuel. Elle doit poursuivre les travaux engagés mais c'est la Compagnie du PLM qui veille et même commande !

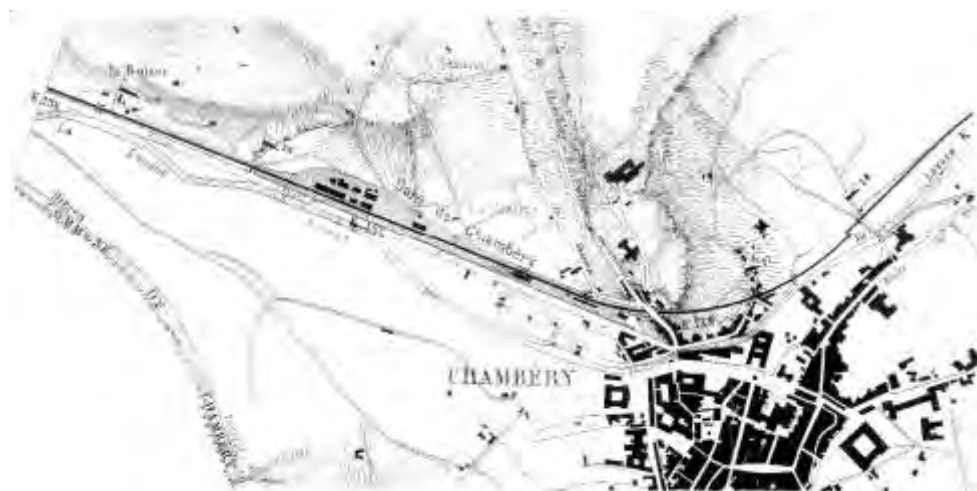
La voie est posée entre Saint Jean de Maurienne et Saint Michel. Elle est livrée à l'exploitation en date du 15 mars 1862.

La ville de Grenoble est reliée à celle de Chambéry par Montmélian grâce à l'ouverture de la ligne en date du 15 septembre 1864.

AVANCÉE DU RAIL EN SAVOIE

LES INSTALLATIONS DE CHAMBÉRY

Il faut attendre 1860 avant de trouver un plan détaillé de l'ensemble des installations ferroviaires de Chambéry.



*Plan de la ville de Chambéry vers 1860. Il permet de visualiser les emprises du chemin de fer.
Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY*

Il nous permet enfin de bien situer l'emplacement de la gare et du dépôt-atelier des locomotives.

La station de Chambéry

Faisant suite aux décisions du Conseil Communal, la station de Chambéry (noter la disparition du mot embarcadère) est édifiée à l'extrémité droite de la place de la Cassine.

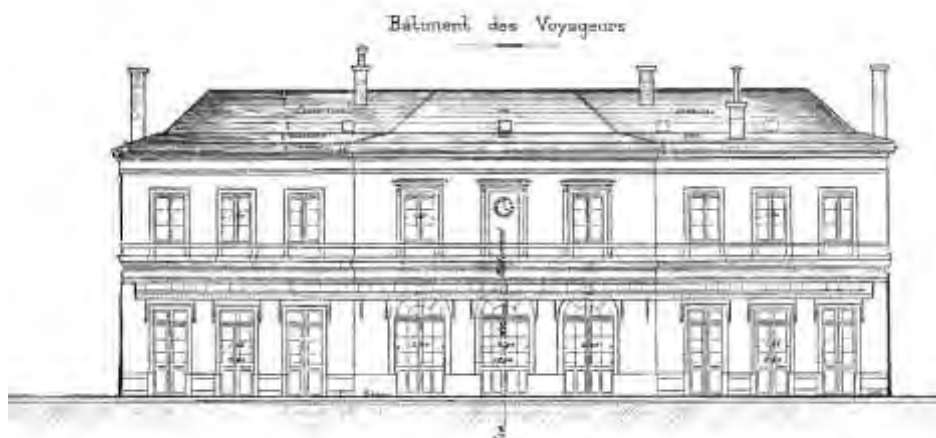
« C'est un beau bâtiment à un étage, de catégorie 1ère classe avec trois portes d'accès en façade pour l'accès des voyageurs.

Sa toiture à quatre pans est de forte inclinaison. Elle est bordée par une corniche ouvragée selon une coutume méridionale.

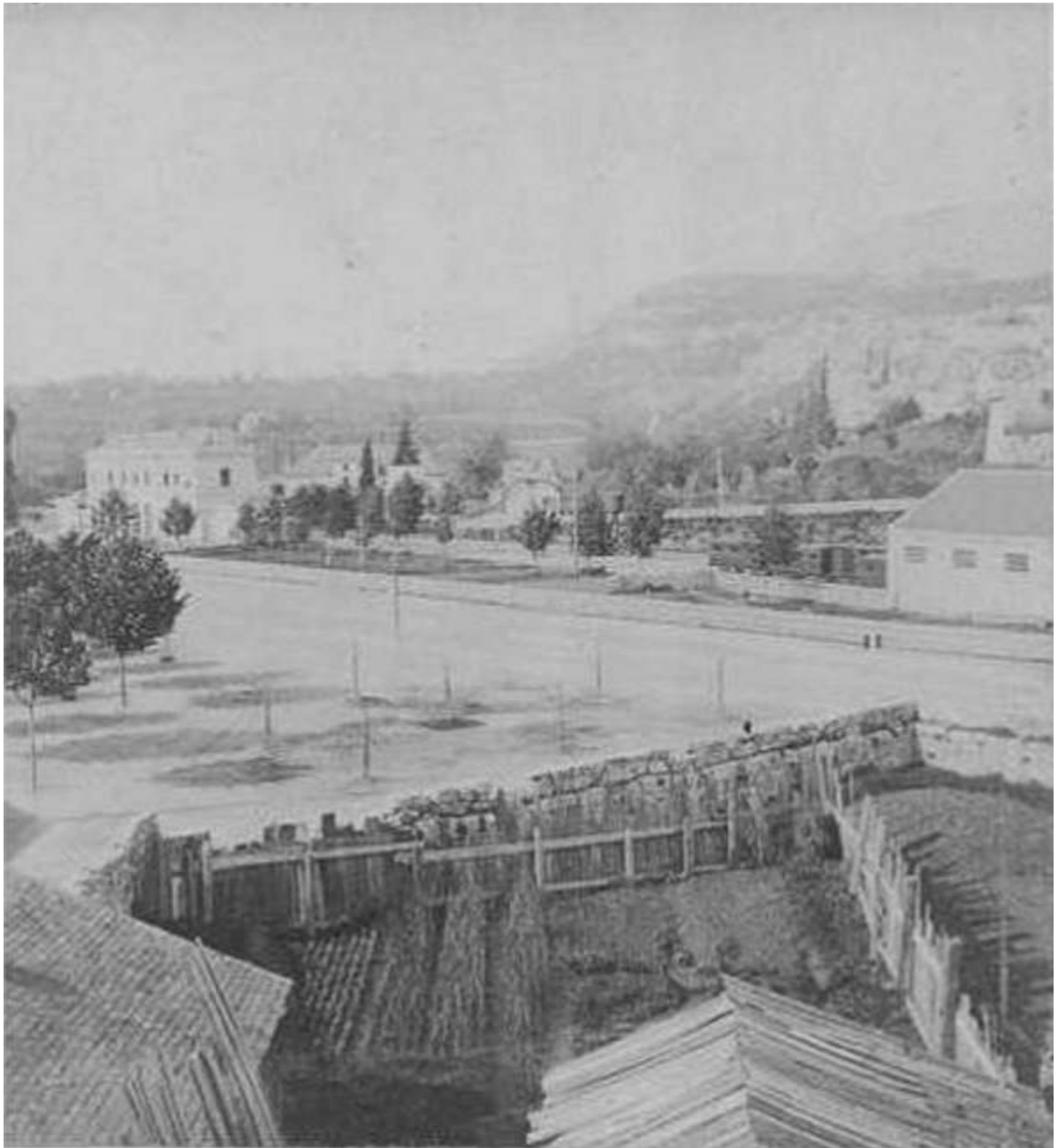
Les chaînes d'angle ou de façade du bâtiment sont en pierre. Un bandeau décoratif sépare chaque niveau.

L'horloge est placée dans la fausse fenêtre centrale du 1er étage du corps du bâtiment.

Le rez-de-chaussée abrite les locaux de service ainsi que les espaces destinés aux voyageurs pour la distribution des billets.



*Dessin de la façade du bâtiment voyageurs de la gare de Chambéry en 1854.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*



La toute première photographie de la gare de Chambéry vers 1856.

Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY

Le premier étage est destiné en partie au logement du chef et sous-chef de gare.

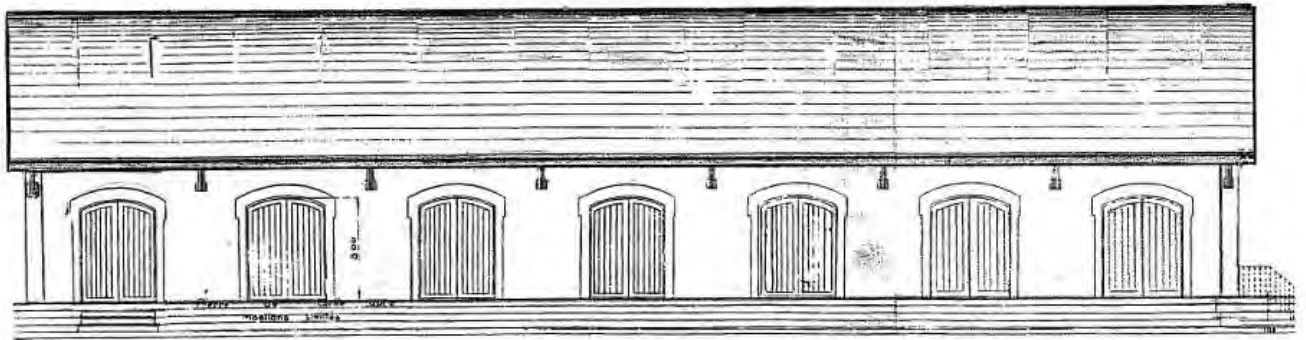
Côté quai, la station est équipée de deux voies de passage et d'une voie en impasse

En face du bâtiment, côté chemin de la Cassine, un réservoir de 100 m³, perché sur une tour hexagonale, alimente les grues hydrauliques pour le ravitaillement des locomotives.

A droite du bâtiment, côté Saint Jean, est édifiée une remise pouvant abriter neuf voitures de voyageurs.

A gauche du bâtiment, côté Aix, on trouve une halle à marchandises, un quai découvert, quatre voies de service reliées par des plaques tournantes permettant la manœuvre des wagons vers le quai de chargement ou de déchargement.

Elevation
Façade côté cour
Echelle de 0^m01 p^r 1^m00



Dessin de la façade de la halle marchandise de la gare de Chambéry en 1854.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Plus en direction d'Aix, en face du lieu où la rivière Leysse cesse de longer la route provinciale (actuelle avenue de la Boisse) cinq voies en impasse permettent de former ou de garer les convois de marchandises.

De l'autre côté de la voie principale, nous arrivons au dépôt-atelier des locomotives. »

Le dépôt-atelier

« Côté Aix, une vaste remise à deux voies sert d'atelier de levage et de réparation des locomotives.

En face de celle-ci, deux bâtiments sans étage. Le premier est réservé au Matériel de la Voie, le second abrite sous le même toit : la machine alimentaire qui pompe l'eau de la Leysse et la refoule vers les châteaux d'eau, un atelier pour la fabrication des pièces et enfin une partie dortoirs pour le personnel de conduite.

A côté, face à face, deux bâtiments : côté voies, celui des logements des chefs et Sous-chefs de Dépôt et côté Cassine celui des bureaux de la Compagnie ainsi qu'un magasin des matières.

A côté, également face à face, deux remises rectangulaires de trois voies chacune pour le petit entretien des locomotives.

Un peu plus loin, côté gare, la remise à trois voies dite remise des machines en feu.

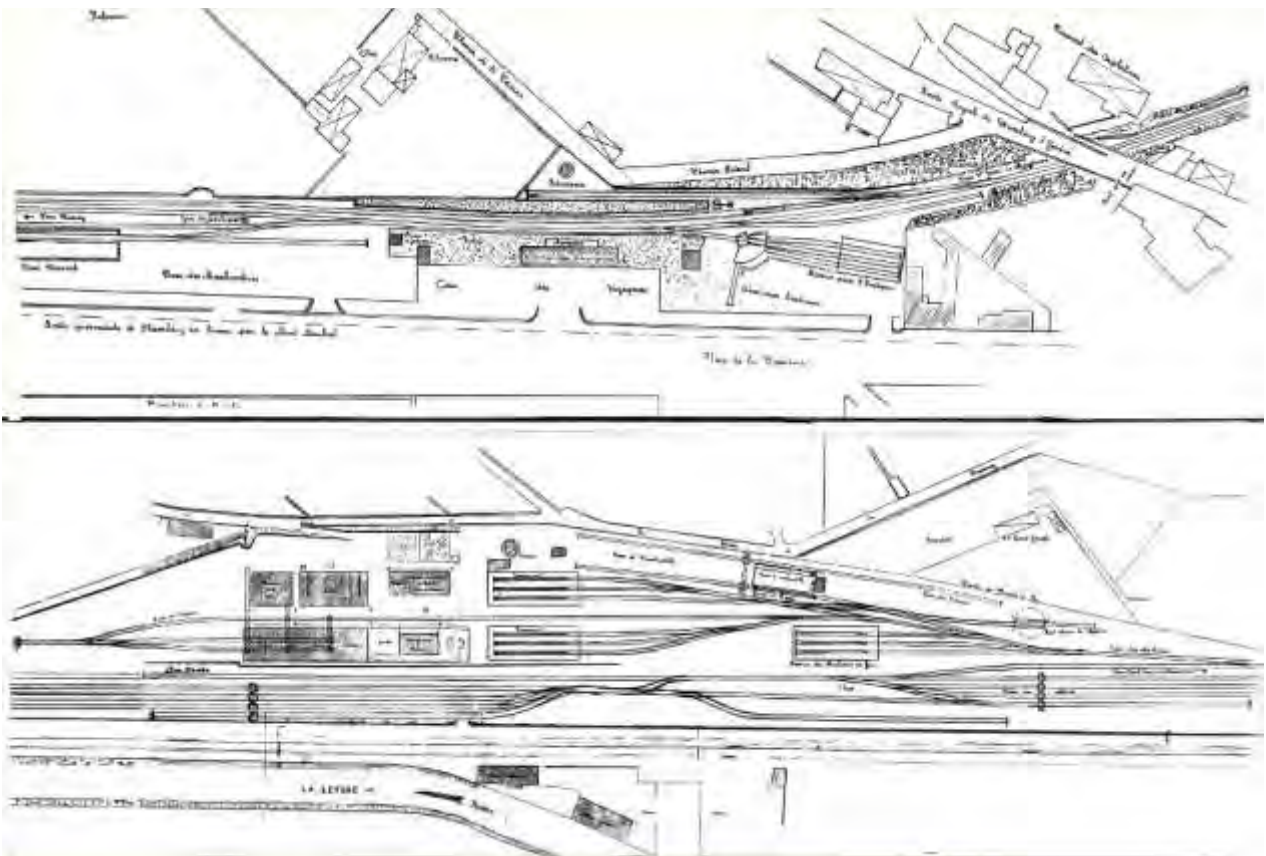
Derrière, côté Cassine, desservi par une plaque tournante de 14 mètres de long, le quai à coke ainsi que l'imposant parc à combustible pour l'alimentation en charbon des voraces locomotives à vapeur »

Le parc des 10 locomotives imposé au Victor-Emmanuel ne suffit plus pour assurer le trafic.

La Compagnie du PLM dote alors le dépôt de locomotives plus puissantes provenant de l'héritage d'anciennes compagnies.



La seule photographie connue du dépôt en 1865, vue prise en direction d'Aix. Au premier plan, à gauche, les logements des Chefs et Sous Chefs de dépôt. En face, celui des bureaux de la compagnie. A l'arrière, à gauche, l'atelier de levage. En face, le bâtiment qui abrite la machine alimentaire, l'atelier de fabrication des pièces et les dortoirs des mécaniciens et chauffeurs. Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY.



*Plan des installations de la gare et du dépôt de Chambéry en 1856.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Et le trafic augmente encore à Chambéry avec l'ouverture de la ligne à voie unique reliant la ville d'Aix les Bains (création de la gare actuelle) à celle d'Annecy. Cette section est mise en service le 5 juillet 1866.

De ce fait, le tracé entre Aix les Bains et Voglans est rectifié. Il passe désormais par Le Viviers (création de la gare de Viviers du Lac)

Concessions cédées au PLM

Les 9 et 17 juin 1867, la Compagnie du Victor-Emmanuel et l'Etat français signent une convention par laquelle le Victor-Emmanuel cède ses concessions de lignes à l'Etat français. Celui-ci les rétrocède immédiatement à la **Compagnie du PLM** (Compagnie du Paris à Lyon et à la Méditerranée).

Le PLM se serait bien passé de ce cadeau ! En effet, le réseau du Victor-Emmanuel, construit avec la plus grande rigueur financière est en bien mauvais état. Voies, bâtiments et matériels sont à bout de souffle. Les usagers se plaignent régulièrement de cet état de fait.

C'est pour cette raison que le PLM obtient le droit de maintenir une comptabilité distincte, pendant une durée de 30 années, jusqu'à ce que la loi du 18 février 1898 approuve l'incorporation définitive de la Compagnie du Victor-Emmanuel au sein de la Compagnie du PLM.

LE TUNNEL DU MONT-CENIS

Vous souvenez-vous de la date du début des travaux de percement du tunnel du Mont-Cenis ?

C'était le jour de l'explosion de la première mine : le **1^{er} septembre 1857**.

Les travaux vont s'achever le **16 octobre 1871**, grâce à l'utilisation de perforatrices à air comprimé mises au point par l'ingénieur **Germain Sommeiller**, soit **14 années** plus tard.



La pose du dernier rail sur la première voie.

Gravure extraite du journal « l'Illustration, Journal Universel » article du 16 septembre 1871

Un grand ingénieur Savoyard

Germain Sommeiller voit le jour en 1815 à Saint Jeoire en Faucigny.

En 1835, il entre à l'Université de Turin et il obtient un diplôme d'ingénieur. Il entre alors dans le corps de Génie Civil du gouvernement Sarde. En 1854, ses concitoyens l'élisent député de la Savoie.

Après quelques déboires avec un système de propulsion des trains par air comprimé, il change de cap et parvient à mettre au point l'ancêtre de nos marteaux piqueurs. Il propose alors de l'utiliser pour le creusement du tunnel du Mont-Cenis.

La force motrice pneumatique nécessaire est obtenue à l'aide de compresseurs dont les béliers hydrauliques empruntent la force motrice de deux chutes d'eau de 25 mètres de hauteur et dont le débit atteint huit m³ seconde. La perforatrice est mise en service trois ans après le début des travaux. A cette date, le percement n'est qu'à 725 mètres, soit une progression moyenne de 63 centimètres par jour. Grâce à l'utilisation de la perforatrice pneumatique, la cadence moyenne d'avancement passe de 1,50 m à 2 mètres par jour.

Le **26 décembre 1870**, à 4 heures et demie du soir, la dernière mine explose. Le dernier coup de pic est donné et les deux tronçons de la galerie se réunissent. Les deux galeries se rencontrent exactement, il se trouve à peine un écart de 40 centimètres dans les deux axes.

Les 12 233 mètres du tunnel sont percés

Nombre d'ouvriers

En période de pointe, il faut compter à peu près 3 000 ouvriers pour le chantier à Modane et autant à Bardonnèche, sans compter les femmes et les enfants. La durée du travail journalier sur le chantier varie de 9 heures à 12 heures. Repos dimanches et jours fériés.

Coût de la réalisation du tunnel, selon un rapport du ministère italien des Travaux publics : 70 052 238 francs. Il faut enlever 1 711 780 francs de revende de matériel, les charges peuvent être ainsi établies :

- Coût pour la France : 27 millions,
- Coût pour l'Italie : 41 millions.

Le 11 juillet 1871, à 56 ans, Germain Sommeiller s'effondre sur le chantier, terrassé par la fatigue qu'il s'est imposé pendant si longtemps.

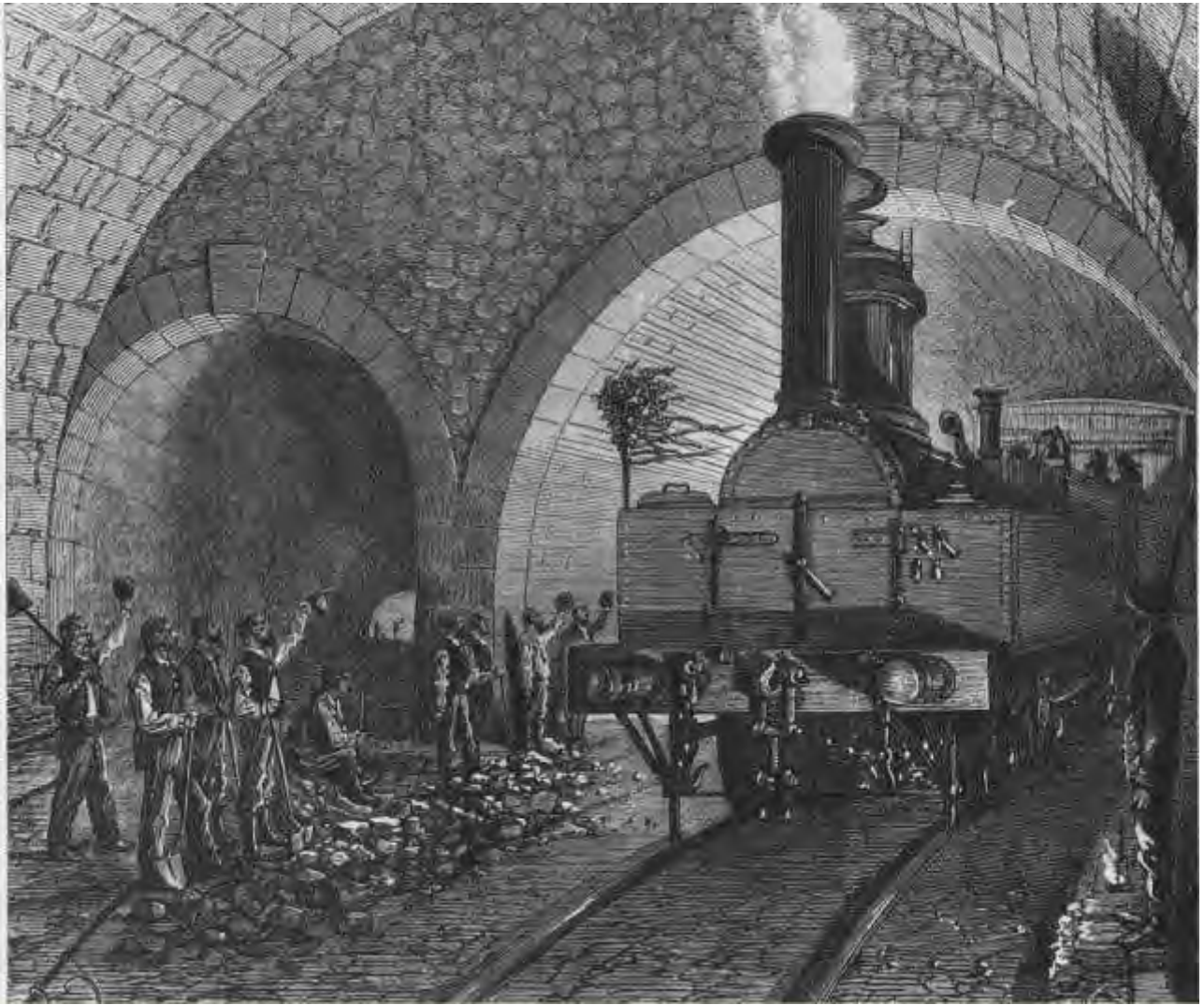
L'inauguration de l'ouvrage

L'inauguration de l'ouvrage a lieu le **17 septembre 1871**.

Le premier train officiel est parti de Turin à 6 heures du matin. À 9h40, il s'enfonce sous la montagne et 25 minutes plus tard descend la rampe vers Modane pour s'arrêter sur le territoire français et recevoir les invités officiels. Le train repart à midi précise et emporte dans les profondeurs de la montagne les représentants de la France et de l'Italie, la commission officielle de réception, les ingénieurs et les invités divers soit environ 1 300 personnes. En 42 minutes, le train traverse le tunnel et s'immobilise à Bardonnèche.

Il y eut de grandes fêtes de part et d'autre de l'ouvrage, à Modane et Bardonnèche, durant trois jours. Mais pour le reste du pays, l'évènement est passé sous silence. La guerre avec les Prussiens (elle débute le 16 juillet 1870 et se termine le 17 mars 1871) laisse, avec l'armistice et la capitulation de Paris en janvier 1871, un goût amer.

Une première voie est posée depuis Saint Michel jusqu'à Modane. Elle est livrée au service le 16 octobre 1871. La pose de la seconde voie entre Saint Michel et Modane s'achève le 29 janvier 1872. De Modane à la tête du tunnel du Mont-Cenis, elle est mise en service le 13 avril 1872.



*Passage du train officiel à la jonction de la galerie rectiligne côté Modane le 7 septembre 1871.
Gravure extraite du journal « l'Illustration, Journal Universel » article du 16 septembre 1871*

Visite du Président de la Compagnie du PLM

Le **7 novembre 1872**, monsieur le directeur du PLM rendait compte aux administrateurs de la compagnie du voyage que monsieur **Adolphe Vuitry**, président du PLM, venait d'effectuer sur les lignes de la compagnie, dans un périple de 3 100 kilomètres.

Concernant notre région, il y est dit :

-« Le Président a effectué son retour par Valence, Grenoble et Chambéry, d'où il a remonté l'ancien chemin de fer Victor-Emmanuel jusqu'à la limite extrême de l'exploitation de la Compagnie, c'est à dire Modane et à l'entrée du souterrain du Mont-Cenis.

Il est impossible d'accomplir ce dernier parcours sans être frappé de la différence entre la partie de ligne construite par une petite Compagnie comme celle du Victor-Emmanuel et la partie nouvelle construite à partir de Saint Michel par la Compagnie du PLM.

Quant à la gare de Modane, elle est installée dans des conditions d'étendue et de confort très complètes. Le trafic de la ligne du Rhône aux Alpes paraît sur le point de s'accroître dans le sens de la descente, plus favorable aux intérêts de la compagnie, de divers éléments importants ... »

La voie unique entre Cruet et Chamousset est déviée par un nouveau tracé sur la rive droite de l'Isère. Cette déviation, mise en service le 18 décembre 1876, permet de desservir la ville de Saint Pierre d'Albigny.

Le 27 octobre 1879, la ville d'Albertville est reliée par une voie unique depuis Saint Pierre d'Albigny.

La section de ligne, à voie unique, de Virieu le Grand à Belley est livrée à l'exploitation le 30 août 1880.

CHAMBÉRY, SAINT ANDRÉ LE GAZ ET LE MONT CENIS

La ligne de chemin de fer, venant de Lyon par Saint André le Gaz, est en construction. Elle doit rejoindre la ligne du Rhône aux Alpes à Chambéry. Le point de jonction initial ainsi que le tracé sont modifiés à cause de l'urbanisation. La jonction prévue en 1854, en face du dépôt-atelier des locomotives, est reportée en bout de l'avenue de la Boisse.

Un projet d'agrandissement de la gare de Chambéry et de ses installations est demandé par la Compagnie en vue de la réception de la ligne dite de Saint André.

Projet d'agrandissement de la Gare de Chambéry

Présenté le 5 octobre 1880, il propose :

1) au niveau de la gare voyageurs :

- l'agrandissement du bâtiment de voyageurs par adjonction de deux ailes latérales sans étage,
- la modification des installations au service des voyageurs ainsi que des locaux de service,
- la pose d'une marquise sur le quai n°1,
- la construction d'un abri sur le quai central, allongé à 150 mètres,
- la suppression de la remise à voitures pour la création d'un quai pour les chaises de poste



*La gare de Chambéry après les modifications de 1882.
Cliché Musée Savoisien de Chambéry, collection G. JENNY*

2) au niveau de la gare marchandise :

- la démolition de la halle des marchandises et du quai découvert,
- la construction d'une halle d'arrivage et une autre d'expéditions,
- le remaniement du plan des voies côté Pair (côté avenue de la Boisse)

- construction dans la cour marchandise d'un bâtiment dit de Petite Vitesse (PV), d'un autre bâtiment dit des locaux divers pour le concierge, le camionnage, l'octroi et le Service de la Voie,
- la création d'un faisceau de six voies côté Impair (côté la Cassine) grâce à l'acquisition de 3 450 m² de la propriété **Salomon**, avec démolition des bâtiments. Acquisition de 2 parcelles de 5 760 m² de Madame Veuve **Forno** ainsi que les 2 510 m² de la propriété de Madame Veuve **Parpillon-Benoît**.

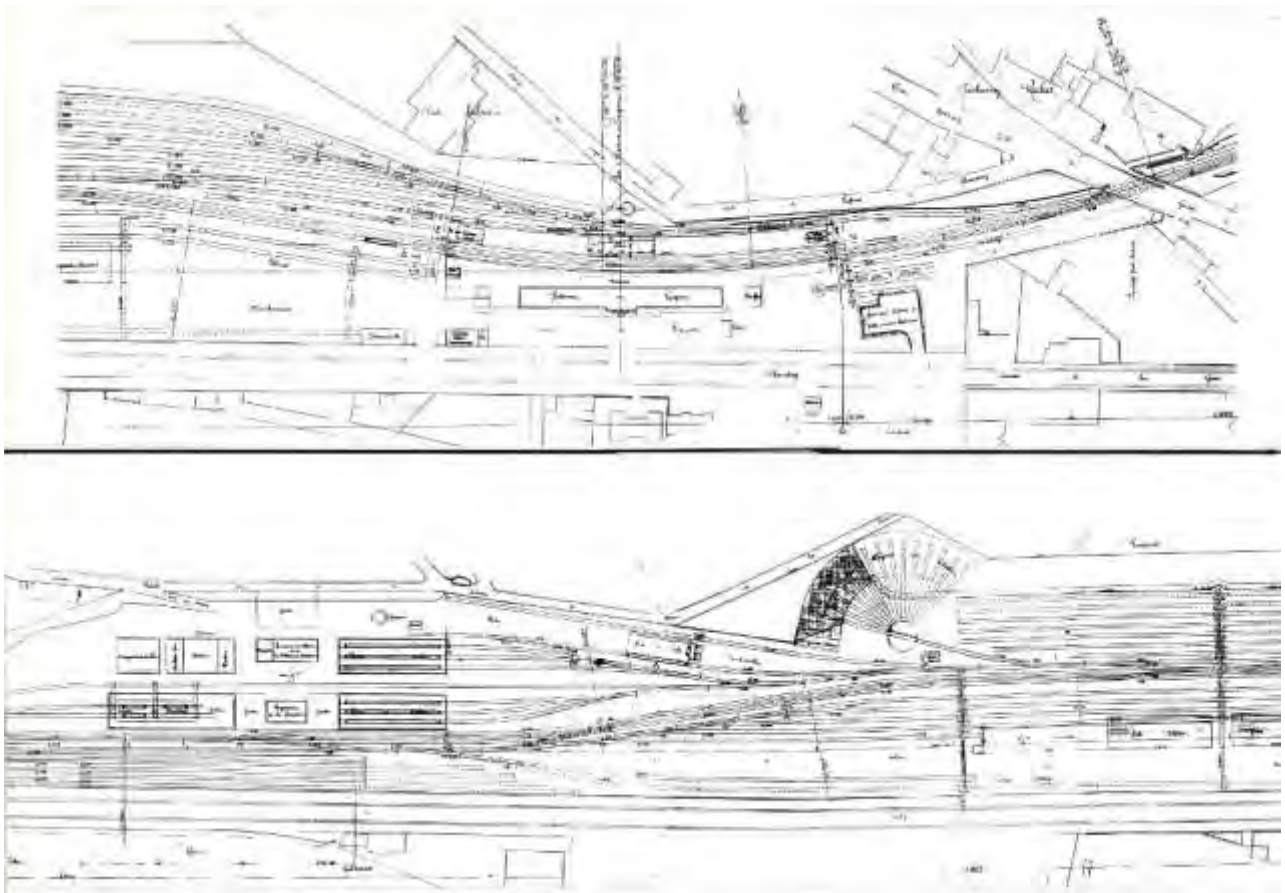
3) au niveau du Dépôt Atelier :

- création d'une remise annulaire pour 15 locomotives avec une annexe double pour abriter les dortoirs des mécaniciens, les lavabos, le corps de garde et le magasin,
- la suppression de la remise des machines en feu ainsi que la plaque tournante de 14 mètres,
- à son emplacement, création d'un nouveau quai à coke pour le chargement du tender des locomotives dès leur entrée au dépôt, ainsi qu'un moyen de remplissage des sablières.

4) au niveau des voies principales :

- la pose d'une deuxième voie côté Aix entre la gare et le passage à niveau n° 25 après démolition et reconstruction de la maison du garde.

Montant des travaux au 20 décembre 1880 : **1 291 000 F.**



*Plan d'agrandissement des installations de Chambéry présenté en 1880.
Archives mortes SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

PROBLÈMES AU TUNNEL DU MONT-CENIS

La déviation du Replat

Le tunnel du Mont-Cenis (Fréjus) comprend une galerie rectiligne de 12,234 km (pour l'exécution des travaux de percement) avec à chaque extrémité une courte galerie dite de raccord. Côté Modane, cette galerie est terminée par une entrée monumentale.

La longueur totale de l'ouvrage est alors de 12,820 km.

A peine ouverte à l'exploitation, on constate à l'arrière de cette entrée, des déformations de plus en plus importantes de la voûte. Elles sont dues à l'énorme pression de masses instables du terrain. Devant cet état de fait, il est décidé de percer, plus en retrait dans la montagne, dans des couches de roches plus dures, une nouvelle galerie de 1 575 mètres de longueur afin d'obtenir un nouveau raccordement avec la galerie rectiligne. La **longueur du tunnel** est alors de **13,637 km**.

Cette déviation, dite du Replat, est mise en service le 18 octobre 1881. L'entrée monumentale est alors abandonnée et la plate forme transformée en route.

RETOUR À CHAMBÉRY

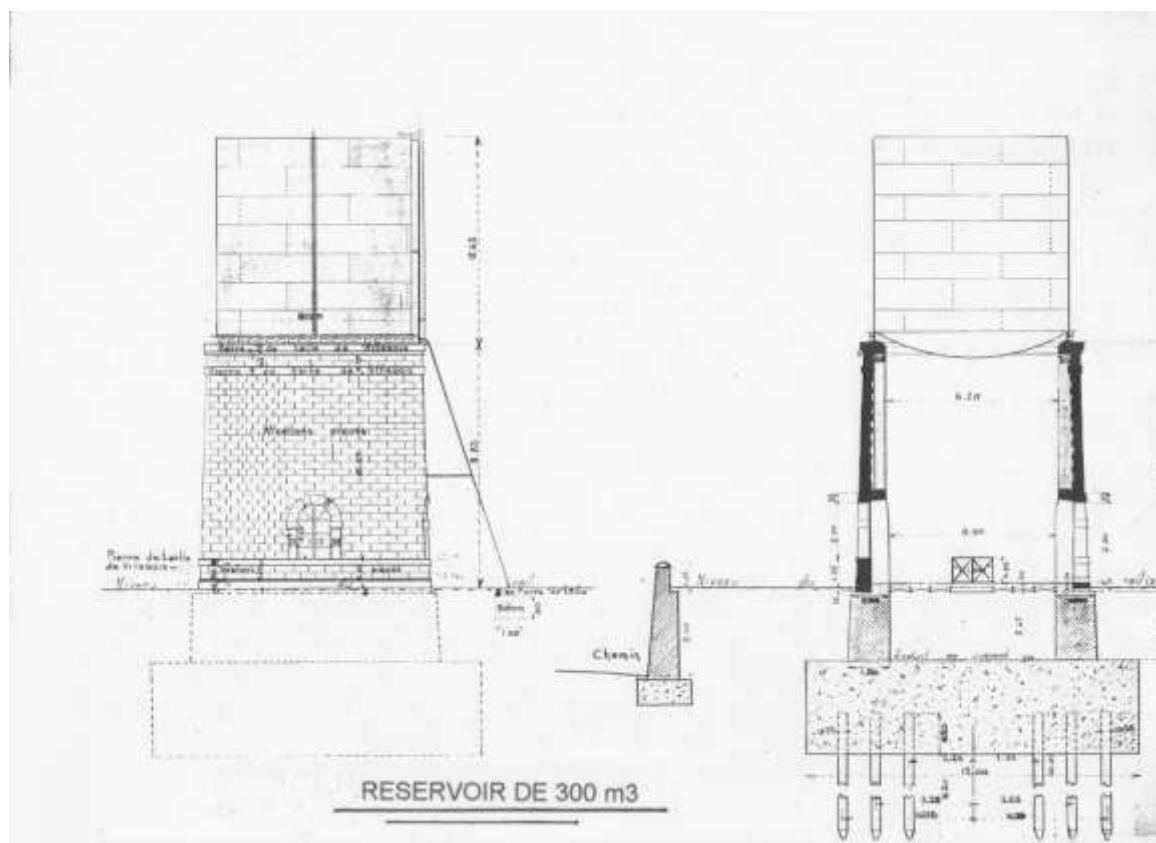
Exécution des travaux d'agrandissement de la gare.

Le projet est **approuvé le 8 avril 1882**, mais revu à la baisse soit **1 160 000 F**.

Les travaux débutent de toute part et restrictions budgétaires obligent, les principaux changements au plan de 1882 touchent le dépôt. Il n'est plus question de construire une remise annulaire comme prévu. On édifie alors en bout des remises existantes, côté Modane, une remise rectangulaire triple couvrant sept voies pour permettre l'entretien courant des locomotives. La plaque tournante est remontée derrière les remises, à l'emplacement du vieux château d'eau.

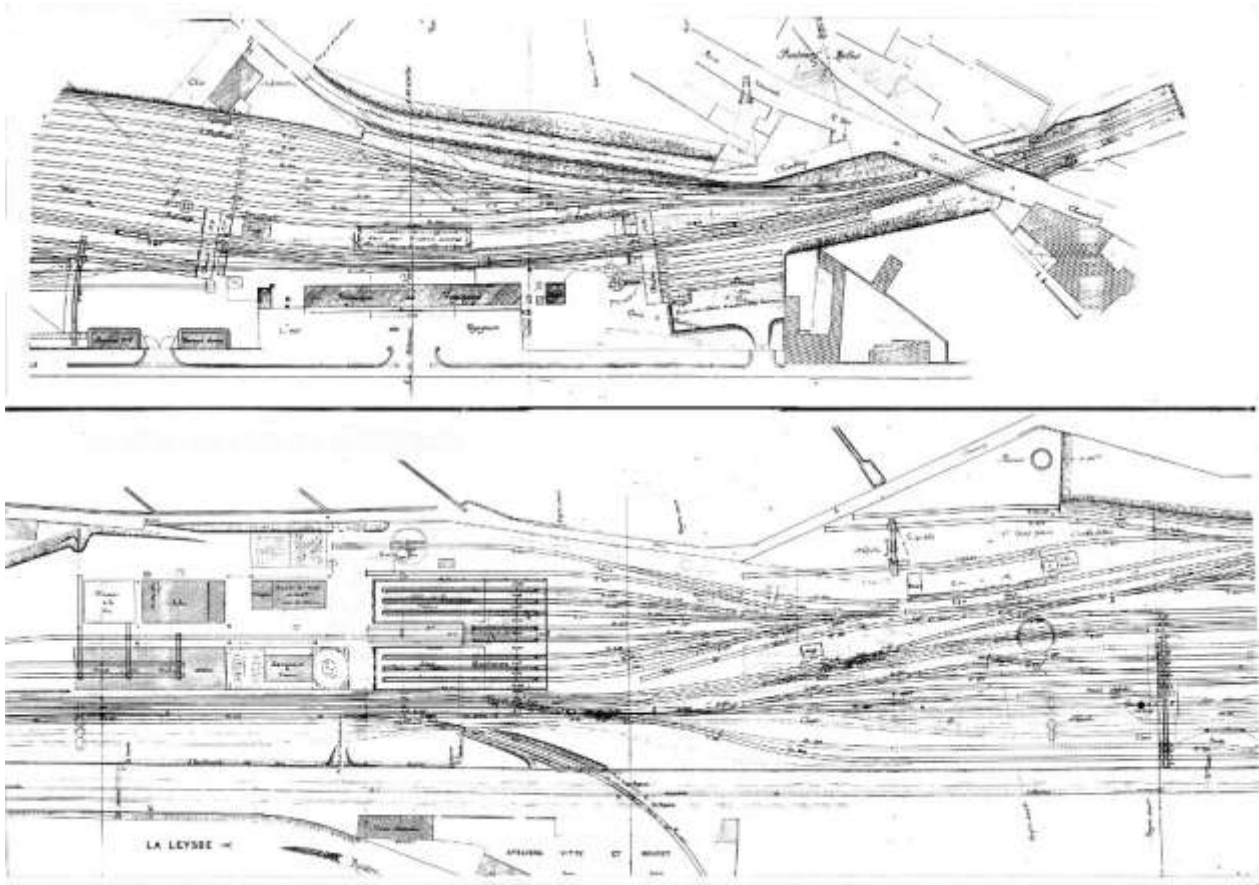
Le château d'eau

Avec la disparition de celui de la gare, il faut en édifier un autre à l'extrémité du terrain où devait s'élever la remise annulaire. Le PLM est chargé d'édifier une tour en maçonnerie, avec moellons de parements, d'une hauteur de 8,50 mètres. La Société Anonyme de Commentry-Fourchanbault assemble et monte une cuve métallique à fond sphérique de 7,450 mètres de hauteur, d'une masse de 17 280 kilogrammes et d'une contenance de 300 m³. Le nouveau réservoir est mis en service le 15 juin 1884



Plan du château d'eau réalisé à l'emplacement non retenu de la remise annulaire.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY



*Plan modifié des installations de la gare et du dépôt réalisées en 1882.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Un nouveau poste d'aiguillage

A l'emplacement de l'ancienne remise dite des machines en feu, on construit un poste d'aiguillage mécanique de type « Saxby » de 25 leviers. Il commande l'entrée et la sortie des locomotives du dépôt ainsi que la desserte des voies du nouveau faisceau impair.

Afin d'améliorer l'écoulement du trafic, une seconde voie est posée entre les stations de Cruet et celle de Chamousset. Elle est ouverte à l'exploitation le 5 juin 1884

OUVERTURE DE LA LIGNE DE SAINT ANDRÉ LE GAZ

Le 24 septembre 1884, pour la première fois, un train d'essais parcourt la totalité de la nouvelle section de ligne de Chambéry à Saint André le Gaz (ou elle rejoint celle de Lyon à Grenoble) en franchissant la montagne de l'Epine grâce à un tunnel de 3 100 mètres de longueur.

Le même jour, la section de Belley à Pressins (gare située sur la ligne de Saint André) est livrée à la circulation. Gare origine de la ligne : Virieu le Grand.

Inauguration de la ligne

La ligne est inaugurée le samedi 27 septembre 1884. La Compagnie du PLM a mis un train spécial à la disposition du sous secrétaire d'État monsieur **Baihaut** et des personnes qui devaient l'accompagner. Ce train a quitté la gare de Chambéry à 9h45 du matin. Il était formé de trois voitures de première classe et d'un wagon-salon dans lequel prirent place à côté du sous secrétaire d'État : le préfet monsieur **Grosriez**, le sénateur monsieur **Parent** et monsieur **Perrier**, maire de Chambéry. Les conseillers généraux, municipaux et autres invités prirent place dans les autres compartiments.

REPUBLIQUE FRANÇAISE



VILLE DE CHAMBÉRY

FÊTES

DONNÉES À L'OCCASION DE L'INAUGURATION
Du Chemin de fer de Chambéry à St-André-le-Gaz
LES 27 ET 28 SEPTEMBRE

JOURNÉE DU 27
à 6 heures de matin.

SALVE D'ARTILLERIE
à 7 heures de matin.

Distribution de secours aux pauvres de la ville par les diocésains.
à 8 heures de matin.

Réception par les autorités civiles et militaires du train officiel et des invités
Départ du train officiel pour Saint-André-le-Gaz à 10 h., retour à Chambéry
à 2 heures de l'après-midi.

à 2 heures et demi de l'après-midi.

Départ, sur la place du Palais-de-Justice, d'un BALLON MONTE par M. JULHES capitaine aéronaute de Paris, d'un ballon monté par Monsieur JULHES, capitaine aéronaute de Paris.

CONCERT par les Sociétés musicales sur la même place.
à 3 heures et demi.

COURSES D'HIPPODROME
données par le Cercle oriental, au Grand-Jardin de la Préfecture.
à 7 heures de soir.

GRANDE RETRAITE AUX FLAMBEAUX
par les Sociétés civiles et militaires, avec le bataillon de sapeurs-Pompiers.

à neuf heures de soir, au Théâtre de Chambéry.

REPRÉSENTATION DE GALLA, donnée par la troupe d'opéra italien du Cercle d'Aix-les-Bains.

CONCERT PAR ROTTESINI

En consultant le programme des fêtes...

Samedi 27 septembre 1884 :
6h00 du matin : Salves d'artillerie.
7h00 : Distribution de secours aux pauvres.
9h00 : Réception par les autorités civiles et militaires du train officiel et des invités.
10h00 : Départ du train officiel pour Saint-André-le-Gaz - Retour à Chambéry à 2h de l'après-midi.
2h et demi de l'après-midi : Départ, sur la place du Palais de Justice, d'un ballon monté par Monsieur JULHES, capitaine aéronaute de Paris.
3h et demi : Courses d'hippodrome données par le Cercle Oriental au Grand-Jardin de la Préfecture.
7h00 du soir : Grande retraite aux flambeaux.
9h00 du soir : Représentation de gala donnée par la troupe d'opéra italien du Cercle d'Aix-les-Bains - Concert par ROTTESINI.

Dimanche 28 septembre 1884 :
6h00 du matin : Salves d'artillerie.
9h00 : Réception sur la place de l'Hôtel de Ville des Sociétés chorales et instrumentales - Vin d'honneur.
10h00 : Audition des sociétés chorales et instrumentales au Théâtre, au Gymnase et aux écoles municipales.
11h et demi : Réunion des sociétés place Monge et défilé par la rue du Château, la place Maché, la rue du Lycée et la place du Marché couvert - Distribution par la municipalité des médailles commémoratives sur le perron de l'Hôtel de Ville.
Midi : Banquet offert par la ville aux membres de toutes les sociétés.
2h et demi : Courses internationales de vélocipèdes au Champ de Mars - 1000 F de prix.
6h00 : Banquet officiel dans la salle des concerts.
7h00 : Illuminations générales.
8h et demi : Brillant feu d'artifice au Champ de Mars.
10h00 : Grand bal au Théâtre offert par le bataillon des sapeurs-pompiers.

**Le programme des fêtes à Chambéry pour l'inauguration de la ligne de Saint André le Gaz.
Société des Amis du Vieux Chambéry**

Des fêtes grandioses à Chambéry

Dans les jours qui précèdent l'inauguration, le maire de Chambéry, monsieur **Perrier**, avait adressé à ses administrés la proclamation suivante :

« Chers Concitoyens,

De grandes fêtes seront données, par votre Conseil Municipal à Chambéry, les 27 et 28 septembre courant, pour l'inauguration du chemin de fer de Chambéry à Lyon par Saint André le Gaz.

Le commerce local en bénéficiera dans une large mesure.

Un grand festival de musique aura lieu : 800 exécutants environ y prendront part.

Des milliers d'étrangers viendront assister à ces fêtes et visiter notre ville.

Qu'ils reçoivent un brillant et cordial accueil !

Un grand nombre d'entre vous a déjà répondu à notre appel : de nombreux comités se sont formés pour préparer la décoration de notre ville.

Que chacun de nous, sans distinction de parti, leur prête un concours dévoué dans l'accomplissement de leur tâche patriotique.

Que notre vaillante jeunesse se distingue entre tous !

A l'œuvre donc, Chers Concitoyens, pavoisons et illuminons nos maisons, décorons nos rues et nos places, faisons à nos visiteurs une réception splendide et grandiose, et démontrons, une fois de plus, que notre vieille capitale de Savoie, notre patriotique et intelligente cité, sait toujours donner à ses fêtes un éclat incomparable. »

Abandon du tunnel d'Anvers

Le tunnel d'Anvers, situé entre Orelles-Prémont et La Praz, sur la rive gauche de l'Arc présente de gros désordres géologiques entraînant une importante déformation de la voûte. Devant l'impossibilité d'effectuer une remise en état il est décidé de construire une déviation en faisant passer les voies sur la rive droite de l'Arc. Cette déviation est située entre les points kilométriques 225,116 et 225,907. Elle a nécessité la construction de deux ponts pour franchir la rivière ainsi que deux autres pour franchir la route nationale. La gare d'Orelles-Prémont a été reconstruite.

Cette déviation a été ouverte à l'exploitation le 15 janvier 1885.

La pose de la seconde voie progresse

Toujours dans le but de mieux écouler le trafic qui est en augmentation, la pose de la deuxième voie se poursuit, le 7 novembre 1890, elle est mise en service entre Chignin et Cruet et le 2 novembre 1891 entre Chignin et Chambéry.

La ville de Moutiers est jointe par le rail depuis Albertville à dater du 1 juin 1893.

Abandon du tunnel de Grésine

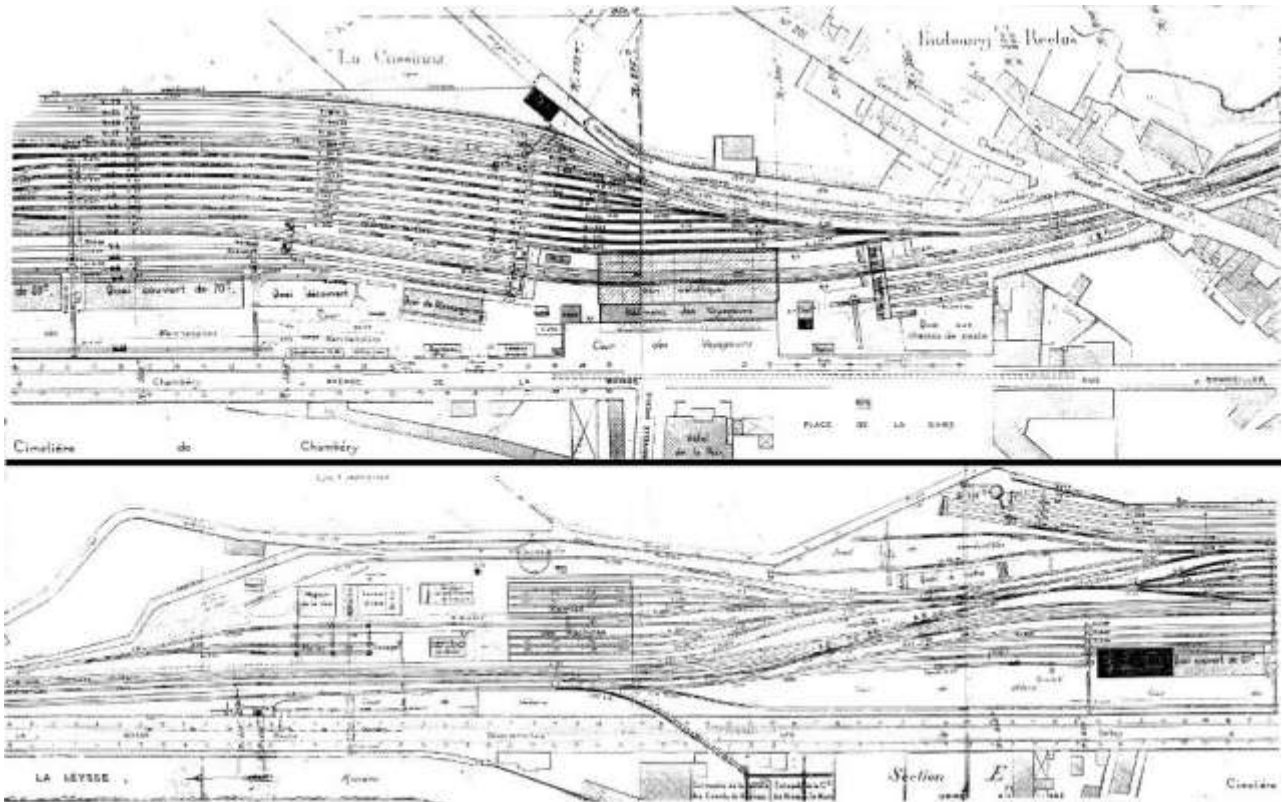
Encore un problème de tunnel. C'est au tour du tunnel de Grésine, situé entre Aix les Bains et Brison Saint Innocent, de donner des signes inquiétants de fatigue avec des vides importants qui se sont créés derrière la voûte. Les briques de celle-ci sont en mauvais état et des déformations importantes sont apparues. Devant l'impossibilité de réparer, la Compagnie du PLM décide la construction d'une déviation sur la rive du lac du Bourget.

Cette déviation, à voie unique, est située entre les points kilométriques 117,183 et 118,245. Elle est livrée à l'exploitation le 28 juin 1894.

Une légende, absolument fausse, prétend que le tunnel a été abandonné à cause d'une collision survenue entre un train omnibus et La Malle des Indes à l'intérieur du souterrain suite à une faute du chef de Gare de Chatillon (aujourd'hui : Chindrieux). Il a bien été abandonné pour des raisons de sécurité ! Par contre, la collision a bien eu lieu le 17 décembre 1876, causant la mort de neuf voyageurs, mais pas dans le tunnel. Devant les risques d'éboulement du souterrain, il a été comblé en 1963 par les services de l'équipement de la SNCF.

La pose de la seconde voie se poursuit vers la Maurienne. La nouvelle portion entre Chamousset et Aiguebelle est ouverte au service le 3 novembre 1898.

AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE CHAMBÉRY



Plan d'agrandissement des installations de la gare et du dépôt de Chambéry présenté en 1899.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Le 1er octobre 1899, le directeur de la Compagnie présente au ministre une demande d'agrandissement des installations marchandises dites PV (Petite Vitesse) de la gare de Chambéry.

-« ... depuis la mise en vigueur du récent traité de commerce avec l'Italie, la reprise des relations commerciales avec cette puissance fait craindre que l'outillage de la gare de Chambéry ne devienne, dans un avenir très rapproché d'une insuffisance absolue.

... en égard au grand nombre de trains circulants entre Culoz et Montmélian, on se trouve fréquemment dans l'obligation de garer à Chambéry, pendant un délai plus ou moins long les trains de marchandises des deux sens...

... le tonnage des marchandises craignant la mouille, manutentionné sur le quai expéditions s'élève à 26 367 tonnes, nécessitant une surface couverte de 1 083 m², or la superficie du quai actuel est de 770 m².

... le nombre de wagons manœuvrés en 1892 était de 227 400. Aujourd'hui il atteint 405 874 (soit 78% d'augmentation).

... la durée de la manœuvre avec la locomotive a augmenté de 80%.

... demande la construction de 4 nouvelles voies de 1 500 mètres du côté Impair, du côté Pair, la construction d'une nouvelle voie, l'allongement du quai couvert du côté Aix de la cour de débords, le remplacement des plaques tournantes de 3,75 mètres par des plaques de 4,40 de diamètre, pour permettre le tournage des wagons à grand écartement d'essieux et les wagons Italiens, très nombreux à la dite gare. »

Et on retrouve un bel exemple de la comptabilité séparée ; les travaux rentrent dans la catégorie de ceux de la ligne du Rhône au Mont-Cenis prévus par la convention du 14 juin 1897, approuvés par la loi du 18 février 1898, comme devant être exécutés au compte de l'Etat.

Détail estimatif

<u>Dépenses au compte de l'Etat</u>		<u>Dépenses au compte du PLM</u>	
Dépenses d'agrandissement	161 400 F	Dépenses de construction	Néant
Dépenses de remaniement	24 400 F	Dépenses d'exploitation	5 000 F
Total	185 800 F		

MODIFICATIONS DES INSTALLATIONS

Le remaniement du plan et du nombre des voies entraîne quelques modifications des installations.

Du côté de la gare :

- Remaniement des installations et locaux du bâtiment des voyageurs.
- Couverture des trois voies à quai par une grande halle métallique à deux pans.
- Pose de deux chariots transbordeurs de chaque côté de la gare pour la manœuvre des voitures de voyageurs.
- Construction d'un pavillon des dépêches pour le service des Postes (côté Modane).

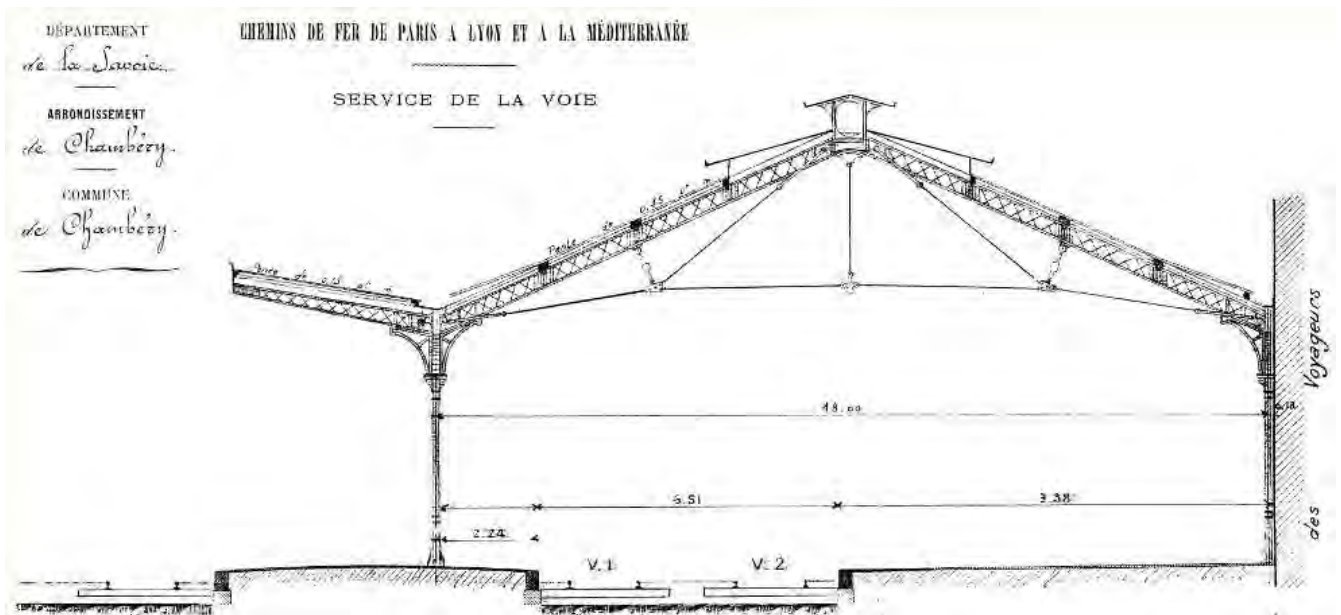
Du côté de la gare des marchandises :

- Allongement des quais couverts.
- Remaniement des voies côté Pair.
- Création d'une communication, côté Aix, reliant le faisceau impair (six voies) aux voies principales ainsi qu'aux voies du faisceau Pair.
- Construction d'un quai pour la messagerie.

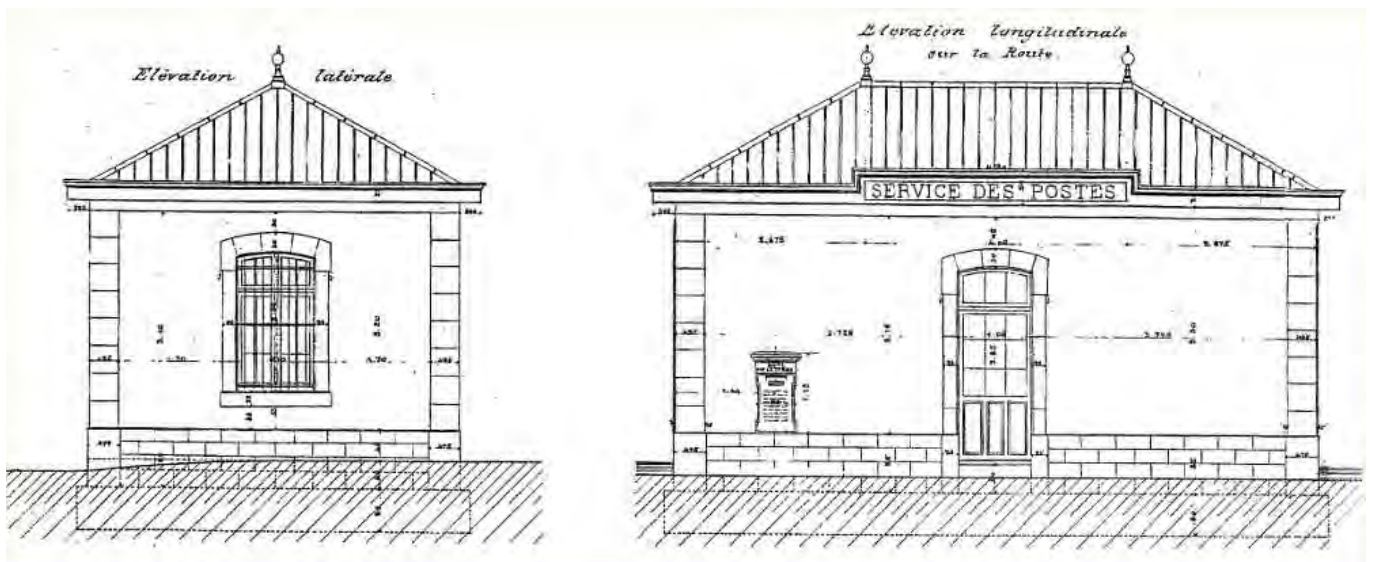
Du côté du dépôt des locomotives :

Peu de modifications à apporter, sauf au niveau du parc à combustible. Une polémique oppose monsieur **Baudry**, ingénieur en chef du Matériel et de la Traction à messieurs **Denis**, ingénieur du Service de la Voie, et **Delporte**, ingénieur du 8^{ème} arrondissement afin d'obtenir de ceux-ci l'autorisation d'agrandir le magasin des combustibles. Avec la superficie qu'il occupe depuis 1896, il est à peine suffisant pour loger le stock normal de combustible. Solution : agrandissement jusqu'au mur de soutènement longeant le chemin de la Boisse à la Cassine.

Satisfaction est donnée au Matériel et Traction le 21 mars 1900. La superficie offerte passe alors à 2 900 m² pour 2 843 m² imposés par le service. La hauteur des tas d'agglomérés est limitée à quatre mètres.



Plan coupe de la halle métallique de la gare de Chambéry en 1899.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY



*Dessin du pavillon pour le service de la Poste en gare de Chambéry.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*



*Dessin de la halle à messageries, identique que la halle marchandise dite PV (petite vitesse).
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

La deuxième voie entre Aix les Bains et Chambéry est mise en service le 15 mai 1900. Entre Aiguebelle et Épierre, elle est mise en service le 31 mai 1901. De Chindrieux à Aix les Bains, elle est mise en service à la même date. La ville d'Annecy est reliée à Albertville par une voie unique ouverte au service le 3 juin 1901.



Tunnel de Brison : travaux de pose de la seconde voie. La voute des 3 tunnels situés le long du lac du Bourget doit être retaillée pour dégager le gabarit de la seconde voie. Collection F. POUS

ALIMENTATION EN EAU DES LOCOMOTIVES

Une soif insatiable

Si les locomotives à vapeur sont des dévoreuses de combustible, elles ont aussi une soif insatiable à assouvir !

Une locomotive à vapeur brûle environ 20 à 25 kg de charbon au kilomètre et vaporise dans sa chaudière de 5 à 6 m³ d'eau par tonne de charbon soit pour une heure de trajet à la vitesse de 100 km/h, une consommation de deux à trois tonnes de charbon et de 10 à 15 m³ d'eau vaporisée.

La prise d'eau située au dépôt est constituée d'une pompe à vapeur (dite machine alimentaire) qui refoule l'eau de la Leysse dans le réservoir de 300 m³ (le château d'eau). Le débit de la pompe est de 23 m³ à l'heure

La consommation d'eau augmente

En 1899, la pompe a élevé 161 475 m³ d'eau, ce qui représente une consommation de 442 m³ par jour. La consommation d'eau augmente de par le nombre des locomotives mais aussi de par les besoins de la gare. Ils représentent alors plus de 460 m³ d'eau par jour. La construction d'un deuxième réservoir s'impose afin de disposer d'une réserve d'eau suffisante pour 24 heures de service.

Travaux dans l'urgence

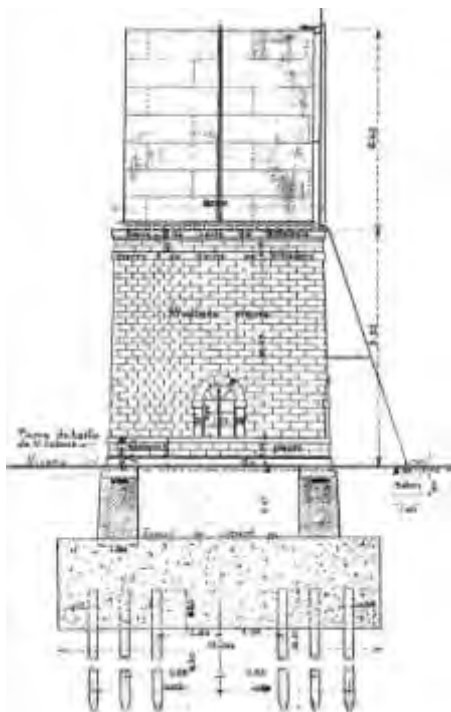
Bien que le projet date de 1899, le 11 septembre 1901 le directeur du PLM, monsieur **Noblemaire**, appuie la demande auprès de monsieur le ministre des Travaux Publics suite à l'absence de réponse de la part de l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Réponse de monsieur **Arnaud**, directeur du contrôle à Paris :

-« L'exécution de ce travail étant urgente, nous avons l'honneur de vous informer monsieur l'Inspecteur Général que conformément aux dispositions de la circulaire ministérielle du 22 mars 1887, nous mettons de suite la main à l'œuvre ! »

Construction du deuxième réservoir

Le deuxième réservoir de 300 m³ est édifié tout près du premier château d'eau, côté Modane.



*Plan du nouveau château d'eau, identique au premier.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Les travaux entrent dans la catégorie de ceux de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, prévus à la convention du 14 juin 1897 soit 42 770 Francs au compte de l'État et rien pour le compte du PLM.

La tour en maçonnerie est édifiée par l'entreprise de François et Joseph **Bonna**, installée à Aix les Bains. La cuve est montée par les Établissements **Lagarde** et Cie de Lyon. Elle mesure sept mètres de diamètre pour une hauteur de 7,451 mètres. Le tout pour une valeur de 10 300 Francs.

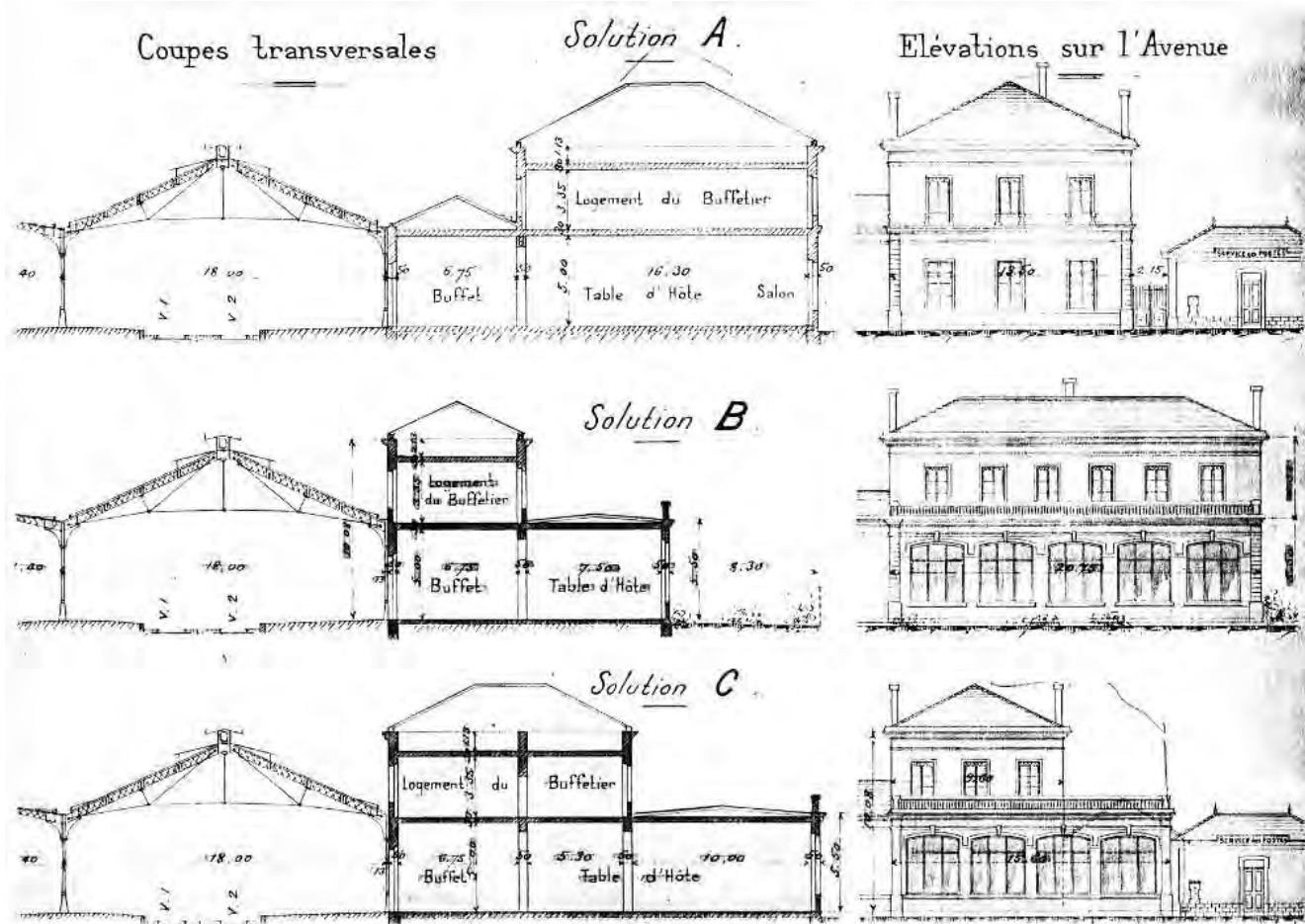
L'eau du lac du Bourget

Toujours au sujet de l'eau pour l'alimentation des locomotives, le PLM est informé par monsieur **Challier**, Maire de Chambéry, d'un projet d'alimenter la ville de Chambéry avec l'eau du lac du Bourget. La compagnie du PLM est prête à verser à la ville une somme de 11 000 Francs par an pour la fourniture de 550 m³ d'eau par jour. La ville de Chambéry s'accorde 4 ans pour réaliser les travaux d'adduction. Ils ne seront jamais réalisés ! Le PLM est donc contraint de modifier sa prise d'eau avec une nouvelle pompe à vapeur refoulant de 60 à 65 m³ à l'heure (contre 23 m³ avec l'ancienne pompe).

La pose de la seconde voie s'achève entre Culoz et Chindrieux. Elle est mise en service le 5 juin 1902 entre le pont du Rhône et Chindrieux et du pont du Rhône à Culoz le 20 décembre 1902

LA CONSTRUCTION DU BUFFET

Le 5 avril 1903, le directeur de la Compagnie du PLM présente à monsieur le ministre le rapport de monsieur **Delporte**, ingénieur en chef chargé du 8^{ème} arrondissement, proposant l'établissement d'un buffet en gare de Chambéry.



Plan avec 3 solutions de réalisation. Le choix : A, solution la moins coûteuse pour le PLM.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

La solution « A », la moins coûteuse, est choisie pour des raisons économiques.

« Dans une gare de cette importance, tête de ligne de quatre directions, où un grand nombre de voyageurs ont à stationner en attendant leur train...

A maintes reprises, le Conseil Municipal de Chambéry, le Conseil Général de la Savoie et le Syndicat d'Initiative ont demandé cette installation...

A l'extrémité du bâtiment des voyageurs, côté Modane, une construction spéciale de 18 mètres de longueur sur 9,64 mètres de largeur à l'usage de buffet, avec un étage pour le logement du concessionnaire...

La chaufferie qui lui est accolée serait transformée en buvette...

La halle métallique recouvrant les voies serait prolongée d'une travée de 9,10 mètres de longueur... ».

Les travaux entrent dans la catégorie de ceux de la ligne du Rhône au Mont-Cenis :

Dépenses au compte de l'État : 83 050 Francs

Dépenses au compte de la Compagnie : 75 Francs

La décision ministérielle autorisant la construction du buffet est prise le 19 août 1903.

L'aspect disgracieux des façades

Note de monsieur le directeur à monsieur **Delporte** le 19 décembre 1903 :

-« A la lecture des plans, monsieur Collard, ingénieur des Ponts et Chaussées, attire **l'attention** sur l'aspect disgracieux des façades du bâtiment des voyageurs, du nouveau buffet, de la buvette et du local des Postes, même en admettant que les squares figurés au plan seront pourvus d'arbres dissimulant en partie la buvette.

Ne serait-il pas possible de réaliser un programme moins défectueux, en égard surtout à la clientèle de Chambéry ? »

Réponse de monsieur **Delporte** :

-« La solution que nous avons proposée répond à des considérations économiques et nous ne voyons guère de modifications à y apporter. »



Une vue de la gare de Chambéry avec son buffet vers 1904.

Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY

LA FIN DE LA VOIE UNIQUE

La pose de la seconde voie s'achève entre Saint Jean de Maurienne et Saint Michel. Elle est livrée à l'exploitation le 1 juillet 1903. Entre Epierre et Saint Jean de Maurienne, elle est mise en service le 3 novembre 1903.

La voie unique, source de bien des tracas pour le personnel de l'Exploitation et de la Traction disparaît. La ligne de Culoz à Modane est maintenant exploitée en double voie de bout en bout.

Désignation des voies

- La voie 1 : désigne le sens Paris / Province (sens impair)
- La voie 2 : désigne le sens Province / Paris (sens pair)



*Travaux de pose de la seconde voie à la sortie de la gare, le long de l'avenue de la Boisse.
Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY*

NOUVEL AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE CHAMBÉRY

Le 25 octobre 1904, monsieur **Denis**, ingénieur en chef de la Voie, présente au directeur du PLM un important projet d'agrandissement de toutes les installations de la gare de Chambéry, ayant pour motif :

- « *La gare de Chambéry n'est pas suffisamment outillée pour assurer dans des conditions satisfaisantes la correspondance des trains de voyageurs qui la traversent ou y aboutissent...*
- *Elle ne dispose que de trois voies principales avec trottoirs, alors qu'elle dessert cinq directions : Culoz, Modane, Grenoble, Saint André le Gaz et Albertville, et que le nombre de trains de voyageurs a d'ailleurs augmenté de près de 50 % depuis 1892...*
- *Les voies de service sont trop courtes pour qu'on puisse garer en une seule fois les trains de marchandises complets, ce qui entraîne des manœuvres longues et compliquées...*
- *Il est devenu par suite indispensable de développer et de remanier la gare dont il s'agit, pour lui permettre de faire face aux exigences du trafic, notamment pendant la saison d'été...*
- *Les installations du Service du Matériel et de la Traction laissent également beaucoup à désirer sous le rapport de la capacité et de l'agencement, leur agrandissement s'impose...*
- *Pour remédier à la situation, les services intéressés nous ont adressé un programme de travaux basé sur la disparition du dépôt actuel et sur sa reconstruction sur un autre point de la gare : le côté Culoz... »*

Suivi du détail des travaux sur lesquels nous reviendrons dans le décret du ministre des Travaux Publics.

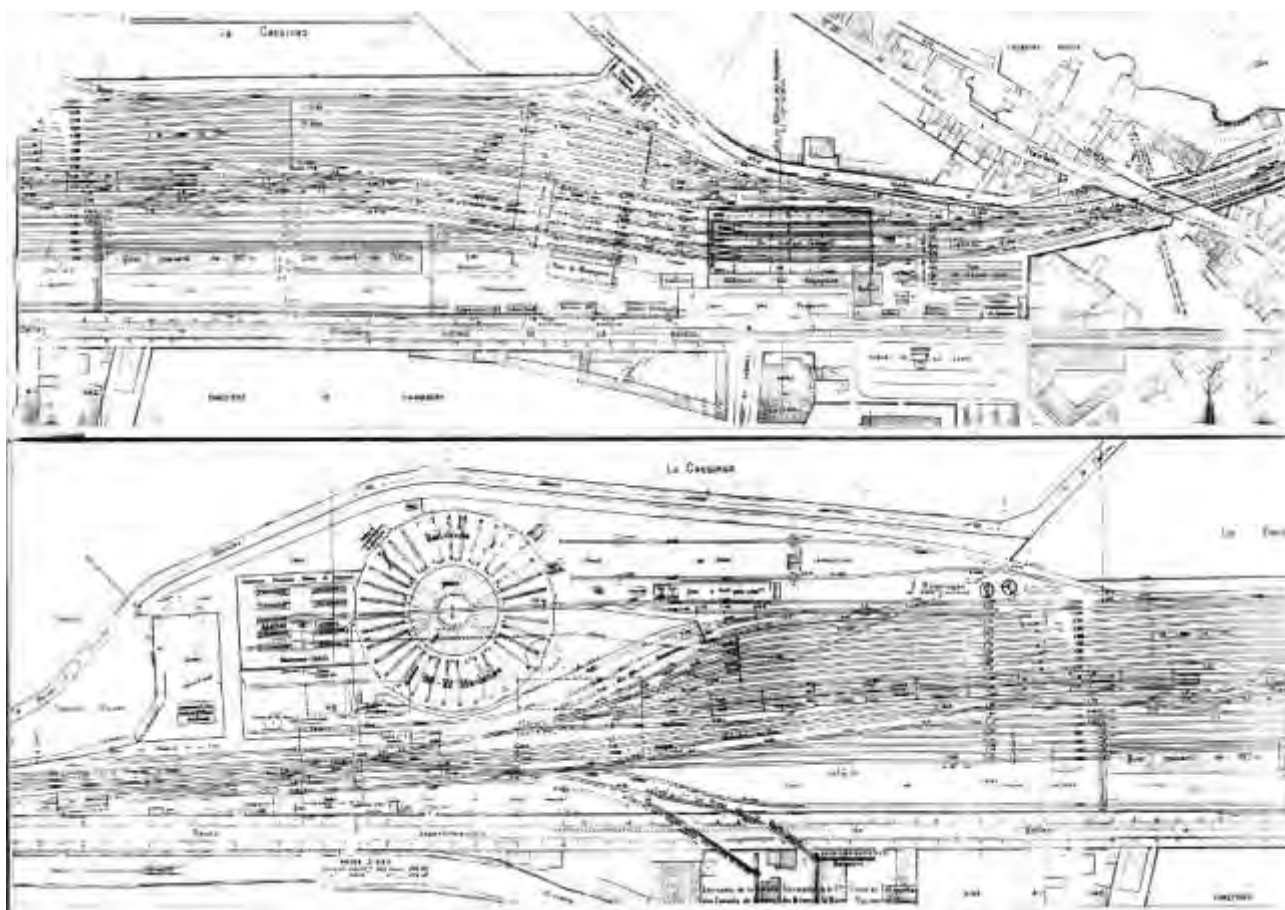
Le décret du Ministère des Travaux Publics

« Décrète d'utilité publique l'ensemble des travaux à exécuter en vue de l'agrandissement de la gare de Chambéry, conformément aux indications des plans dressés par la Compagnie PLM en date du 29 novembre 1904.

Fait à Paris, le 19 décembre 1905

Signé : Emile Loubet, Président de la république Française. »

En février 1906, est acceptée une demande de crédit supplémentaire pour l'adjonction à l'extrémité du bâtiment des voyageurs, côté Culoz, symétriquement au buffet d'une aile en retour avec étage pour y loger le service des bagages ainsi que des bureaux divers.

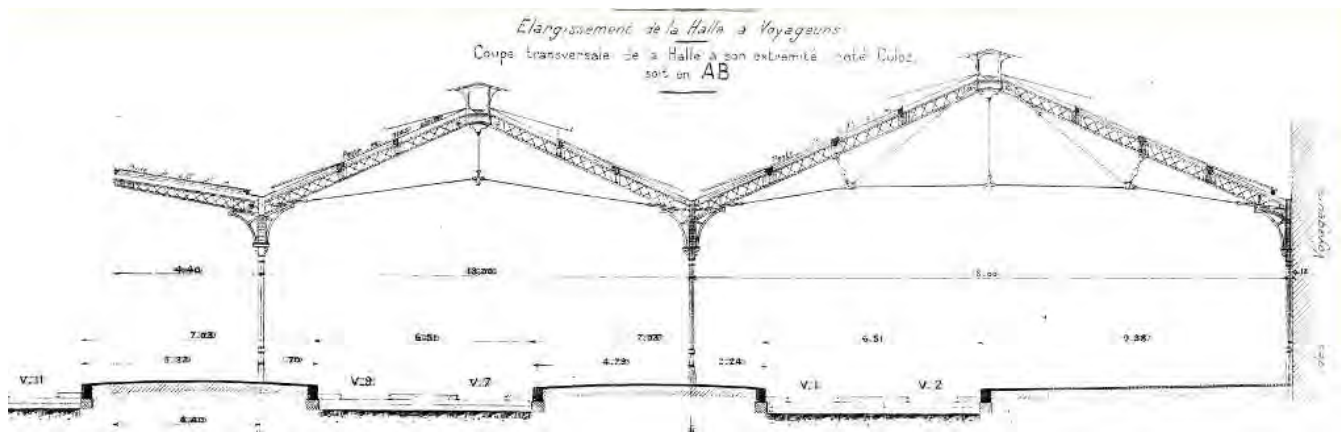


*Plan du projet d'agrandissement des installations de Chambéry présenté en 1904.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Les grands travaux débutent

Le 22 février 1906, le projet définitif est signé, les travaux importants commencent.

- Élargissement de la tranchée Nezin afin de permettre l'établissement d'une voie en tiroir côté Modane.
- Il faut alors évacuer 16 000 m³ de déblais rocheux et 8 000 m³ de terre pour l'élargissement de la partie côté gare jusqu'au pont du Reclus.
- Reconstruction du pont du Reclus (passage de la RN 201 et de la rue de Lémenc), avec une ouverture de 13,50 mètres au lieu des huit mètres actuels.
- Construction du poste d'aiguillage n° 3, côté Modane.
- Allongement des trottoirs de la gare et construction de celui des futures voies 9 et 11.
- Construction d'un passage souterrain.
- Allongement et élargissement de l'abri métallique sur les cinq voies principales : allongement de 17,20 mètres côté Culoz et élargissement avec une nouvelle travée de 13 mètres de largeur.
- Redistribution totale des locaux de la gare pour le service ainsi que pour les voyageurs.
- Élargissement de la plate-forme en vue du déplacement des voies principales et construction du poste d'aiguillage n° 2 de sortie de gare côté Aix les Bains.



Plan coupe de la halle métallique de la gare de Chambéry couvrant 5 voies.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

- Pose et redistribution de nouvelles voies pour le garage ou la manœuvre des trains de marchandises.
- Création d'un chantier de lavage et de remisage des voitures, entre les voies principales et le faisceau impair, avec édification d'un petit bâtiment de 6 mètres sur 2 pour le poste des laveurs.
- Création d'un quai à bestiaux et d'un chantier de désinfection, en face du dépôt, côté faisceau pair.
- Au nord des installations de la Traction, acquisition de terrains en nature de jardins, de vignes, de maisons d'habitation ainsi que leurs dépendances soit une superficie de 41 000 m².
- Construction d'une rotonde pour abriter 36 / 72 machines avec annexes. Rotonde de 108 mètres de diamètre intérieur, du dernier type étudié par le service de la Traction.
- Construction des annexes du dépôt :
 - o Annexe à simple rez-de-chaussée pour réfectoire et dortoir des mécaniciens.
 - o Un atelier de levage pour les locomotives. Bâtiment de 67 mètres de longueur moyenne et de 51,50 mètres de largeur.
 - o Un pavillon pour lieux d'aisance ainsi que des soutes à combustible.
 - o Le logement des chefs et Sous chefs de dépôt. Bâtiment à étage de 28 mètres de longueur et 10,50 mètres de largeur.
 - o Un bâtiment pour la machine alimentaire. Achat d'une machine à vapeur et de pompes.
 - o Renforcement de la prise d'eau. Creusement d'un puits de 3 mètres de diamètre et de 8,50 mètres de profondeur.
 - o Construction d'un quai à combustible avec annexes de 50 mètres de longueur et de 10 mètres de largeur, composé de deux surfaces de distribution : 17 mètres pour le chargement au panier et de 33 mètres pour le chargement mécanisé.

En annexe, un bureau, le four à sable et le parc à sable humide.

- Construction d'un bâtiment des bancs militaires ainsi que celui du magasin de la voie en bordure du chemin de la Cassine (du côté de la gare).
- Construction d'un bâtiment pour les bureaux de la 6^{ème} section de la Traction, vers le pavillon des Postes.
- Déplacement des voies ainsi que des signaux. La remise à niveau de la plate-forme à nécessité l'emploi de 114 000 m³ de matériaux de terrassement.
- Démolition de bâtiments et divers, éclairage au gaz, clôture des emprises.



*Photo de la gare de Chambéry à l'issue des travaux de 1904/1910.
Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY*

Le montant des travaux

Montant des dépenses :

Travaux au compte de l'Etat

Dépenses d'agrandissement :	1 860 000 F
Dépenses de remaniement :	980 000 F
Total :	2 840 000 F

Travaux au compte de la Compagnie du PLM

Dépenses d'établissement :	1 040 000 F
Dépenses d'exploitation :	43 000 F
Total :	1 083 000 F

LA CONSTRUCTION DE LA ROTONDE

Le marché

Le 20 septembre 1906, un marché est conclu entre la Compagnie de Chemin de Fer du PLM et la Société Nouvelle des Fonderies et Ateliers de Construction de Fourchambault et La Pique, sous la raison sociale **Magnard et Compagnie**. Entreprises situées près de la ville de Nevers.



Cachet de la Société MAGNARD et Cie. Collection G. JENNY

Celle-ci s'engage, à fournir et monter sur place, sur des maçonneries exécutées par la Compagnie du PLM, une rotonde monumentale, à charpente métallique de 108 mètres de diamètre pour abriter 36 / 72 locomotives avec un atelier annexe de réparations-entretien. L'entreprise comprend l'étude complète, la fourniture, la construction, le montage en atelier et enfin le montage sur place des charpentes métalliques.

Les travaux doivent être exécutés conformément aux indications de la Compagnie du PLM, de qui dépend l'approbation de l'étude. D'après les prévisions, les travaux de montage de la charpente métallique, sur place à Chambéry, devraient être entrepris vers le début janvier 1908.

Les lenteurs administratives

Le 6 mars 1907, le ministre des Travaux Publics, des Postes et des Télécommunications approuve le projet définitif concernant l'agrandissement de la gare et du dépôt de Chambéry. En mai 1907, les fondations du mur polygonal ainsi que les points d'appui de la charpente de la rotonde sont en cours de réalisation. Le 30 avril 1908, à Chambéry, monsieur **Delporte**, ingénieur en chef du Service de la Voie adresse les plans, les détails, les épures et calculs de la partie métallique de la charpente au directeur du Contrôle, monsieur **Mocquery**, pour approbation technique. Celui-ci les réceptionne le 15 juin 1908. Deux jours plus tard, ils sont transmis au Ministère des Travaux Publics. Si l'on songe que les travaux de montage devaient débuter en janvier de cette année !

Début de la construction

Il n'est donc pas étonnant de constater que le 7 décembre, le directeur du Contrôle, après avoir consulté monsieur l'ingénieur **Perrin**, autorise la Compagnie de Chemin de Fer du PLM, vu l'urgence, à commencer les travaux à ses risques et périls sans attendre l'approbation ministérielle. Celle-ci arrive enfin le 16 janvier 1909, sous réserve que la Compagnie présente un projet de détail plus important que prévu pour les locaux affectés au personnel de la traction .

La construction de la rotonde débute donc, après les travaux des fondations, par le montage des 18 piliers d'angle du futur mur polygonal. Les pierres proviennent des carrières de **Villebois** (près d'Ambérieu). Le vide entre deux piliers est comblé par le montage d'un mur ajouré de quatre grandes baies vitrées.

Montage de la charpente métallique

Les différentes pièces constituant la charpente métallique arrivent directement de l'usine par le train. Elles sont en partie assemblées. Les arbalétriers formant les fermes de la partie annulaire sont assemblés puis rivés sur les piliers d'appui maintenus entre eux par la structure de la poutre de ceinture.

Le 25 mars 1910, la charpente de la partie annulaire est achevée. Commence alors le montage du premier arc de la coupole. Fin mai, les 18 arcs sont posés. Ils reposent tous sur le sommet d'un imposant échafaudage de 27 mètres de haut avant d'être boulonnés sur la pièce maîtresse.

Le 1^{er} juillet 1910, messieurs **Devaux** et **Sourisseau**, respectivement chef du Service de la Voie et contrôleur principal de Fabrication au PLM, procèdent aux épreuves de charge de la charpente métallique.

Celle-ci subit avec succès les essais de charge, le rapport final étant ainsi libellé :

« ... la visite de la charpente après les épreuves n'a donné lieu à aucune observation. »

La plus grande des rotondes

La rotonde de Chambéry est dite **monumentale** en raison de son imposante taille ainsi que pour son audacieuse et légère charpente métallique. Dès sa création, la Compagnie du PLM édifie dans ses dépôts des rotondes pour abriter ses locomotives. La partie annulaire est toujours couverte et la plaque tournante abritée sous une coupole. Ces bâtiments jouissent d'une esthétique imposante et fort bien réussie.

Les premières rotondes peuvent abriter de 16 à 24 locomotives avec un diamètre de 54 mètres. La charpente est réalisée en bois.

Mais le nombre de locomotives augmente de même que leur taille. Il faut alors construire des rotondes plus grandes. Une rotonde de 76 mètres de diamètre abrite 32 locomotives ; avec 80 mètres de diamètre, on en loge 48 ; avec 90 mètres on arrive à 54. Les charpentes sont alors métalliques. On augmente encore le nombre de locomotives en plaçant deux locomotives par voie, avec bien sûr deux hottes d'évacuation des fumées.

La rotonde de Chambéry est la plus grande jamais construite avec ses 108 mètres de diamètre intérieur. Elle couvre 9.500 m². Avec 36 voies rayonnantes elle permet le remisage de 72 locomotives.

Détails de la construction de la rotonde

La Compagnie du PLM doit implanter la rotonde sur les anciens marais de La Cassinaz. Pour bien ancrer l'ensemble de l'édifice qui représente une masse de plus de 900 tonnes, il existe une seule solution : l'usage de pieux en bois, comme pour les palais vénitiens.

Pour soutenir les 18 points d'appui des piliers du futur mur polygonal, on enfonce des pieux en mélèze de 5,50 mètres.

Les pieux sont maintenus entre eux par des moises. Le tout est recouvert d'une épaisseur de 1,50 mètre de béton. Pour répartir les charges du bâtiment, on édifie un système de voûtes de 5,60 mètres. **La profondeur des fondations sous les piliers du mur polygonal atteint alors 12,60 mètres.** Pour soutenir les 18 piliers des arcs de la coupole, on procède de la même manière. Les pieux mesurent 8,00 mètres, le massif de béton 3,45 mètres et les voûtes 5,60 mètres. **La profondeur des fondations sous les piliers de la coupole atteint alors 17,05 mètres.**

La rotonde ainsi que l'atelier annexe reposent sur un total de 3118 pieux.

La charpente métallique

C'est une charpente dite articulée issue de la **technique** de monsieur **Gustave EIFFEL**.

Les arbalétriers formant les fermes principales et secondaires de la partie annulaire reposent, au sommet des piliers en pierre du mur polygonal, sur un chariot comportant 4 galets qui se déplacent sur une semelle en acier. Les piliers soutenant les 18 arcs de la coupole ainsi que les fermes de la partie annulaire reposent au sol sur un galet d'articulation dit « joint creux ».

Le seul point fixe de la charpente métallique est constitué par la pièce maîtresse reliant entre eux, à 27 mètres de hauteur, les 18 arcs formant la coupole. Six barres de contreventement empêchent la coupole de se vriller sous l'effet du vent. On peut donc dire que la charpente métallique de la rotonde permet à l'édifice de « respirer » sous l'effet de la chaleur, du froid, du vent ou du poids de la neige.

Les dimensions de la rotonde

Diamètre total intérieur :	108 mètres
Diamètre de la coupole :	55 mètres
Hauteur de la coupole :	27 mètres
Hauteur totale de la rotonde :	34,20 mètres
Largeur de la partie annulaire :	27 mètres
Hauteur des piliers :	6 mètres
Masse de l'ensemble :	900 tonnes
Surface au sol :	9 500 mètres carrés
Surface totale de la toiture :	15 000 mètres carrés



Les fondations de la future rotonde. Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY



*Montage du premier arc de la coupole.
Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY*



Dans l'attente de la pièce maîtresse. Cliché Benoît Bollon, collection G. JENNY



*Le voligeage est posé sur la partie annulaire.
Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY*



Fin 1910, la rotonde en activité.

Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY

ALIMENTATION EN EAU DU DÉPÔT

Pour mémoire, l'alimentation en eau pour les locomotives à vapeur du dépôt de Chambéry se fait de la façon suivante :

- prise d'eau dans la rivière La Leysse, en face du dépôt,
- un aqueduc conduit l'eau dans un puits,
- une pompe à vapeur élève l'eau dans les deux réservoirs.

L'eau n'est pas toujours de bonne qualité, surtout en période de sécheresse et le nombre croissant de locomotives à l'effectif du dépôt augmente le besoin en eau.

Rappel de consommation

Une locomotive à vapeur brûle environ 20 à 25 kg de charbon au kilomètre et vaporise dans sa chaudière de 5 à 6 m³ d'eau par tonne de charbon, soit pour une locomotive roulant pendant une heure à la vitesse de 100 km/h, une consommation de 2 à 3 tonnes de charbon et de 10 à 15 m³ d'eau vaporisée dans la chaudière !

Il faut trouver une solution

Les ingénieurs de la Traction et de la Voie se penchent sur le problème de l'eau. Les ingénieurs de la Voie ressortent le dossier relatif au percement du tunnel de l'Epine situé sur la ligne de Chambéry à Saint André le Gaz (1877). Il y est fait mention d'une importante venue d'eau qui ressort à environ 75 mètres de la tête du tunnel côté Aiguebelette. Contact est alors pris avec le propriétaire du terrain, monsieur Pierre **Larguet**, pour observer le débit de la source.

Celui-ci ne varie guère et offre un débit d'au moins 700 m³ d'eau par jour. Le 23 juin 1905, monsieur Pierre **Larguet** s'engage par écrit et moyennant la somme de 4 000 Francs, à céder la source avant le 20 août 1906, à la Compagnie du PLM, si celle-ci le lui demande.

Une solution meilleur marché est recherchée

De son côté, monsieur **Delporte**, ingénieur en chef chargé du 8^{ème} arrondissement, cherche une solution plus économique pour la Compagnie du PLM.

Le 27 juin 1905, il avise monsieur **Denis**, ingénieur en chef du Service de la Voie, du fruit de ses recherches :

- « Nous avons exécuté à la gare de Chambéry deux forages de sondage afin de nous rendre compte de la richesse de la nappe d'eau souterraine et aussi de la nature des terrains sur lesquels devra être fondée la nouvelle rotonde.
- Profondeur de la nappe : 7,85 mètres. Nous obtenons un bon débit d'eau, mais hélas, le résultat de l'analyse de l'eau n'est pas favorable.
- Nous n'avons pas trouvé d'autre moyen d'avoir sûrement de l'eau que d'aller la chercher à Aiguebelette, à 13,300 km de la gare de Chambéry ».

Retour à la case départ

Le 18 mai 1906, le laboratoire d'essais de la Compagnie du PLM (situé à Paris) analyse cinq litres d'eau provenant de la source de monsieur Pierre Larguet. Résultat :

« L'eau est excellente pour l'alimentation des chaudières des locomotives, et de plus elle est potable ! »

Histoire d'une source qui fit couler... beaucoup d'encre !

L'armée s'en mêle aussi

Le 5 mars 1907, l'autorité militaire demande au PLM d'étudier le renforcement en eau de la ligne de Culoz à Modane en vue de transports stratégiques en cas de conflit armé. Comme toujours, l'ordre est suivi d'un contre-ordre de monsieur le Commissaire Militaire du réseau, le 11 juillet 1907, qui avise de l'ajournement du projet d'exécution des travaux d'amélioration des alimentations en eau sur cette ligne. Dommage pour la Compagnie du PLM car c'est l'autorité militaire qui aurait payé les travaux de renforcement en eau du dépôt de Chambéry.

Toujours les lenteurs administratives

Les études traînent en longueur et au lieu du 20 août 1906, la promesse de vente entre monsieur Pierre Larguet, propriétaire à Aiguebelette et monsieur **Devaux**, chef de Section à la Compagnie du PLM, est enfin signée le 12 décembre 1908. Monsieur Pierre Larguet vend à la Compagnie du PLM, l'eau d'une source alimentant son moulin, eau dont il est propriétaire en vertu de l'adjudication de Maître **Guillaudin**, notaire, il y a cinq ans environ, au préjudice du Sieur François Noël **Lardin**, avec garantie contre tout détournement des eaux provenant de fouilles ou de captage en amont.

Confidentiel

Note classée « Confidentiel » adressée le 16 juin 1909, à monsieur L'Ingénieur en chef du Service de la Voie par monsieur le Commissaire Technique :

-« Concernant la participation de l'Administration de la Guerre aux dépenses du renforcement de la prise d'eau de Chambéry, monsieur le directeur de la Compagnie, dans notre conférence du 15 courant, a été d'avis de ne rien demander à la Guerre à ce sujet

Signé : Marquant. »

En effet, du point de vue stratégique, l'autorité militaire aurait-elle accordé l'autorisation de réaliser un captage en eau avec à la suite une conduite vulnérable sur une distance de 13 km ?

Des besoins urgents en eau

En juin 1910, monsieur l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction alerte monsieur **Etienne**, ingénieur en chef du Service de la Voie :

« Nos moyens actuels en eau sont de plus en plus précaires et deviendront à bref délai insuffisants ! »

Le 19 avril 1911, le Conseil d'Administration ouvre un crédit de 330 000 francs pour le renforcement en eau de la gare de Chambéry.

Monsieur **Vernay**, ingénieur du 8^{ème} arrondissement, adresse à monsieur le directeur de la Compagnie du PLM, pour le ministre des Travaux Publics le rapport suivant :

« La gare et le dépôt des locomotives de Chambéry sont alimentés actuellement :

- En eau potable, au moyen d'un abonnement aux eaux de la ville ;*
- En eau non potable, (alimentation des locomotives, WC, désinfection des wagons, etc.) avec :*

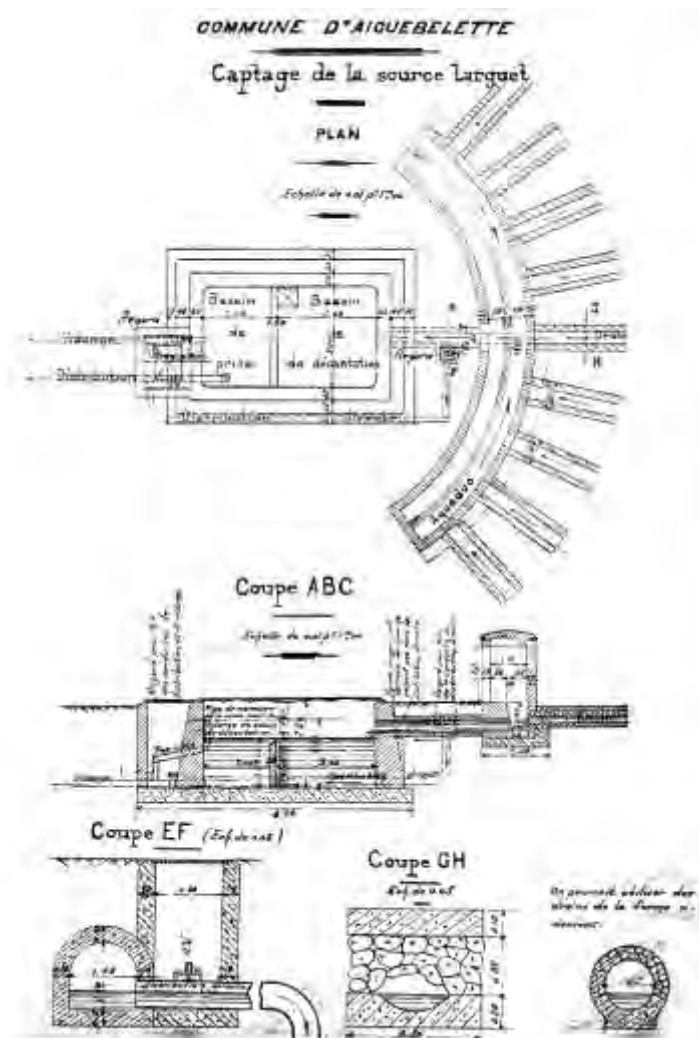
1°) au moyen du torrent de la Leysse dont l'eau arrive dans un puits par l'intermédiaire d'un aqueduc et est ensuite élevée dans les réservoirs de distribution par une pompe à vapeur.

2°) quand le débit de la Leysse est insuffisant par suite de sécheresse, au moyen de la nappe souterraine qui alimente un puits de trois mètres de diamètre dont l'eau est refoulée dans les réservoirs par la même pompe à vapeur. Cette dernière, d'un type ancien, ne débite que 22,4 m³ environ à l'heure de sorte qu'elle doit fonctionner 23 heures sur 24 en moyenne pour élever les 500 m³ d'eau nécessaires actuellement chaque jour.

La situation de la gare est très tendue et en cas d'avarie à la machine élévatoire, le service d'alimentation pourrait se trouver gravement compromis. On ne peut songer à remplacer les appareils élévatoires par d'autres plus puissants, la situation resterait en effet très critique pendant les périodes de sécheresse de la Leysse.

On arrive donc actuellement qu'avec peine à assurer l'alimentation d'eau à Chambéry et comme il faut prévoir qu'après l'agrandissement de la gare et du dépôt, la consommation journalière atteindra environ 700 m³ au lieu des 500 m³ actuels, il est indispensable de renforcer les moyens d'alimentation.

Nous avons d'abord espéré que la nappe souterraine existant à l'emplacement du nouveau dépôt pourrait nous fournir en quantité suffisante une eau appropriée aux besoins à desservir, mais l'analyse a montré que cette eau est mauvaise pour les chaudières et d'autre part, nous nous sommes rendu compte que pour épurer ces eaux au moyen d'appareils appropriés, nous serions conduits à engager des dépenses beaucoup trop considérables. Nous avons donc dû, en conséquence, renoncer à cette solution.



Plan des détails du captage. Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Travaux urgents

Devant l'urgence d'exécution des travaux, monsieur **De Volontat**, Contrôleur et surveillant des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics,

« (...) autorise la Compagnie du PLM à commencer les travaux à ses risques et périls et sous réserve de l'approbation ministérielle à intervenir ...Paris, le 30 août 1911. »

Pour le PLM, les travaux vont enfin commencer, les ennuis aussi !

Le 8 novembre 1911, monsieur François **Larguet**, fils de Pierre, émet des prétentions sur la propriété des eaux et déclare que la source sortait de sur son terrain... en 1730 ! Rapide contrôle sur l'ancienne mappe du pays : c'est exact ! Explication : un éboulement de la montagne survenu il y a une soixantaine d'années aurait bouché le point d'émergence de la source.

La Compagnie du PLM entreprend des fouilles et utilise de la fluorescéine : les dires de François **Larguet** sont exacts. Note de monsieur **Verney** à monsieur **Etienne** :

« (...) avons grand intérêt à nous entendre avec ce fils Larguet. »

Enfin la signature

Le 8 février 1912, la Compagnie du PLM signe pour :

- L'acquisition du lieu-dit Pré de l'Enclose de monsieur **André Larguet**, fils de Pierre, pour la somme de 100 francs.
- L'acquisition du lieu-dit Bois de l'Enclose de monsieur **François Larguet**, fils de Pierre, pour une somme de 700 francs.

- L'acquisition de prés, marais et source dite de l'Enclose de monsieur **Pierre Larguet**, fils de feu **François Larguet**, pour la somme de 9 500 francs.

L'eau de la source Larguet arrive enfin dans les réservoirs du dépôt de Chambéry le premier janvier 1914, soit 9 ans après la date des premières études !

La fin des ennuis ? ... Non !

Pour la Compagnie du PLM, l'histoire de la source **Larguet** ne s'arrête pas là ! C'était sans compter sur les prétentions que pourraient émettre les propriétaires inférieurs au sujet de l'eau captée (à noter que le ruisseau dit du moulin, est alimenté maintenant par les eaux d'infiltration du tunnel).

Les demandes d'indemnités arrivent

Si certains propriétaires se montrent raisonnables, l'indemnité versée par la Compagnie du PLM varie suivant les terrains de 100 à 220 francs.

Une personne qui irriguait des blachères et élevait des poissons ainsi que des écrevisses, ce qui lui procure un certain revenu pendant la saison estivale, reçoit une indemnité de 1 600 francs.

Mais c'était sans compter sur le retour au pays d'un instituteur à la retraite, beau parleur et écrivain, qui prétend défendre les intérêts de quelques particuliers.

Les sommes demandées sont considérables : de 3 062,50 francs pour les uns à 2 437,50 francs pour les autres !

Les indemnités versées par la Compagnie du PLM n'excéderont pas 500 francs avec un petit mot :

« (...) si vous n'êtes pas d'accord sur la somme, voyez le Conseil de la Préfecture ! »

Et le calme revint au bord du lac

Mais pas du côté du Conseil Municipal d'Aiguebelette qui déclare que la commune est lésée par le captage des eaux de la source **Larguet**.

Nous sommes le 10 août 1913, note de la Direction du PLM au Préfet de la Savoie :

-« Sachant que la Compagnie du PLM paye des indemnités, la commune d'Aiguebelette voudrait bien elle aussi toucher quelque argent de notre part.

Or la commune n'utilise en aucune manière l'eau du ruisseau du moulin. Le village d'Aiguebelette est abondamment pourvu d'eau de tous les côtés et nous ne lui causons certainement aucun préjudice en déviant une partie de la source Larguet. »

Le 15 mai 1914 marque l'ouverture attendue de la section de ligne reliant enfin Moutiers à Bourg Saint Maurice. Cette ligne contribue désormais au désenclavement de la Haute Tarentaise.

Nouvelle attaque le 14 mars 1915

Faisant suite à une réunion du Conseil Municipal, la commune d'Aiguebelette demande à la Compagnie du PLM de lui capter les eaux d'une source sulfureuse existant à l'intérieur du tunnel de l'Épine et de l'amener par une canalisation spéciale jusqu'au Chemin des Bérins dans le but de créer un établissement thermal.

Réponse du PLM :

-« Projet impossible à réaliser suite au contrat passé le 7 novembre 1877, lors de l'établissement de la ligne, avec monsieur Larguet, meunier à Aiguebelette : la Compagnie doit lui rendre toutes les eaux qui proviennent du souterrain de l'Épine. »

La commune porte l'affaire devant le Préfet qui contacte le directeur du PLM. Le Service de la Voie est contraint d'établir un projet et suivant le détail estimatif, les dépenses à la charge de la commune s'élèveraient à plus de 9 300 francs (le 28 novembre 1915).

Solution du PLM :

-« Laisser la commune traiter avec monsieur Larguet, laisser également à sa charge la canalisation et la construction de l'établissement thermal. Le projet pouvant atteindre alors 12 000 à 13 000 francs, ce qui nécessitera un emprunt de sa part et d'établir des surtaxes locales à la station d'Aiguebelette ou le nombre de voyageurs munis de billets au départ varie entre 9 000 et 10 000 annuellement, pour amortir l'emprunt ou tout au moins une partie. »

Et le calme revint enfin au bord du lac !

Mais pas du côté du dépôt des locomotives ou les problèmes d'alimentation en eau recommencent.

Le 29 mars 1915, monsieur **Maréchal**, ingénieur en chef du Matériel et de la Traction adresse à monsieur **Etienne**, ingénieur du Service de la Voie, la lettre suivante :

-« La source Larguet a été insuffisante pour assurer la consommation en eau de la gare et du dépôt de Chambéry au cours de l'année 1914. Nous avons dû prélever 18.000 m³ dans la nappe souterraine.

Le débit du puits actuel s'est montré également très insuffisant.

De même qu'il n'est plus possible de pomper les eaux de la Leysse en période de basses eaux car elle ne charrie que l'eau des égouts.

Il me paraît urgent d'envisager l'exécution d'un second puits. »

Une demande de travaux est faite auprès du ministre des Travaux Publics. Celle-ci est acceptée rapidement sous la pression du directeur des Transports Militaires à l'Intérieur. Mais du côté du dépôt, rien ne bouge !

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE DE SAINT MICHEL

La grande guerre

Pendant la guerre de 1914 à 1918, les troupes françaises qui combattent sur le front Italien, repoussent les assauts de l'armée allemande sur la Piavre en 1917. En récompense de leur vaillance, environ 1 000 soldats obtiennent une permission et sont autorisés à rejoindre la France. Le **12 décembre 1917**, ils prennent place à bord du train de permissionnaires ML 3874 qui doit les conduire de **Milan à Lyon**.

En gare de Modane, lors de la mise en tête de la locomotive française, la 230 n° 2592, par le mécanicien Lucien GIRARD du dépôt de Chambéry, le chef de Train DUCHENE lui annonce la composition du train : 19 véhicules, 526 tonnes. Sachant que le frein automatique ne fonctionne que sur les 3 premières voitures, le mécanicien demande si les autres freins (manœuvrés à la main) sont bien « montés ». Une réponse affirmative lui est formulée :

-« (...) chaque homme est bien à sa place, je pense que tout ira bien, le frein automatique est sur les trois premiers véhicules si cela peut vous servir (...)»

La suite, malheureusement imprévisible

Quelques minutes après le départ, dès l'attaque de la descente du Freney, la vitesse augmente. Le mécanicien serre le frein direct et voyant que la vitesse ne diminue pas demande, à l'aide du sifflet, l'aide « aux freins ». Rien ne se passe. Il freine alors au frein automatique mais la masse arrière du train le « pousse ». Désespérément, il siffle « l'aide aux freins », mais toujours rien et le train continue ainsi une marche de plus en plus tragique.

Peu avant la gare de Saint Michel, dans la profonde tranchée dite de La Saussaz, l'attelage entre le tender de la locomotive et la première voiture casse. La locomotive arrive seule en gare de Saint Michel où elle déraille de son bogie avant ainsi que les essieux du tender.

L'horreur

Du côté du train, c'est l'horreur. La première voiture quitte les rails et se couche en travers des voies. Les voitures suivantes s'encastrent les unes dans les autres de part la vitesse et leurs

caisses en bois se pulvérisent. Les roues chauffées au rouge provoquent un gigantesque incendie qui ne laisse peu de chance aux rares survivants prisonniers des voitures brisées.

Le bilan est tragique : **425 militaires périssent**. Les corps de 148 victimes identifiées sont restitués aux familles, 277 corps, non identifiés, sont sépulturés au cimetière communal de Saint Michel puis transférés au Cimetière National de Lyon-La Doua, de nombreuses années plus tard. On dénombre aussi 207 blessés et 350 rescapés soit un total de 982 militaires.

C'est la plus grande catastrophe qui reste gravée dans les annales ferroviaires française.



Les restes du train au lendemain de la catastrophe. Collection G. JENNY

RETOUR AU DÉPÔT DE CHAMBÉRY

La sécheresse de 1918

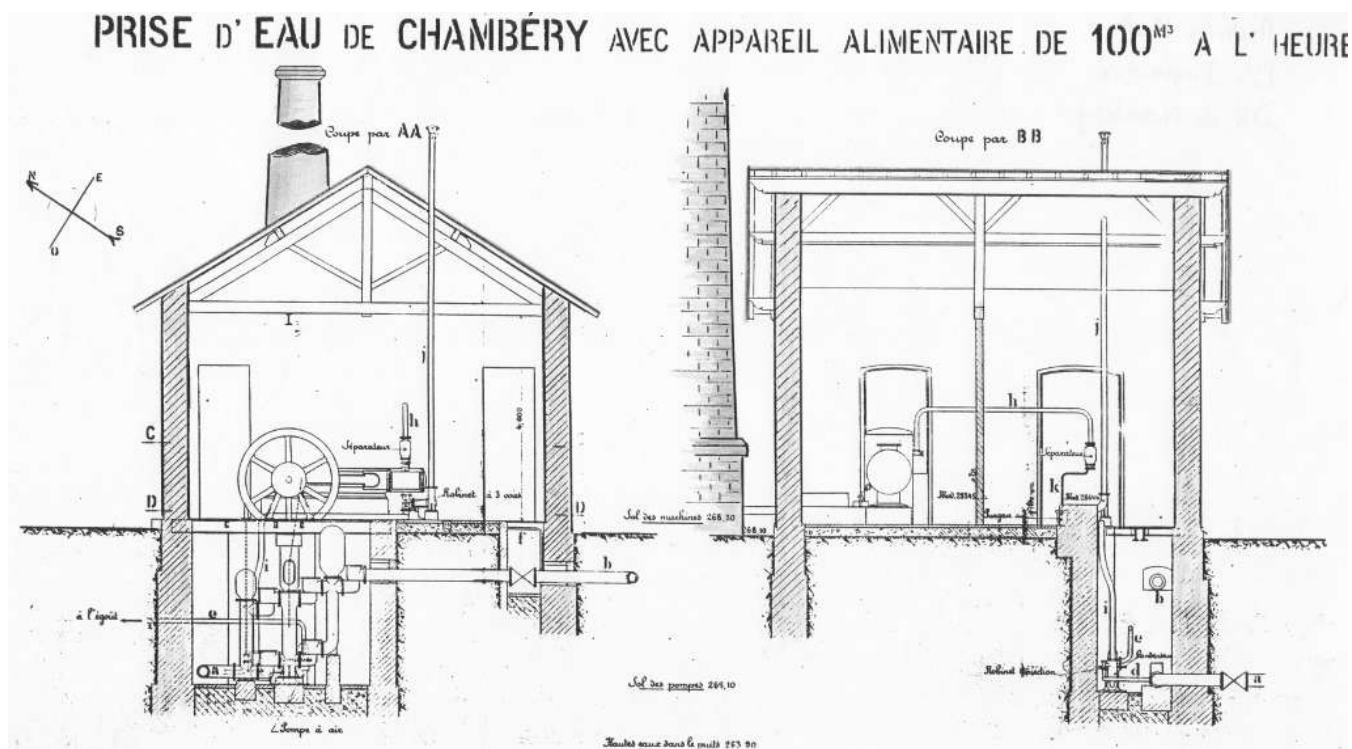
Le 16 septembre 1918, monsieur **Galerme**, ingénieur à la Traction tire le signal d'alarme :

-« En raison de la sécheresse qui sévit depuis le mois de mai, la source Larguet, d'Aiguebelette, ne donne qu'un faible rendement.

Les basses eaux de la nappe souterraine nous obligent à régler sur secours la pompe soit un débit de 50 m³ heure.

Nous sommes obligés de pomper jusqu'à 22 heures par jour. La situation est plus que critique.

Il est urgent de disposer d'au moins 100 m³ par heure. Seule solution, activer le début des travaux de forage d'un second puits. »



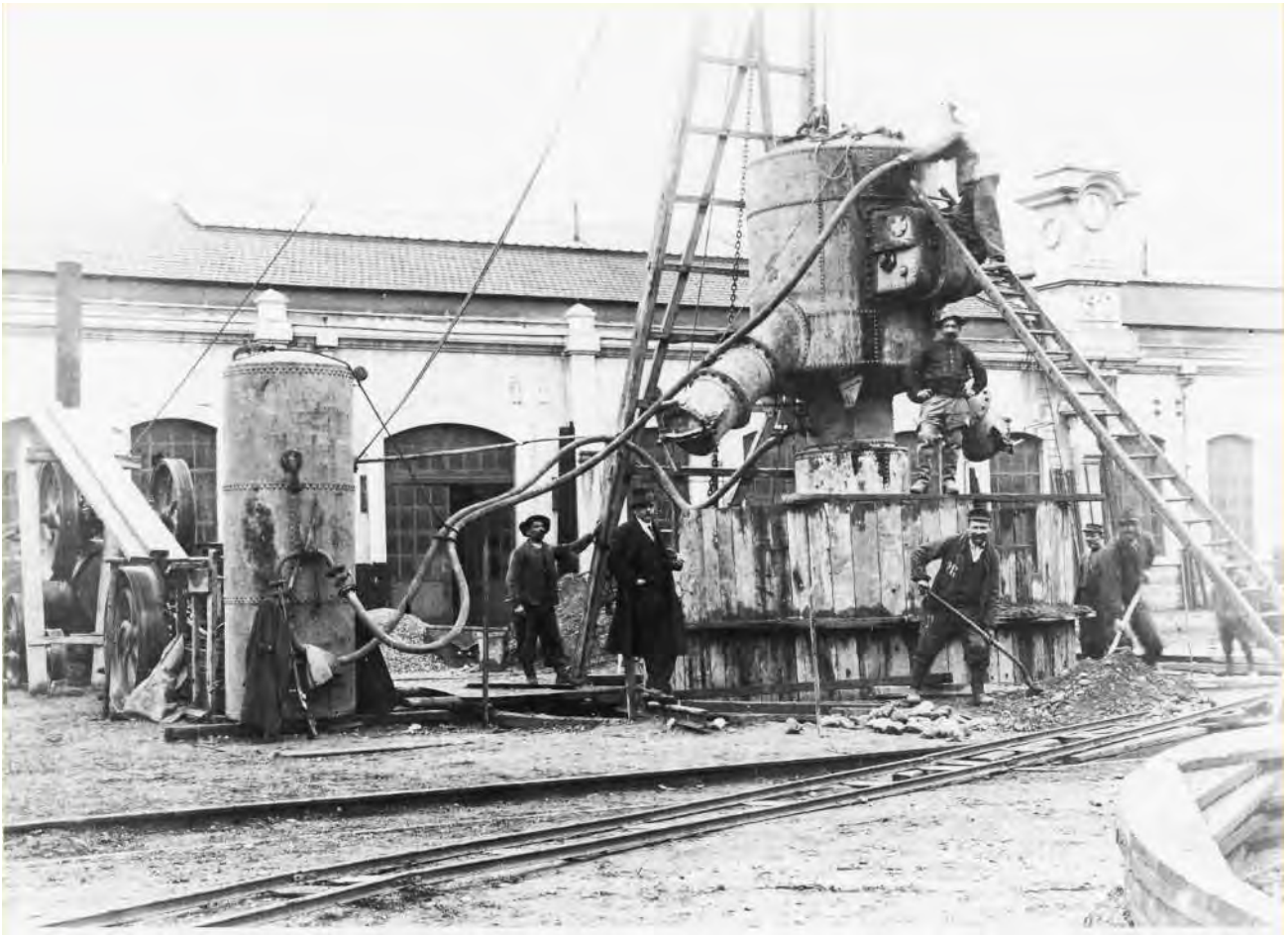
*Plan-coupe de la machine alimentaire à vapeur de 100 m³. Actuel bâtiment de l'huilerie
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Deux jours plus tard

Heureuse coïncidence, les travaux débutent deux jours plus tard, le 18 septembre 1918.

La proposition de travaux est acceptée par Messieurs **Souillard** Frères, entrepreneurs à Broust-Vernet dans l'Allier.

Une première à Chambéry, cette entreprise utilise un appareil de fonçage à air comprimé dit Caisson Moulins qui permet des fouilles de six mètres de diamètre jusqu'à 9,90 mètres de profondeur. Le chantier est dirigé par un chef de Chantier ayant sous ses ordres sept ouvriers. Une close particulière du contrat stipule : la Compagnie du PLM doit suppléer au manque d'ouvriers. Elle propose alors l'utilisation de prisonniers de guerre.



Le puits en cours de réalisation.

Noter sur le toit de l'atelier le clocheton d'origine (1910) malheureusement disparu.

Collection G. JENNY

L'ÉLECTRIFICATION

LES DÉBUTS DE LA TRACTION ÉLECTRIQUE

Retour en arrière

Il convient de faire un petit retour en arrière avant d'aborder ce qui allait marquer un tournant dans l'histoire du dépôt ainsi que de la ligne de Chambéry à Modane.

Au cours de la grande guerre, les restrictions de charbon incitent les grands réseaux à développer l'usage d'un autre mode de traction : la traction électrique. Les Compagnies du Midi et du PLM ont l'avantage d'avoir des lignes situées dans des zones montagneuses, là où il est possible de produire à bon compte de l'énergie électrique.

De retour d'une mission aux Etats-Unis, monsieur **Japiot**, ingénieur en chef du Matériel, fort aussi du succès de l'exploitation en traction électrique de la ligne de Saint Gervais à Vallorcine, influence facilement l'Etat major de la Compagnie.

Très soucieuse de son image de marque, la Compagnie du PLM choisit, pour une électrification totale, la ligne de la Côte d'Azur, de Marseille à Menton. Mais le projet terriblement coûteux ne peut être entrepris sans en avoir approfondi les risques.

C'est ainsi qu'en 1921, la ligne de Chambéry à Modane est choisie pour servir de banc d'essais à de nouvelles locomotives.

Le choix la ligne de Chambéry à Modane :

- Sa courte distance : 100 kilomètres,
- Son profil difficile : rampes et pentes de 33 ‰
- Son alimentation électrique : proximité des sources d'énergie.

On opte pour une alimentation avec utilisation d'un rail latéral de contact, solution très économique à l'installation et sans risque en période hivernale. Le courant de traction choisi est le 1 500 volts à courant continu.

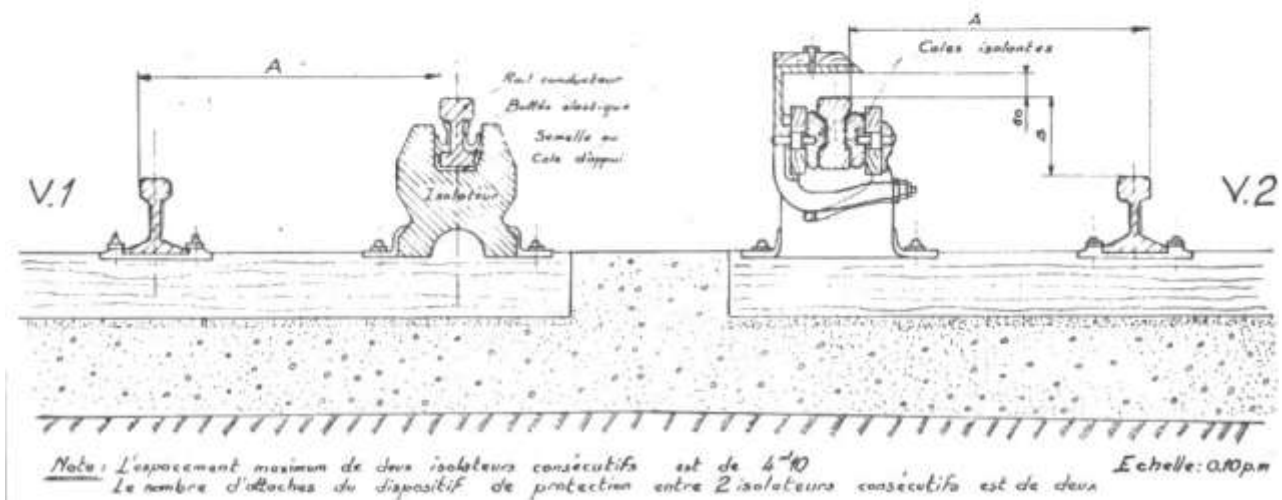
LIGNE de CULOZ à MODANE

Profil en travers type de l'équipement électrique des voies

(Courant continu 1500 Volts)

Coupe suivant l'axe d'un isolateur support
conducteur (Dispositif de protection enlevé)

Coupe suivant l'axe de l'attache du
dispositif de protection



Plan-détail de la fixation du 3^{ème} rail de contact entre les deux voies.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

La mise en service

La Compagnie du PLM passe plusieurs commandes de locomotives électriques à l'industrie privée et sur le terrain, les travaux commencent :

- La première section mise en service : de Chambéry à Saint Pierre d'Albigny (1923 à 1925)
- La seconde section : de Saint Pierre d'Albigny à Saint Jean de Maurienne (1927 à 1929)
- La mise en service de la section Saint Jean de Maurienne à Modane interviendra en 1930.



*La ligne avec son rail latéral de contact au pont Royal entre Saint Pierre d'Albigny et Chamousset.
Collection G. JENNY*



*La ligne près de La Praz.
Collection G. JENNY*

Exhaussement du bâtiment de la 6^{ème} section de Traction

En vue de l'installation des nouveaux bureaux du Service Matériel.

Demande de la Compagnie du PLM auprès du ministre des Travaux Publics faite à Chambéry, le 11 juin 1924 :

-« Par suite de l'électrification de la ligne de Chambéry à Modane, un poste d'Ingénieur du Matériel est créé, en résidence à Chambéry, chargé spécialement de la surveillance et de l'exploitation des postes de livraison de l'énergie électrique des sous-stations.

Nous n'avons pas trouvé, malgré nos recherches, de local disponible pour installer les bureaux de cet ingénieur et de son service.

Surélever d'un étage le bâtiment de la 6^{ème} section de Traction, paraît la solution la plus avantageuse.

Nous disposerions alors des cinq bureaux nécessaires et deux autres seraient disponibles.

L'éclairage des bureaux serait réalisé au gaz.

*Le marché-travaux est confié à Messieurs Nestor et Auguste **Bernasconi**, entrepreneurs à Chambéry, rue Nicolas Parent. A Chambéry, le 21 juillet 1924. »*

Plainte de l'ingénieur chargé du 7^{ème} Arrondissement

Voici l'extrait de la plainte déposée par l'ingénieur chargé du 7^{ème} Arrondissement :

-« Les travaux d'exhaussement entraîneront l'utilisation de l'escalier actuel et occasionneront un va et vient d'ouvriers fort regrettable au point de vue de la tranquillité et de la propreté des bureaux et je crains que cette situation nous attire des observations de la part du personnel. »

Les travaux seront néanmoins réalisés et prennent fin le 3 octobre 1925, date de réception des nouveaux bureaux.

Travaux au dépôt

Du côté de l'atelier du dépôt, il faut aussi penser aux travaux ! L'atelier de réparation des locomotives à vapeur ne peut recevoir les locomotives électriques. Un nouvel atelier doit être édifié à la suite du premier, côté Culoz.

Mais les travaux de construction connaissent quelques lenteurs aussi, le 19 octobre 1927, monsieur l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction avise monsieur l'ingénieur en chef du Service de la Voie, qui est le responsable des travaux :

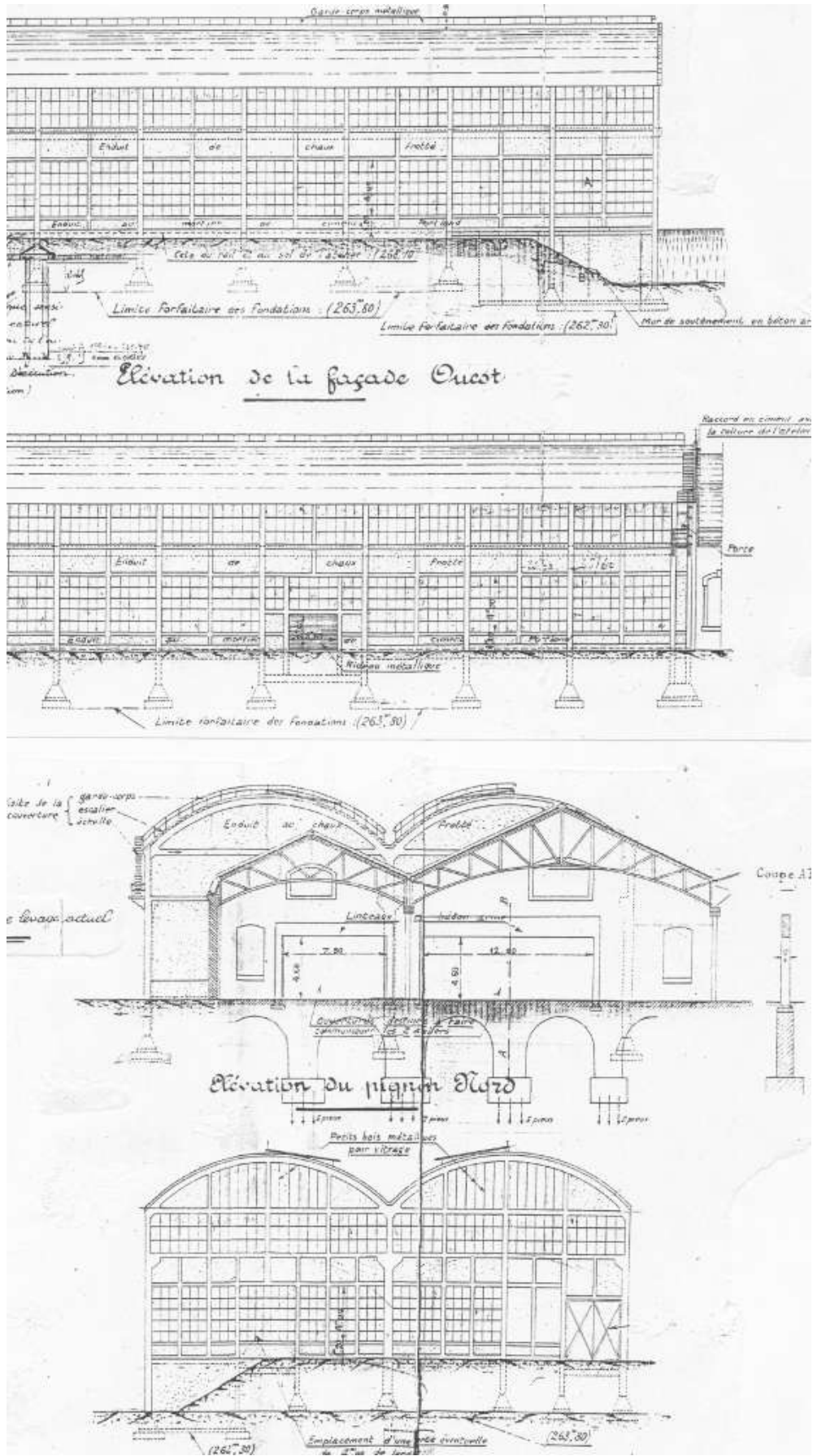
-« Les travaux d'édification de l'atelier de réparation des locomotives électriques sont pratiquement interrompus en raison de difficultés qu'on rencontre par suite de l'envahissement du sous-sol par l'eau.

Il a été décidé, le 3 août dernier, que la traction électrique des trains entrerait en application entre Chambéry et Saint Jean de Maurienne le 1 mai 1929.

Dix-huit mois seulement nous séparent de cette date et il sera nécessaire, qu'après l'achèvement de l'édifice de l'atelier, nous disposions de plusieurs mois pour y installer l'outillage, les machines-outils et terminer les aménagements nécessaires.

Il serait donc très désirable que les travaux incombant à votre service fussent repris au plus tôt et poussés activement.

Je vous rappellerai à ce sujet qu'il avait été admis, à la conférence ci-dessus rappelée, que la construction de cet atelier serait terminée au début de l'année 1928. »



**Plan-coupe du nouvel atelier à édifier pour l'entretien des nouvelles locomotives électriques.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY**

Agrandissement de la gare de Chambéry

Le 31 janvier 1927, la Compagnie du PLM présente deux plans d'agrandissement des installations de la gare de Chambéry. Le premier concerne l'agrandissement du poste des agents de trains, le second celui de la messagerie.

Le poste des Agents de Trains

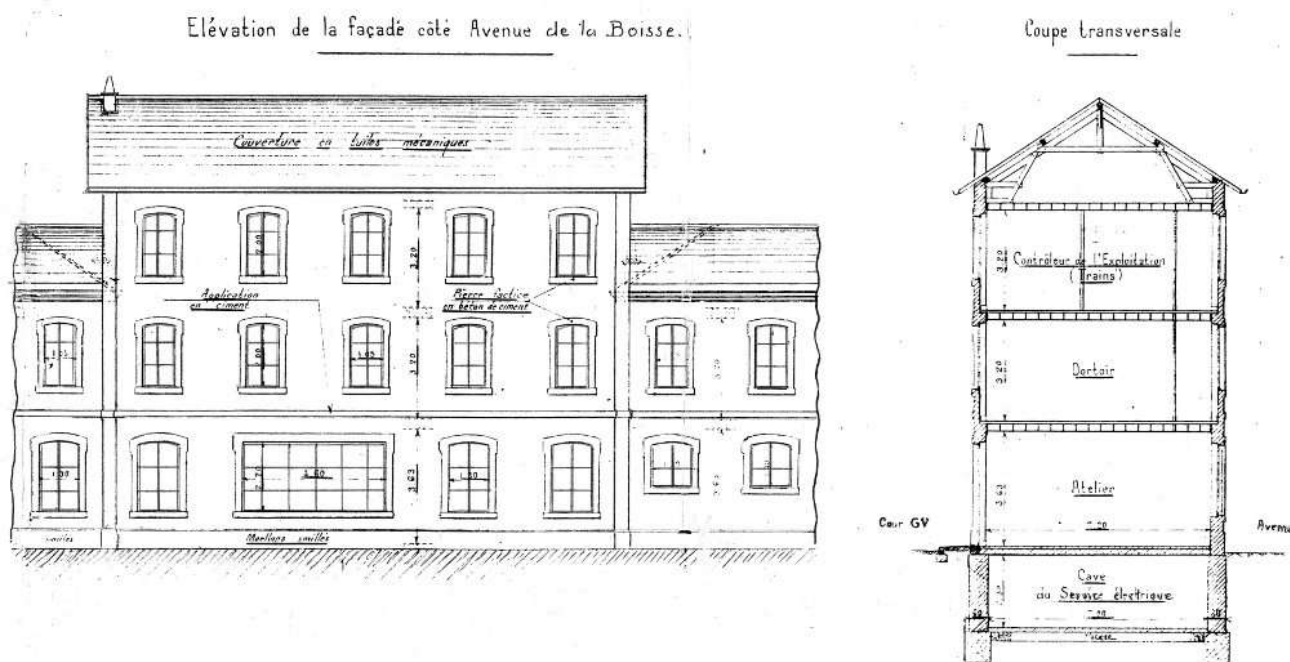
L'agrandissement du poste des Agents de Trains permet par la même l'extension des installations du Service Electrique. Il nécessite la construction d'un bâtiment de 16,80 mètres de longueur et de huit mètres de largeur, avec deux étages, entre les bureaux PV (Petite Vitesse) et celui des locaux divers situés le long de l'avenue de la Boisse.

-« Les installations actuelles de la Messagerie et du Poste des Agents de Trains de la gare de Chambéry sont devenues insuffisantes.

Elles ne sont plus en rapport avec le développement pris par les services de cette gare et avec l'effectif de son personnel.

Les locaux situés à l'étage du bâtiment PV et locaux divers comportent quatre dortoirs qui sont devenus insuffisants pour contenir le nombre de lits nécessaires à ces agents.

La disposition actuelle est défectueuse pour le bon repos des personnels, de même pour le réfectoire situé dans la baraque Adrian qui ne pourra plus supporter de réparations. »



*Plan des façades du bâtiment des agents de trains.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Description du nouveau bâtiment :

Le nouveau bâtiment comporte huit dortoirs à quatre lits, un vaste réfectoire avec une cuisine, des lavabos, wc et urinoirs. Le rez-de-chaussée est occupé par le Service Electrique.

Montant des travaux : 490 000 francs. Une petite modification est apportée dans le bâtiment voyageurs ce qui porte le coût total à 557 400 francs.

La halle des Messageries

Le bâtiment est allongé de 12 mètres côté Culoz. Un quai couvert est édifié côté Modane, de 18,30 mètres de longueur et de six mètres de largeur. Un petit local pour la poissonnerie est aussi construit.

-« Pour faciliter les envois de fruits, de légumes et de bière, très nombreux pendant l'été et constituant les 4/5 des expéditions de la gare de Chambéry. Le quai couvert permet la

manutention à couvert des marchandises... »



*Plan des façades de la nouvelle halle des messageries.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Les travaux seront terminés le 21 février 1930, avec le chantier du bâtiment des Agents de Trains (le plus long).

L'éclairage électrique

En juillet 1927, l'installation de l'éclairage électrique se substitue à l'éclairage au gaz dans toutes les installations de la gare ainsi que celles du dépôt.

Visite du directeur Général

Le 20 août 1927, monsieur le directeur Général de la Compagnie du PLM, visite les installations de la gare et du dépôt de Chambéry.

Problèmes de cohabitation vapeurs-électriques

L'arrivée des nouvelles locomotives électriques (37 au total) pose quelques problèmes aux responsables du service de l'atelier ainsi que le montre cette lettre de monsieur **Oudotte**, ingénieur chargé du 7^{ème} arrondissement, adressée à monsieur le directeur de la Compagnie du PLM le 23 janvier 1928 :

« Le dépôt de Chambéry qui compte à son effectif 96 locomotives à vapeur ne possède, pour l'orientation de celles-ci, qu'un seul appareil de tournage : une plaque tournante de 21 mètres installée dans la rotonde. C'est le seul dépôt de cette importance qui se trouve dans cette situation.

En cas d'avarie grave immobilisant subitement cette plaque et rendant par la suite inutilisables les machines remisées sur les voies rayonnantes de la rotonde, il peut en résulter des troubles importants dans la circulation des trains, vu les nombreux relais de locomotives qu'assure cet établissement de traction.

En cas de réparations envisagées à la plaque, l'emploi d'un pont tournant provisoire s'impose.

Il est donc préférable de doter Chambéry d'un second appareil de tournage qui de toute façon sera nécessaire pour l'électrification de la ligne de Chambéry à Modane.

Lors de l'utilisation de la traction électrique, les locomotives à vapeur qui assureront le service sur les autres lignes, ne pourront être remisées dans la rotonde avec les locomotives électriques.

Le local est insuffisant.

L'action nocive des fumées sur les organes assez délicats des locomotives électriques nuirait au bon état d'entretien de ces dernières. Seul les locomotives à vapeur froides en réparation seront placées dans la rotonde. Leur allumage s'effectuera dehors ... ».

L'agrandissement du dépôt s'impose !

Voici le texte d'une lettre du ministre des Travaux Publics adressée à monsieur le Préfet de la Savoie en date du 17 octobre 1929 :

« Une décision du 31 juillet 1928 a approuvé le projet présenté par la Compagnie du PLM pour l'agrandissement du dépôt de Chambéry en vue de l'électrification de la ligne de Culoz à Modane, sous réserve que les travaux de déviation du chemin vicinal n° 20 de la commune de Chambéry ne seront entrepris qu'après décision spéciale intervenue sur le vu

d'une enquête de commodo vel incommodo à ouvrir dans la dite commune et la consultation des services intéressés.

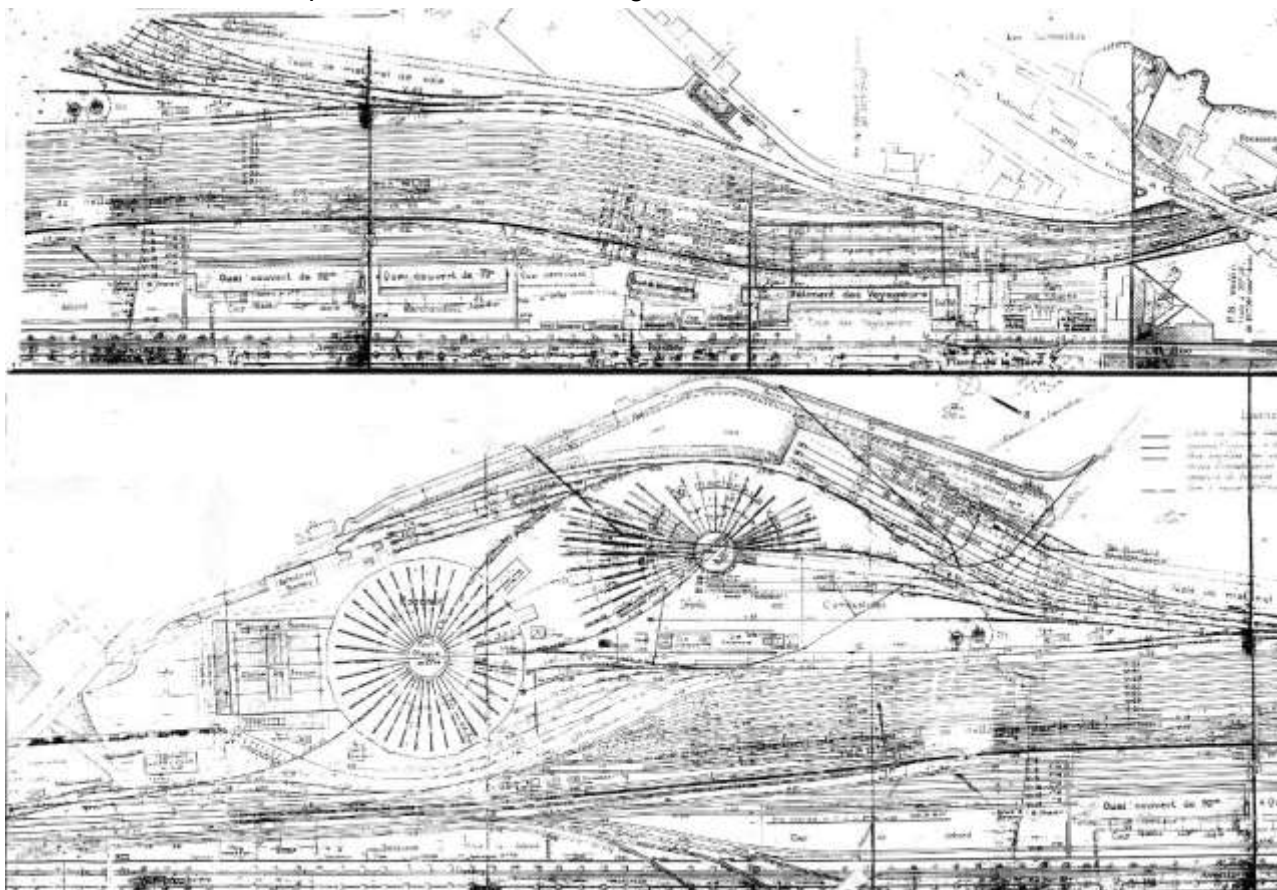
L'enquête a donné un résultat favorable et le service vicinal de notre département n'a pas émis d'observation à la déviation du chemin projeté.

D'accord avec le service de contrôle, je rends dès lors définitive la décision précitée du 31 juillet 1928 ».

Construction d'un nouveau parc de remisage

Voici le détail des travaux couverts par cette lettre :

- Réalisation d'un nouveau **parc de remisage pour les locomotives à vapeur**, de 29 voies rayonnantes.
- L'établissement à l'est du nouveau parc d'une **voie unique pour l'entrée**, après le passage au quai à combustible et d'une **voie de sortie directe**, desservies par un pont tournant de 24 mètres à commande électrique.
- L'établissement à l'est de la rotonde d'un **faisceau de quatre voies** parallèles pour le remisage des wagons de chauffage et éventuellement le **remisage des locomotives électriques** (le grill électrique actuel).
- La réalisation d'une **voie d'accès directe** à la rotonde à partir de la voie en tiroir n° 15 bis (côté Aix).
- La réalisation d'un **chantier de quatre voies** parallèles pour la **réparation des wagons** de marchandises avec ses divers locaux et ateliers (chantier de wagons actuel).
- La substitution d'un pont tournant **de 24 mètres** à celui de 21 mètres actuellement en place sous la rotonde actuelle destinée au remisage des locomotives électriques.
- Le remaniement du plan des voies et de la signalisation.



Plan pour la création d'un parc de remisage pour les locomotives à vapeur (1929)

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

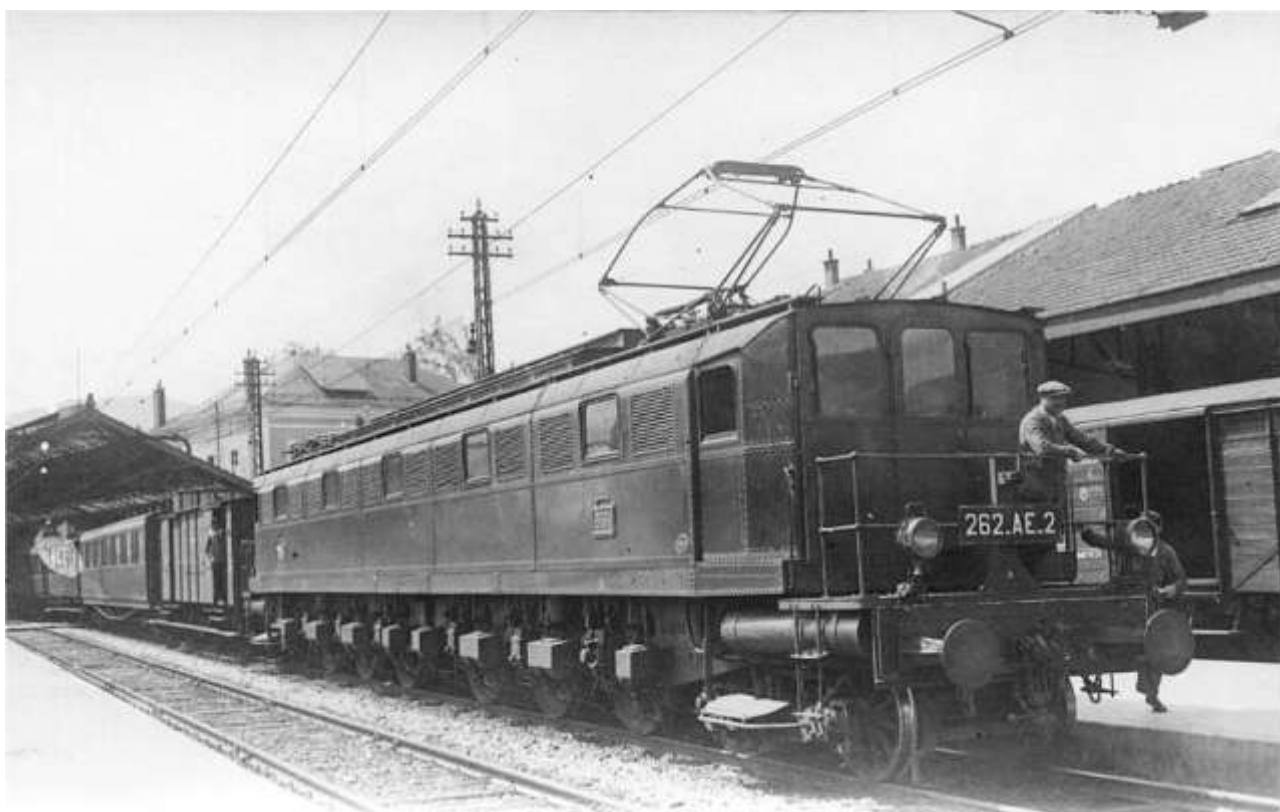
Acquisition de terrains

La réalisation des travaux pour la construction du nouveau parc de remisage des locomotives à vapeur, du chantier de réparation des wagons situés au sud-est de la rotonde actuelle, impose l'acquisition de **9 400 m²** de terrains achetés par la Compagnie du PLM, à 27 francs le mètre vu leur valeur maraîchère auprès de messieurs et dames **Burdin, Burnet, Dutto, Menard, Perroux** et **Zanone**, ainsi qu'auprès des **Hospices Civils de Chambéry**. Le montant des travaux se chiffre alors à 4 060 000 francs.

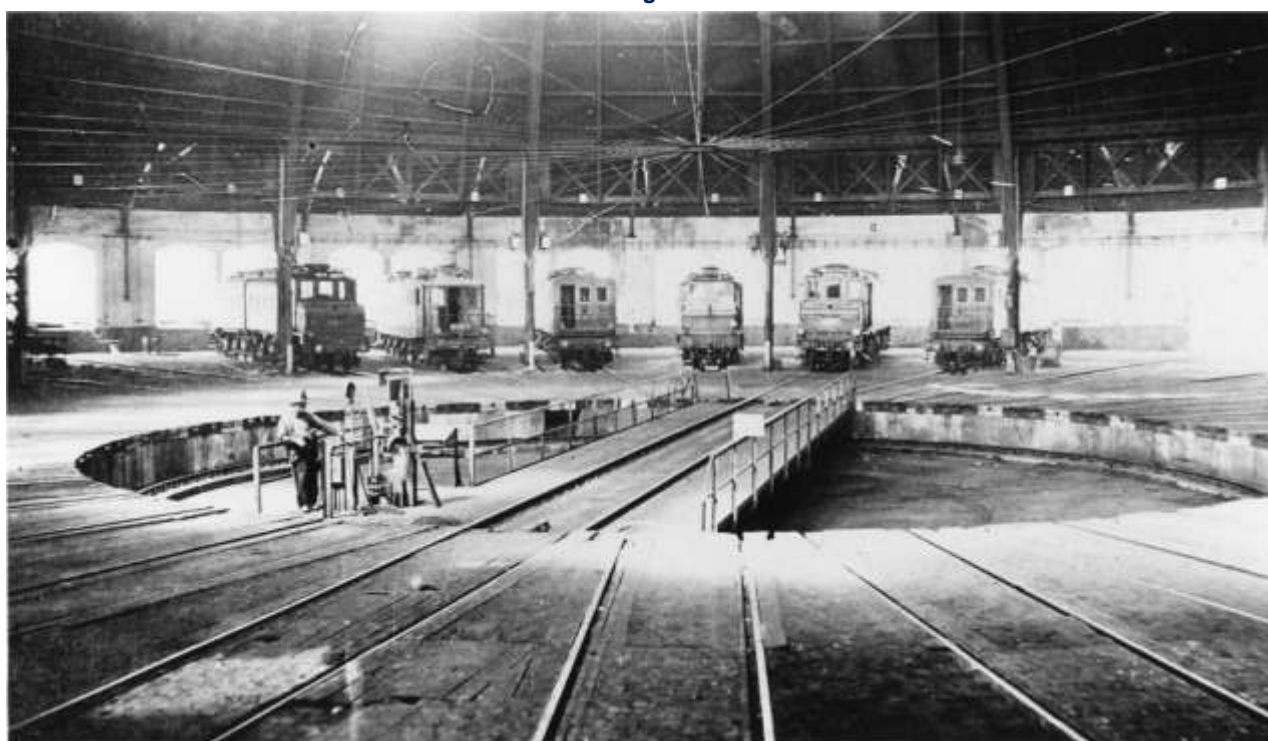
L'ÉLECTRIFICATION TISSE SA TOILE À CHAMBÉRY



La gare de Chambéry sous caténaies 1500 volts. Collection G. JENNY



Une locomotive 262 AE en gare. Collection G. JENNY



La rotonde livrée aux locomotives électriques. Collection G. JENNY

Stockage des pièces

Autre problème, toujours lié à l'arrivée des nouvelles locomotives électriques : le stockage de toutes les nouvelles pièces pour en assurer la maintenance et les réparations. Dans le magasin des matières actuel sont entreposées toutes les pièces nécessaires aux locomotives à vapeur. Il n'y a plus de place disponible pour les nombreuses pièces nouvelles destinées à l'entretien des locomotives électriques. De nombreuses pièces sont déposées à l'extérieur. Il faut donc créer un nouveau magasin des matières dans les locaux annexes de l'atelier vapeur.

L'agrandissement du magasin des matières entraîne une redistribution des surfaces des locaux de l'atelier vapeur avec le déplacement du local des agents chargés de l'entretien des appareils enregistreurs de vitesse ainsi que le bureau des employés. Ils seront réinstallés à l'emplacement de l'atelier des apprentis qui doit être réaménagé dans le local de la bascule duo décuple devenu trop petit en raison de la grande longueur des locomotives électriques.

Le nouveau local de la bascule

Le nouveau local pour la bascule est implanté à l'extérieur de la rotonde, en prolongement de la voie 2. C'est une construction en béton armé recouverte par une voûte en deux parties permettant l'évacuation des fumées. Il mesure 31,40 m de longueur et repose sur 30 pilotis en béton battus jusqu'à 11 m de profondeur.

A l'intérieur de la grande fosse centrale, une bascule duo décuple multiple de 20 éléments (balances) est mise en place. Cette nouvelle bascule dite « Schenck » permet aux agents de l'atelier, à l'issue de la révision d'une locomotive d'en répartir équitablement la masse sur ses essieux en « jouant » sur le réglage des tiges de suspension.

Travaux d'entretien et intempéries

Du côté du dépôt, les agents chargés de l'entretien courant des locomotives à vapeur sur le nouveau parc de remisage, éprouvent de grandes difficultés pour mener à bien leur travail.

Pour preuve, voici des extraits d'une note de monsieur le chef de Dépôt Traction, 6^{ème} section à monsieur le chef du service Voies et Bâtiments du 7^{ème} Arrondissement :

« Le dépôt ne dispose que de quatre fosses du nouveau parc vapeur pour effectuer les lavages à l'eau chaude des chaudières et les réparations sur les machines.

En moyenne, 5 machines à vapeur par jour doivent avoir un nettoyage de chaudière.

Les nombreuses manœuvres, les pertes de temps entraînent parfois l'ajournement des réparations.

Les jours d'intempéries, on ne peut attendre du personnel un rendement normal.

Pour disposer d'au moins une fosse abritée, il y aurait lieu de raccorder la voie 34 de la rotonde à la voie 5 du parc vapeur.

D'autre part, à l'heure actuelle, au parc vapeur, le sol est constitué en grande partie de mâchefer, il n'est pas suffisamment tassé. Le passage des chariots et des diables chargés est pénible et nécessite plusieurs agents.

Enfin, les eaux de lavage ne s'écoulent pas dans les fosses. Le personnel patauge dans l'eau ou baignent également les pièces démontées.

Pour la suite que vous jugerez utile »

LE BÂTIMENT D'ADMINISTRATION

Retour en arrière, en 1899

A cette époque, avec maintenant environ 10 000 kilomètres de ligne de chemin de fer en exploitation, le réseau de la Compagnie du PLM arrive à son apogée. Afin de régler les problèmes de la bonne marche du réseau, au plus près du terrain, chose impossible depuis le siège parisien du 88 rue Saint Lazare, le réseau est divisé en arrondissements.

Devenu un nœud ferroviaire important, Chambéry devient le siège d'un arrondissement pour les services de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie. Le bâtiment des bureaux de la Compagnie est situé à la Cassine, dans l'enceinte du dépôt et il est aussi utilisé par le dépôt lui-même, la Traction ainsi que le Service de la Voie.

Construction d'un immeuble d'administration

Afin de donner pignon sur rue à la Compagnie, la décision est prise de faire édifier un bâtiment près du centre ville.

C'est ainsi que le 12 mai 1899, en l'étude de maître **Leconte**, notaire à Aix les Bains, est enregistré un bail consenti entre madame Louise-Clémentine **Dupuy**, épouse de monsieur Joseph Eugène **Mottet**, entrepreneur à Aix les Bains et monsieur Aimé **Bouvet**, chef de Section au Service de la Voie, représentant la Compagnie du PLM. Celle-ci s'engage à faire édifier, sur un terrain de 900 m², un immeuble sis à Chambéry, à l'angle sud-ouest du boulevard du Verney (avenue Maréchal Leclerc) et la rue d'Angleterre (rue Nicolas Parent).

La construction comprend : un sous sol, un rez-de-terre, un premier étage de bureaux et un deuxième étage en combles. L'éclairage avec des becs de gaz et le chauffage à l'aide d'un calorifère. Les travaux doivent être achevés et les bureaux livrés pour le 1 juillet 1900 et le montant annuel du loyer, à la charge du PLM, est fixé à la somme de **5 000** Francs.

Modifications rapides des plans

Comme le stipule le contrat du bail, la Compagnie du PLM a le droit de demander des modifications sur l'aménagement du bâtiment.

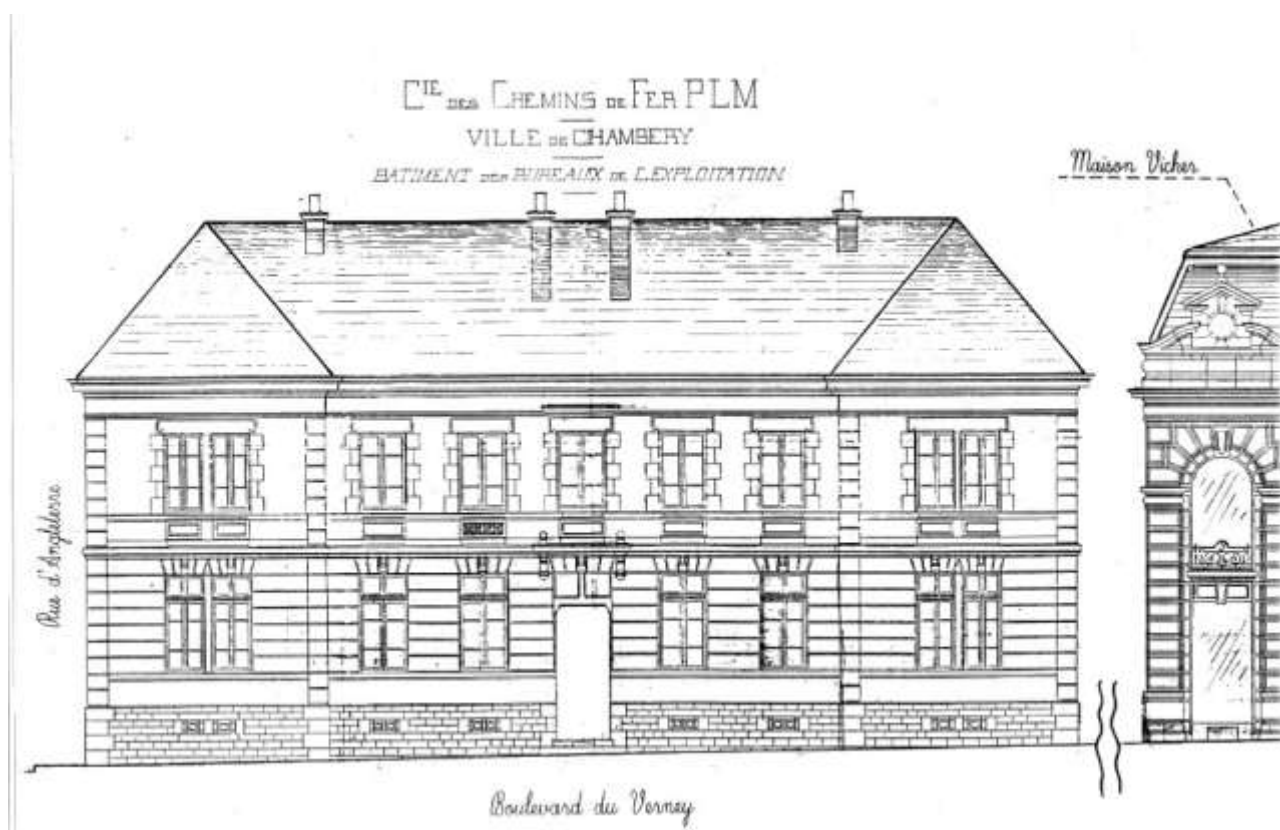
C'est chose faite dès le 25 mai 1900, devant Maître Leconte pour obtenir diverses modifications à l'intérieur du bâtiment mais aussi sa surélévation d'un étage pour l'installation des bureaux d'un ingénieur d'Arrondissement du Service de la Voie.

Le montant du loyer augmente donc de **2 800** Francs passant ainsi à **7 800** Francs par an.

Livraison de l'immeuble

Peu après les fêtes du 15 août 1900, les premiers bureaux sont utilisés par les agents administratifs ainsi que par les ingénieurs. Le bâtiment d'administration est alors désigné :

Bureaux de l'Inspection Principale de la Compagnie du PLM , « le Centre » par les employés.



Dessin d'origine de la façade du bâtiment d'administration avant modification.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Agrandissement

Entre 1910 et 1913, le bâtiment est allongé du côté de la maison **Vicher**, (la plus grande quincaillerie de Chambéry) contre laquelle il s'appuie. Un nouveau bail est alors signé avec madame **Mottet**, toujours en l'étude de maître **Leconte**, fixant le montant du loyer annuel à la somme de **10 750** Francs.

Peu avant 1930, le bâtiment est exhausé d'un nouvel étage côté **Vicher** et les combles de l'ancien bâtiment sont aménagés afin d'y loger le Service d'Exploitation ainsi que les bureaux du 7^{ème} arrondissement de la Voie. Le nouveau bail fixe le montant annuel du loyer à **25 000** Francs. La somme devenant importante, la Compagnie du PLM cherche à acquérir un immeuble pour y loger l'ensemble de ses services administratifs.

Les regards se tournent alors vers le bâtiment de la Gendarmerie (situé alors à l'emplacement de la gare routière actuelle) qui est alors proposé à la vente. Le projet est abandonné car madame **Mottet** propose à la Compagnie du PLM de lui acheter son immeuble en proposant des conditions d'acquisition fort acceptables.



*Le bâtiment d'administration du PLM au moment de son agrandissement contre la quincaillerie Vicher.
Photo prise du champ de Mars (emplacement de la poste centrale actuellement). Collection G. JENNY*

La vente

Le 24 août 1931, devant maître **Richard**, Avocat à la cour d'appel de Chambéry et mandataire de madame veuve **Mottet**, la Compagnie du PLM devient propriétaire de l'immeuble pour la somme de **650 000** Francs pour le compte de la caisse des retraites.

EN GARE ET AU DÉPÔT

Remplacement du pont tournant de la rotonde

Comme le prévoyait la décision du 31 juillet 1928, le pont tournant de 21 mètres située dans la rotonde doit être remplacé par un nouveau de 24 mètres (longueur d'une locomotive électrique du type 262 AE1 à 4).

Les travaux débutent le 20 mars 1929, par la dépose du pont de 21 mètres. Vient ensuite la démolition du cuvelage, la confection de nouvelles fondations et la reconstruction d'un nouveau cuvelage pour un diamètre de 24 mètres. Les travaux de maçonnerie sont achevés le 30 juin 1929.

Le montage du nouveau pont tournant s'effectue entre le 1^{er} juillet et le 15 août 1929. Il est mis en service dès le lendemain.

Réaménagement du quai marchandises (en gare)

Si du côté des installations destinées aux voyageurs tout va bien, ce n'est plus le cas du côté des marchandises. Le directeur Général de la Compagnie du PLM, présente au ministre des Travaux Publics, la notice présentée par monsieur **Oudotte**, en date du 27 juin 1929 :

-« La gare de Chambéry Challes-les-Eaux éprouve de sérieuses difficultés au cours de certaines périodes de l'année, pour le déchargement des marchandises.

Pour faire face à ces opérations de PV (Petite Vitesse), cette gare dispose d'un quai d'arrivage n° 1 de 650 m² qui devient insuffisant à l'approche des foires ou à l'époque de constitution des stocks de la clientèle.

La gare doit alors entreposer une partie des arrivages sur le quai n° 2, affecté aux expéditions. Ce transfert complique les opérations de reconnaissance et de livraison.

Il existe un remède très simple à réaliser :

- *Relier les deux quais couverts ce qui permet d'étendre les arrivages ou les expéditions suivant le cas.*
- *Supprimer le pont à bascule ainsi que les plaques tournantes.*
- *Construire sur une partie prolongée du quai découvert, un bâtiment de 7,80 mètres de long sur 5 mètres de large pour y loger : le bureau du chef de Manutention, l'accueil des clients, les vestiaires de l'entreprise de manutention VIDAL.*
- *Le remaniement du plan des voies avec de nouvelles plaques et un accès direct.*
- *De 6 / 7 wagons par jour, nous pourrions traiter de 20 à 25 wagons.*

Tonnage de marchandises manutentionnées par l'entreprise VIDAL au cours de l'année 1928 :

*Expéditions : 65 803 tonnes
Arrivages : 42 930 tonnes
Transbordement : 23.541 tonnes
Soit un total de : 132.274 tonnes*

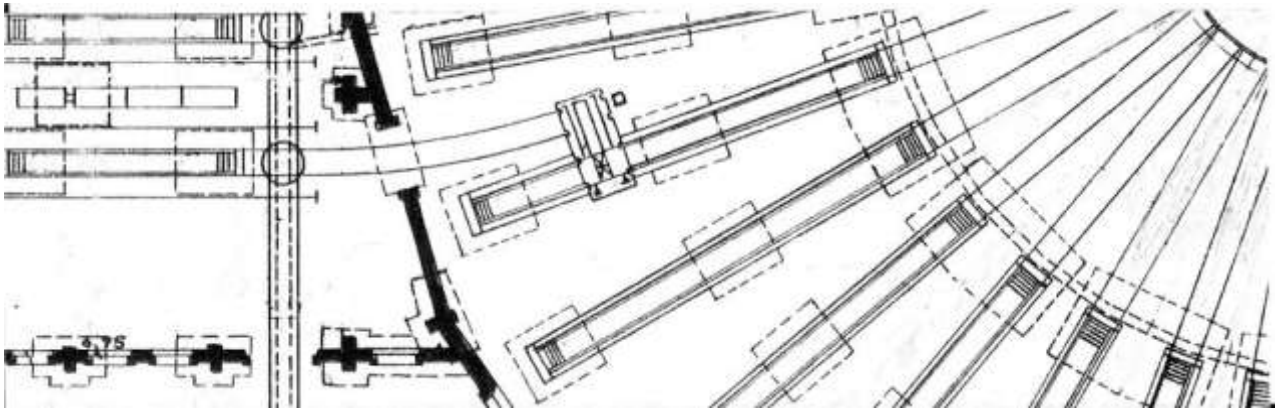
Le projet a été approuvé par une décision Ministérielle en date du 5 septembre 1929, les travaux peuvent être entrepris. Le nouveau quai est livré au service des marchandises le 2 février 1932.

Modification du vérin hydraulique du dépôt

Lors de la construction de la rotonde, afin de permettre le retrait par en dessous d'un essieu, les ateliers d'Oullins (situés près de Lyon) ont installé dans celle-ci, près de l'atelier, un vérin hydraulique. Il est monté et livré le 3 septembre 1909. L'arrivée des locomotives électriques nécessite le renforcement de la puissance de celui-ci car sur l'essieu à déposer, le moteur de traction y est fixé. Le vérin est alors modifié pour une charge de 12 tonnes.

Le 23 mai 1929, en présence de monsieur **Devaux**, ingénieur, monsieur **Vincent**, contremaître et monsieur **Nodot**, chef de Dépôt, l'appareil passe les épreuves de charge avec la locomotive numéro 141 C 73. Sous les 12 tonnes de charge : rien à signaler. Sous une charge portée à 18 tonnes, toujours rien à signaler !

Le vérin hydraulique peut être mis immédiatement en service pour les locomotives électriques.



*L'emplacement de l'ancien vérin hydraulique, voie 17 de la rotonde.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Construction de la remise annulaire à auvent

La remise vapeur est très attendue !

Le 22 mars 1930, monsieur le directeur général de la Compagnie du PLM, présente à monsieur le ministre des Travaux Publics, la notice rédigée par monsieur **Oudotte** :

« Depuis la mise en service de la traction électrique sur la section de ligne de Chambéry à Saint Jean de Maurienne, la rotonde de Chambéry est affectée au remisage des 38 locomotives électriques, à l'exception de six voies rayonnantes qui sont réservées pour les locomotives à vapeur froides ayant à subir des réparations importantes ou dont les chaudières sont à laver.

Effectif des locomotives à vapeur à ce jour à Chambéry : 80 unités.

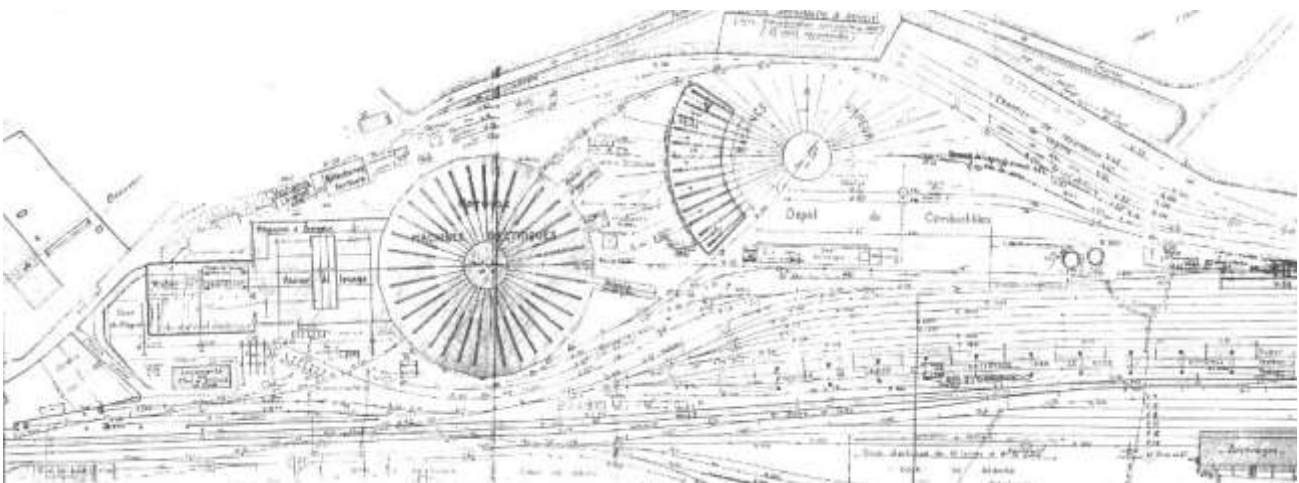
Les six voies réservées à la rotonde sont insuffisantes !

Il y a obligation de garer un certain nombre de locomotives froides à réparer sur les voies du parc de remisage réservé aux seules locomotives en feu. Or, ce parc ne comporte aucune place couverte.

En raison du climat rigoureux et pluvieux de la région de Chambéry, les agents chargés du nettoyage, de l'entretien courant, des réparations et de la visite des locomotives sont exposés à toutes les intempéries, ce qui entraîne de sérieuses difficultés pour faire assurer ce travail et ce qui motive des réclamations de la part du personnel et des observations du service du contrôle.

Solution à envisager :

- Couvrir 13 voies rayonnantes du parc de remisage.



*Emplacement de la future remise annulaire en béton, de type G du PLM couvrant 13 voies rayonnantes.
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Bien qu'elles ne stationnent plus sous la rotonde, les locomotives à vapeur y entrent avant d'être aiguillées sur la voie d'entrée du parc de remisage vapeur.

Solution :

- Remanier les voies d'accès au parc, création d'une entrée directe, modification de la signalisation.

D'autre part, les agents sédentaires du dépôt de Chambéry, doivent actuellement changer de vêtements dans la rotonde où sont disséminés les bacs-lavabos et les armoires personnelles.

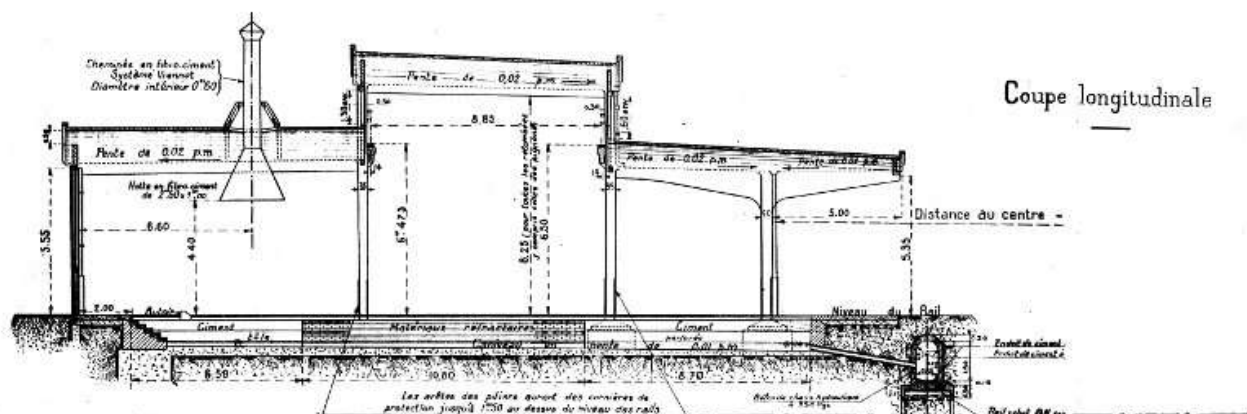
Solution :

- Construire un bâtiment pour vestiaires et lavabos, accolé au bâtiment des mécaniciens, avec au rez-de-chaussée 207 places de vestiaires (pour 285 agents) et au premier étage, 261 places pour le personnel de conduite ».

Le montant des travaux est estimé à 2 439 000 Francs.

Les entreprises de travaux publics sont choisies

La remise annulaire à auvent sera construite par les établissements **Quillery** de Paris. C'est une remise en béton armé dite de type G. qui recouvre 13 voies.



Plan en coupe de la remise annulaire. Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Les fosses à piquer seront réalisées par l'entreprise de TP André **Borie** de Marseille. Les vestiaires seront réalisés par l'entreprise de TP Valéris **Pegaz** d'Aix les Bains et les travaux de pose des carrelages par les entreprise de messieurs **Ely** et **Lombard** de Chambéry. Les travaux sont terminés le 20 novembre 1933.

L'huilerie

Installation d'une huilerie moderne au dépôt

Réponse du ministre à messieurs les administrateurs de la Compagnie du PLM :

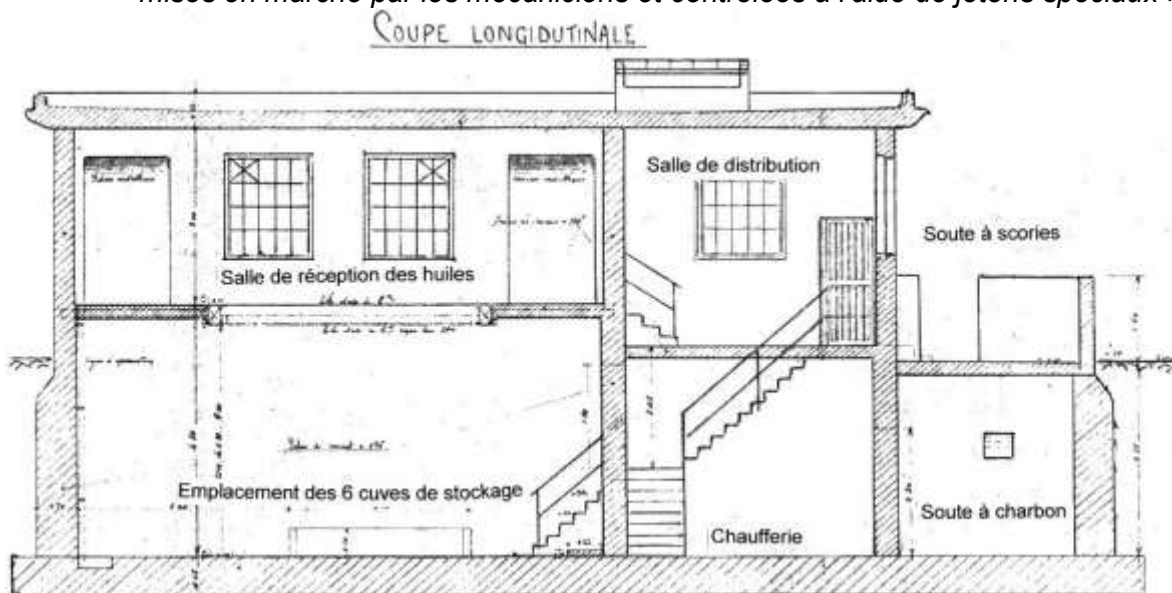
« Vous avez présenté le 13 mars 1930, un projet d'installation d'huileries modernes dans 19 dépôts de votre réseau. Ce projet comporte notamment :

- l'installation de réservoirs de capacité suffisante pour contenir le stock d'huile nécessaire à la consommation de quatre à six semaines suivant les établissements,
- le ravitaillement de ces réservoirs au moyen de wagons réservoirs de grande contenance,
- la manutention des huiles au moyen de pompes électriques et la distribution au moyen de pompes mesureuses également électriques,
- l'installation de chaufferies pour éviter la congélation des huiles aux températures d'hiver.

But des huileries modernes :

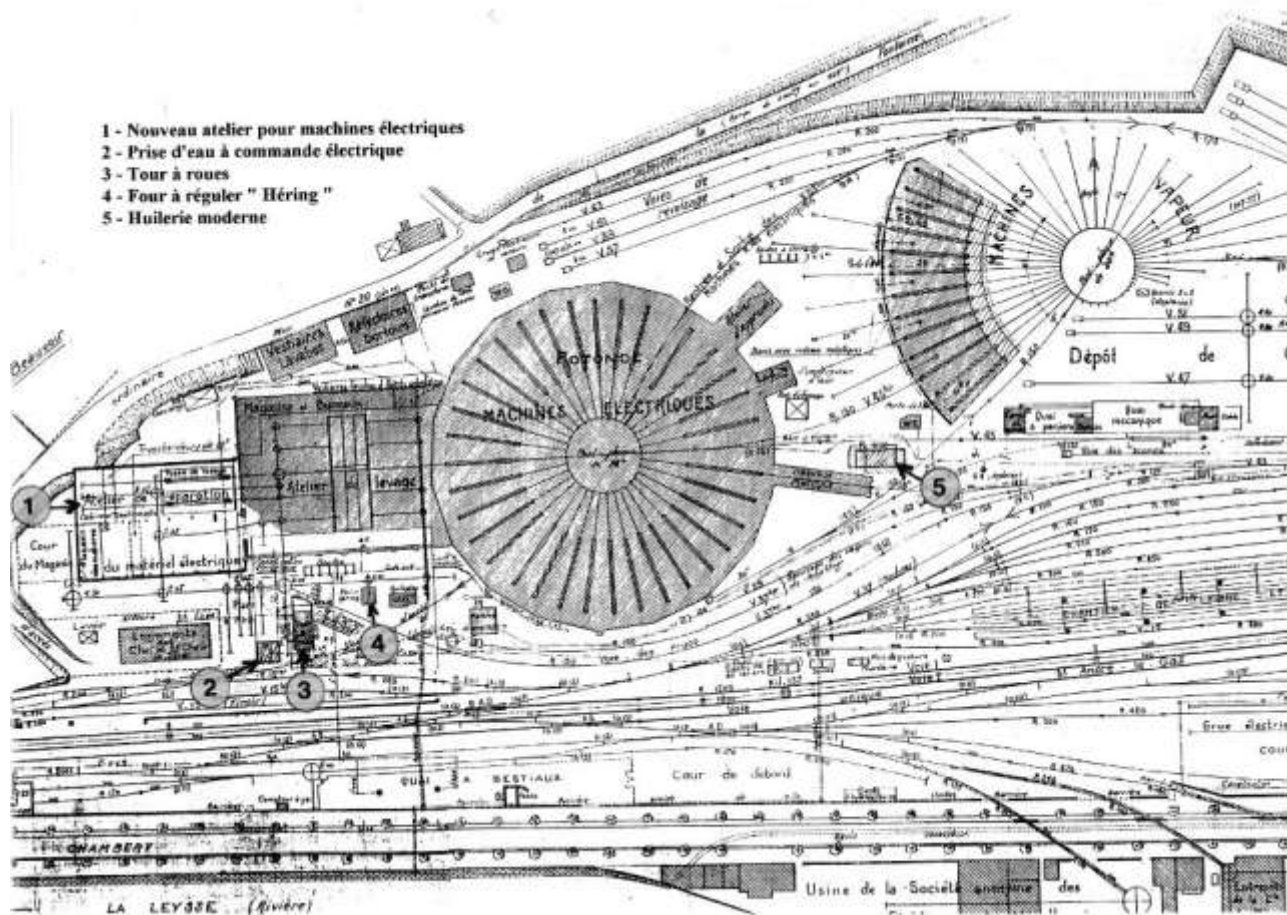
- réduire les manutentions d'huile, les pertes, éviter des pertes de temps à nos mécaniciens en leur évitant au surplus toute contestation avec les agents distributeurs,

- toutes les manutentions des huiles seraient effectuées au moyen de pompes électriques,
- la distribution serait faite par des pompes mesureuses, également électriques, mises en marche par les mécaniciens et contrôlées à l'aide de jetons spéciaux ».



Plan-coupe de la nouvelle huilerie du dépôt. Actuellement bâtiment de la cuve de tarage des locomotives diesel. Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Au dépôt de Chambéry, l'huilerie est édiflée sur la voie d'entrée n° 45, près de la rotonde. Sa valeur est de 263 000 Francs.



Plan général des nouvelles installations du dépôt. Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Le four à réguler

Installation d'un nouveau four à réguler au dépôt :

Le four à réguler est utilisé pour recharger, à l'aide du régule, les coussinets sur lesquels repose la fusée d'un essieu moteur ou porteur d'une locomotive.

Le constructeur choisi pour le montage d'un nouveau four à réguler au dépôt de Chambéry, four dit système HERING, est une société installée à Nuremberg. (Allemagne).

Avantages du nouveau four système HERING :

- Mise en marche rapide du fait que le foyer est de type à tirage forcé d'où inutilité de la maintenir en feu la nuit.
- Il permet de connaître constamment la température du régule en fusion.
- Il permet de couler directement du creuset dans la pièce à regarnir d'où réduction au minimum de pertes d'un alliage très cher.
- Il permet d'obtenir un gain appréciable de main d'œuvre résultant des facilités données à l'ouvrier pour accomplir son travail.

Le projet est expédié à Paris, le 2 avril 1930.

Le 21 juin 1930, l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction avise le Ministère :

« L'état du four à réguler actuel étant de plus en plus mauvais état, je vous prie... »

La construction du bâtiment, devant abriter le nouveau four, débute le mois suivant de même que le montage du nouveau four à réguler.

TOUJOURS DES PROBLÈMES D'ALIMENTATION EN EAU

Le 25 avril 1930, monsieur **Oudotte**, avise le ministre des Travaux Publics :

« Le service de l'eau est assuré à Chambéry :

- *Par une pompe à vapeur alimentée par l'eau de deux puits.*
- *Une source à faible débit.*
- *Une motopompe électrique de 70 m³ heure, à Aiguebelette, refoule dans le réservoir de la source les eaux d'infiltration du tunnel de l'Épine.*

Coût annuel des installations : 14 350 Francs

Il y a intérêt à électrifier la prise d'eau de Chambéry pour réaliser de sérieuses économies.

Coût annuel avec une pompe électrique : 5 000 Francs.

En raison de l'importance du dépôt de Chambéry, la pompe à vapeur actuelle de 100 m³ heure serait conservée au titre de secours ».

Réponse du ministre aux Administrateurs de la Compagnie du PLM, le 19 juin 1930 :

« Vous avez présenté, le 30 mai 1930, un projet d'électrification de la prise d'eau du dépôt de Chambéry... Accord pour travaux immédiats ».

Montage de la pompe électrique

La pompe électrique est mise en place dans le puits n° 2, une petite construction est édifée au dessus, elle protège des intempéries les installations électriques.

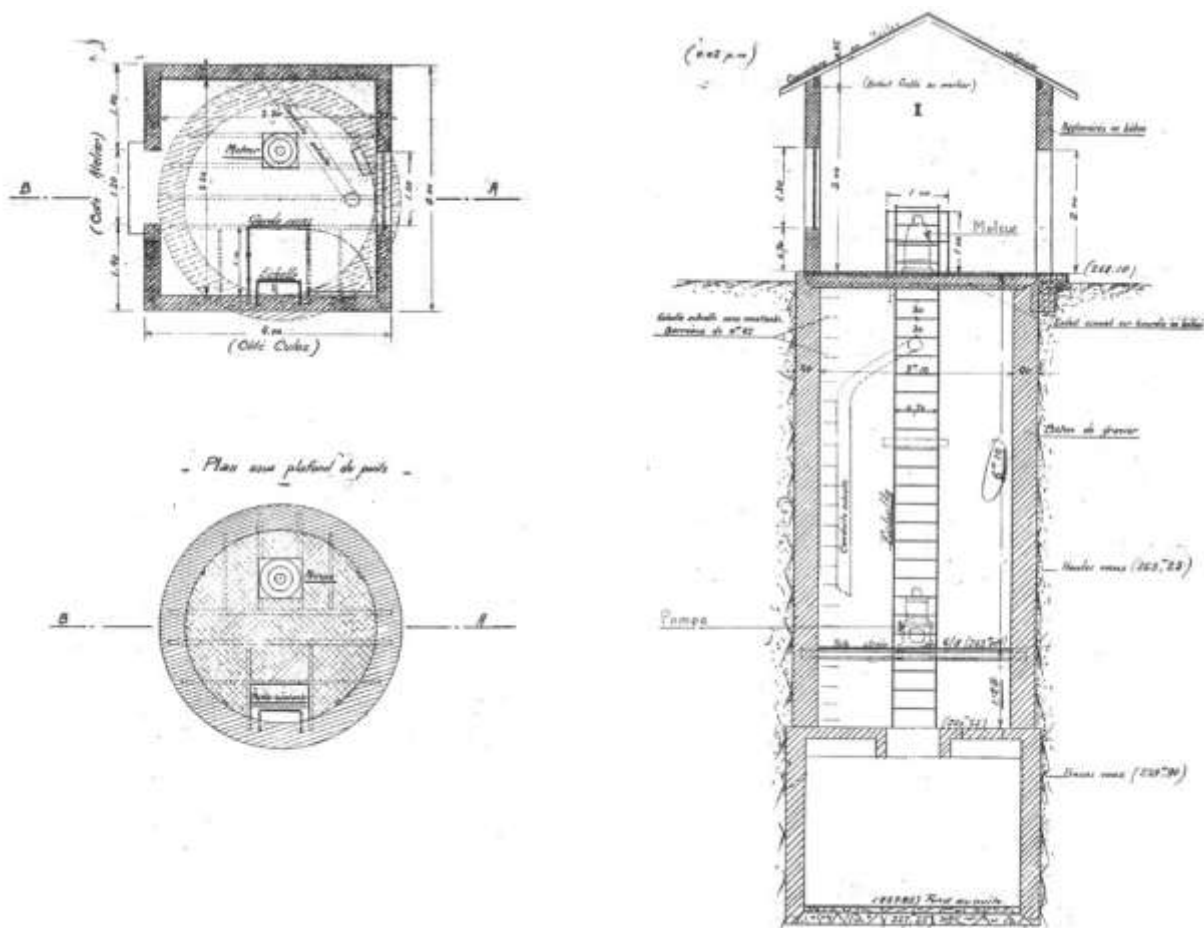
Sur les deux châteaux d'eau de 300 m³ chacun, on procède au montage d'indicateurs de niveau pour le plein et le demi vide avec des contacts électriques reliés au bureau des Sous-chefs de dépôt.

Dans le bureau des Sous-chefs de dépôt :

Sur un tableau mural, on trouve :

- trois voyants en étoile pour le contrôle des niveaux,
- un commutateur pour la mise en marche de la pompe électrique,
- une sonnerie pour l'annonce du plein ou du demi-vide.

L'ensemble des travaux sont achevés le 3 avril 1933.



Plan-coupe du petit bâtiment édifié au dessus du puits n° 2 afin d'abriter la nouvelle pompe électrique.

Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

A titre indicatif : 1 800 m³ par jour sont nécessaires pour les besoins de la gare et du dépôt de Chambéry. Après les travaux d'électrification de la ligne de Culoz à Modane, la consommation se trouvera ramenée à environ 900 m³ par jour en service commercial. Elle reste d'environ 1 400 à 1 500 m³ par jour en service spécial, la traction des trains pouvant être assurée par des locomotives à vapeur.

LE TOUR À ROUE

Installation du nouveau tour à roues

Le 16 avril 1931, monsieur le directeur Général de la Compagnie du PLM présente à monsieur le ministre des Travaux Publics la demande de monsieur **Fonlupt**, ingénieur en chef du 7^{ème} arrondissement, d'installer au dépôt de Chambéry un nouveau tour à roues pour les raisons suivantes :

« Le dépôt de Chambéry dispose d'un tour à roues d'un modèle fort ancien de type C 906 aux défauts suivantes :

- Jeu dans les paliers de pointes provoquant un fort excentrage,
- jeu de 2 mm dans les glissières de chariots porte-outils,
- 4 tocs d'entraînement rompus.

Il ne permet plus d'effectuer dans des conditions satisfaisantes le rafraîchissement des fusées d'essieux des locomotives à vapeur et électriques.

Le dépôt se trouve très gêné dans ses travaux de levage, surtout depuis la mise en service des locomotives électriques qui ont un nombre d'essieux plus grand que les locomotives à vapeur et dont chaque essieu comporte 4 fusées ».

L'acquisition du nouveau tour à roues à commande électrique est effective au 1^{er} décembre 1931.

Le nouveau tour à roues sera logé dans un bâtiment en béton armé de 12,20 mètres de long et de 6,60 mètres de large.

Le bâtiment sera éclairé à l'électricité. Il sera édifié dans la cour, côté voies, et relié à l'atelier par des voies de desserte et des plaques tournantes de 2,5 mètres de diamètre.

C'est l'entreprise de travaux publics Léon **Grosse**, d'Aix les Bains, qui est chargée des travaux pour un montant de 652 000 Francs. Le nouveau tour est mis en service en janvier 1933.

LA LAMPISTERIE

Une nouvelle lampisterie à construire au dépôt

Chassée des locaux annexes de l'atelier vapeur, la lampisterie qui renferme les matières d'éclairage des locomotives à vapeur et aussi une partie de graissage des locomotives électriques, d'où risque de propagation d'incendie, doit trouver un nouveau toit.

On édifie alors, près de la rotonde et de la voie de sortie 53 bis, un bâtiment en béton armé pour y loger la nouvelle lampisterie ainsi que l'atelier des ferblantiers. Les travaux débutent le 4 mai 1932. Ils sont confiés à l'entreprise Léon **Grosse**, d'Aix les Bains, pour une valeur de 63 000 Francs.

La ligne de Chambéry à Culoz est mise sous tension en 1933. L'alimentation des locomotives est assurée par des caténaires 1 500 volts



*Électrification de la ligne Chambéry-Culoz. La tête, aujourd'hui disparue, du tunnel de la Colombière.
Collection REVERDY*

La lampisterie de la gare

Aménagement de la lampisterie de la gare

Tout paraît calme du côté de la gare. Les agents de l'exploitation ainsi que les voyageurs semblent s'accommoder des installations existantes, sauf du côté de la lampisterie comme l'atteste la note du mois de février 1935 :

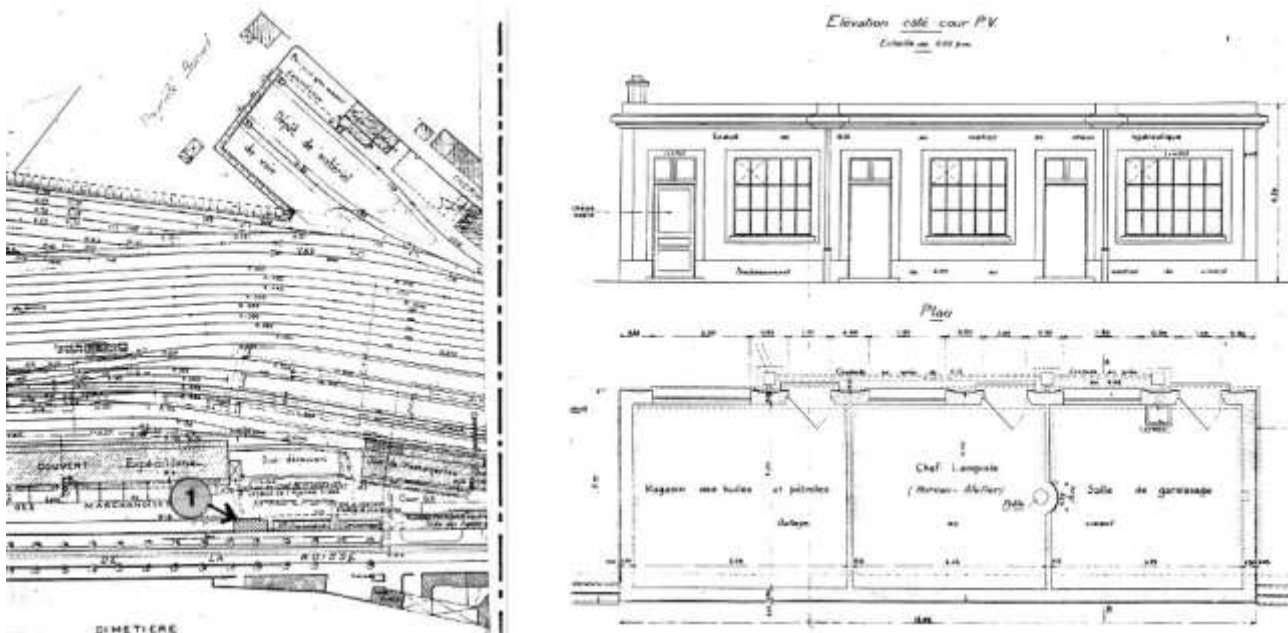
« Le service de la lampisterie est dispersé en trois emplacements différents éloignés les uns des autres :

Le bureau / atelier, est situé au rez-de-chaussée du bâtiment divers, local placé sous les dortoirs des agents de trains, ces derniers sont gênés par les bruits de l'atelier, la salle de garnissage des lanternes et fanaux est située dans le bâtiment des voyageurs d'où risque d'incendie, le magasin aux huiles et pétrole, qui se trouve faute de place dans deux wagons réformés, remisés au cul de sac de la voie 16 débord.

La proximité d'autres wagons risquant de propager un incendie.

La solution étant de construire un nouveau bâtiment en béton au cul de sac de la voie 16, le long de l'avenue de la Boisse.

L'agent dirigeant chargé de la lampisterie pourrait ainsi exercer une surveillance efficace et activer dans les meilleures conditions les travaux de réparation dont il a la charge ».



Plan et emplacement de la nouvelle lampisterie de la gare. Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY

Le marché de construction est signé le 10 septembre 1935, entre messieurs Alfred **Roffet**, ingénieur en chef du 7^{ème} arrondissement et l'entreprise de travaux publics d'Achille **Carron**, d'Annecy, pour un montant de 37 900 Francs.

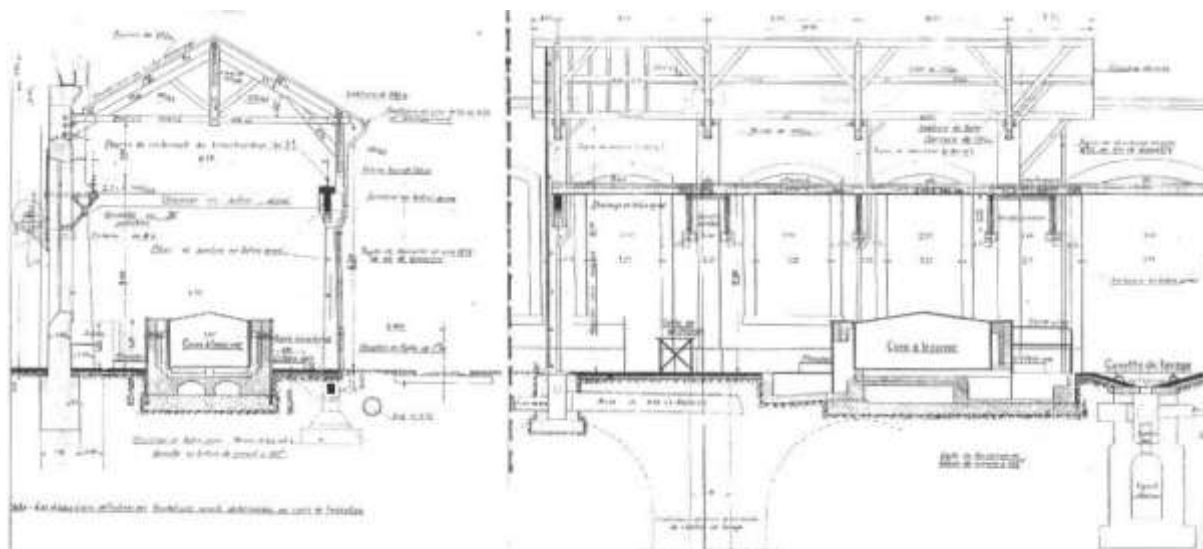
AUTRES TRAVAUX AU DÉPÔT

Montage d'une nouvelle cuve à lessiver

L'atelier de levage travaille en 2 x 8 heures. Le nombre de pièces à nettoyer est très important. La cuve à lessiver qui équipe le dépôt ne mesure que 1,20 mètres de diamètre. Les pièces les plus grosses ne font l'objet que d'un grattage et d'un rinçage au jet, or seul le potassage de toutes les pièces est satisfaisant.

La construction d'une nouvelle cuve à lessiver d'une forme rectangulaire de 3,75 mètres de longueur et de 2,25 mètres de large est entreprise. De part ses importantes dimensions, elle permet le potassage de toutes les pièces importantes ainsi que les bogies et les bissels des locomotives. Les grosses pièces sont manutentionnées grâce à un transbordeur à bras de trois tonnes, sur un chemin de roulement. La cuve est abritée sous un toit à deux pans recouvert de tuiles.

Coût total du montage des installations : 140.000 Francs. Fin des travaux le 8 août 1935.

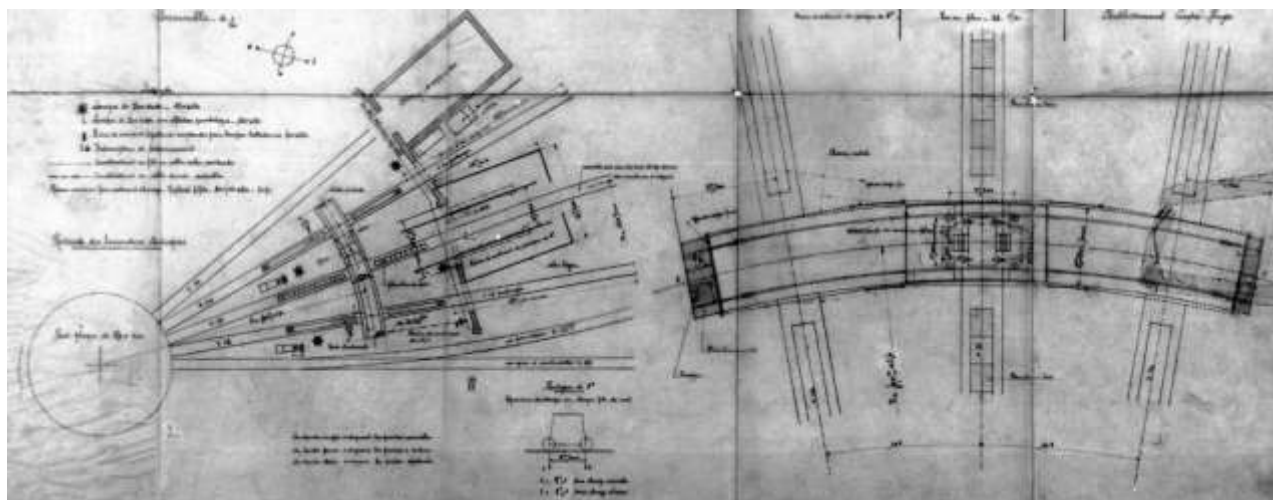


Plan-coupe de la nouvelle cuve à lessiver à la potasse. Il en reste actuellement le hangar au dessus de l'aire de *lavage*. *Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

Installation d'un nouveau vérin

Le vérin utilisé pour la dépose « par en dessous » des essieux des locomotives est situé sur la voie 17 de la rotonde. Il a fait l'objet d'une modification en 1929 suite à l'arrivée des locomotives électriques. Sa courte voie, du côté du mur polygonal, le rend peu pratique. Il oblige souvent le déplacement et le retournement des locomotives en raison de leur grande longueur (jusqu'à 24 mètres)

En 1941, la Direction du Matériel et de la Traction, décide de doter le dépôt d'un nouveau vérin à commande électrique. Il sera construit sur les voies 34, 35, 36 de la rotonde. C'est l'emplacement du vérin actuel.



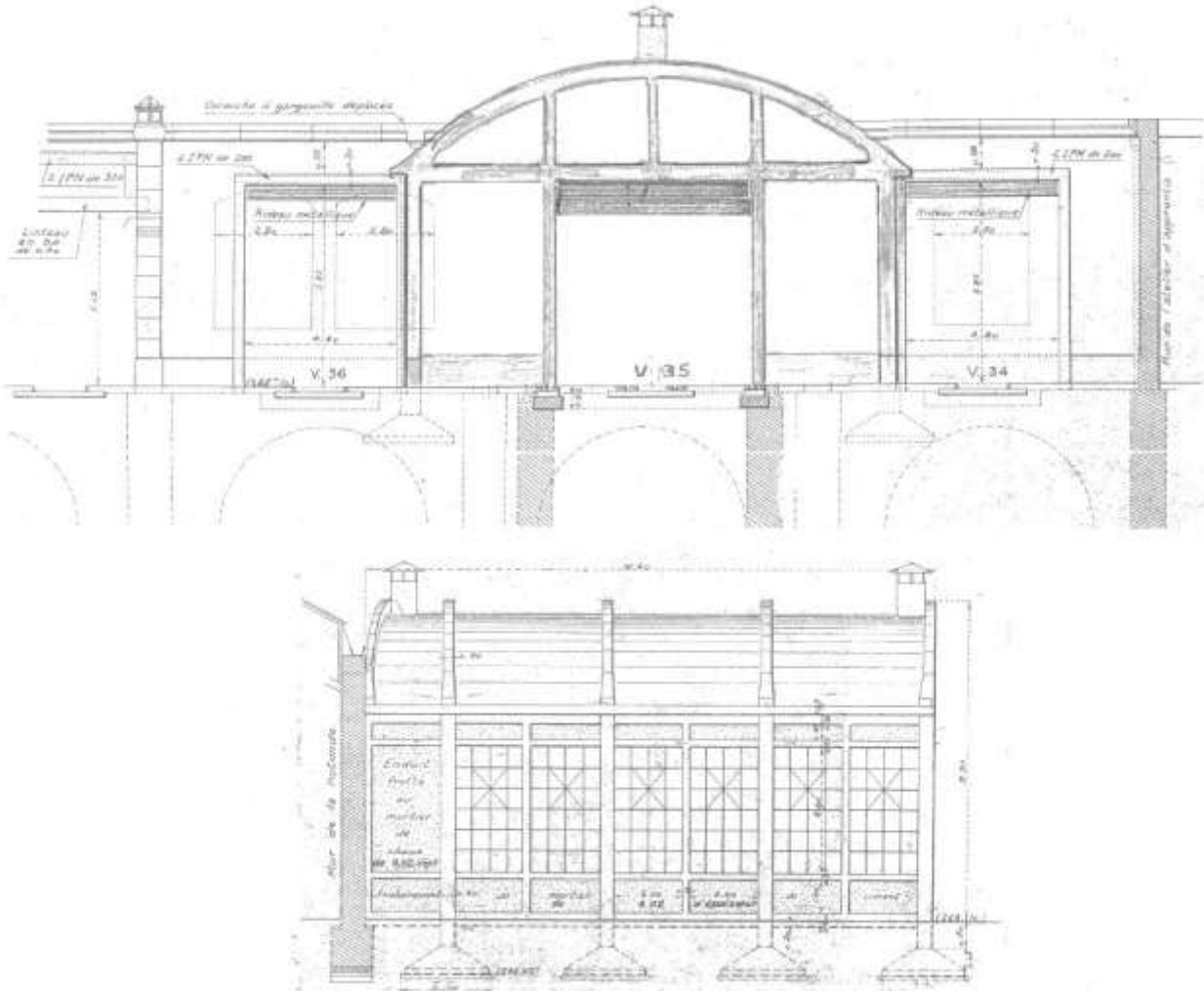
Plan du nouveau vérin à commande électrique. La partie construite à l'extérieur de la rotonde a été détruite lors du bombardement. Cliché SNCF, archives ateliers d'Oullins, collection G. JENNY

Grâce à la réalisation d'une fosse de 21 mètres de longueur et de 4,128 mètres de profondeur, le plateau du vérin se déplace latéralement sur un chemin de roulement et permet ainsi de desservir les trois voies.

Toujours en raison de la grande longueur des locomotives électriques, divers aménagements sont réalisés. La voie 34 est allongée de 27 mètres ainsi que la voie 36 de 21 mètres. On perce donc dans le mur polygonal deux ouvertures qui se ferment à l'aide d'un rideau métallique. Pour ce qui est de la voie 35, elle est prolongée d'environ 49,60 mètres et se raccorde sur une des voies de la remise annulaire vapeur.

Le local du wagon de secours est donc démolé et le groupe moto-compresseur qu'il abritait est déplacé, côté voie 34, contre le mur de l'atelier des apprentis (l'ancien local de la bascule). À la place, on édifie un abri léger en béton armé, avec une voûte en couverture de 16,40 mètres de longueur et 14,50 de largeur. Côté voies, des châssis vitrés dispensent la lumière et du côté pignon, un rideau métallique assure une fermeture.

Ce nouveau local dispose d'un portique de huit tonnes qui se déplace sur un chemin de roulement au sol. Il permet aux ouvriers de l'atelier de désolidariser les moteurs de traction de leurs essieux avant l'expédition de ceux-ci vers le tour à roue ou à l'atelier.



*Plan coupe de l'extension construite pour le démontage des moteurs de traction de sur les essieux moteurs
Archives mortes, SNCF Chambéry, collection G. JENNY*

La section de ligne d'Annecy à Ugine est fermée au service des voyageurs le 5 mai 1938. D'Ugine à Albertville, elle reste ouverte pour le personnel des aciéries jusqu'en 1953. Aujourd'hui, la ligne est déferrée d'Annecy à Ugine. Elle est devenue une piste cyclable. Au delà, elle reste ouverte au trafic des marchandises

Le service des voyageurs sur la section de ligne de Pressins à Belley est supprimé le 15 mai 1939. La section Belley à Virieu le Grand subit le même sort le 20 mai 1940. La destruction du pont sur le Rhône à Brégnier Cordon, par le génie militaire français le 20 juin 1940, porte un coup fatal à la ligne. Aujourd'hui, la ligne est déferrée de Pressins à Brens Virignin. Au delà, elle était ouverte au service des marchandises (desserte des silos Cérégrains). Cette année (2010), la desserte est supprimée, la ligne étant fermée par RFF en raison de son mauvais état.

LE LOGEMENT DU PERSONNEL AU PLM

Dès sa création, la Compagnie du PLM a été amenée à loger les Agents du Mouvement dans les bâtiments des gares et une partie des Cantonniers de la Voie dans les maisons de gardiennage des passages à niveau. La Compagnie s'est efforcée de même, de loger le personnel dirigeant des dépôts des machines dans l'enceinte ou à proximité immédiate de ces dépôts.

Raison de commodité et bonne marche du service

La question du logement des agents des autres catégories pose problème, car pour des raisons de commodité pour la bonne marche du service, il était souhaitable que ceux-ci résident à proximité des dépôts, surtout pour les mécaniciens et les chauffeurs ainsi que pour les agents de l'atelier chargés de l'entretien des locomotives.

Afin de permettre à ses agents l'accession à la propriété d'une maison familiale avec un jardin, la Compagnie du PLM prospecte des terrains à proximité des lieux de travail et propose des avantages financiers aux futurs acquéreurs.

La Compagnie a instauré deux régimes d'accession à la propriété :

- a. L'un comportant des avantages à court terme de 3% susceptibles d'atteindre le montant d'une année de traitement avec un maximum de 10 000 Francs,
- b. l'autre, des prêts hypothécaires jusqu'à concurrence de 35 000 Francs, au taux de 5 à 3% suivant le nombre d'enfants, remboursable dans un délai maximum de 25 ans et au plus tard à l'âge de la retraite.

Le « village nègre » de Chambéry

C'est ainsi qu'à Chambéry, vers 1900, naît un nouveau quartier d'habitations dit **de l'angle des terres** (aujourd'hui : quartier d'Angleterre), de l'autre côté de la Leysse, en face du dépôt des locomotives. Grâce aux facilités accordées par la Compagnie, de nombreux agents confient à une société coopérative d'habitations à bon marché (La Savoissienne), la construction de leur maison familiale sur un petit lopin de terrain.



La construction du « village nègre » actuellement intersection de la rue Nicolas Parent et de la rue de la Savoissienne. Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY

Cet ensemble de nouvelles maisons dites **Maisons Hygiéniques**, va être dénommé par les Chambériens : **le Village Nègre** car il est occupé en majorité par des agents de l'atelier, des mécaniciens et des chauffeurs qui ne prennent pas toujours de douche avant de regagner leur domicile à l'issue d'une demie journée de travail ou d'une coupure.

Une cité pour les agents

Vers 1930, afin de répondre à l'augmentation du trafic entre la France et l'Italie, à la réduction du temps de travail, la Compagnie du PLM est obligée d'embaucher de nouveaux agents et bien sûr, de leur trouver un logement.

Sur la place de Chambéry, la crise du logement se fait de plus en plus sentir. Comme il a été obligé de le faire dans de nombreuses villes depuis 1879, en raison de l'éloignement des dépôts du centre des villes, le PLM va faire construire à Chambéry une cité pour y loger ses agents.

Dans les villes où le terrain est rare et fort coûteux, le PLM fait édifier les cités (maisons de quatre ou cinq étages) à la périphérie de celles-ci. Les logements destinés aux agents subalternes sont en principe uniformément composé de quatre pièces, voir cinq pour les familles nombreuses. Dans toutes les maisons, chaque logement dispose de son water-closet, une cave et un grenier. Les agents supérieurs et les dirigeants disposent d'une ou de deux pièces de plus.

Au 1 janvier 1929, la Compagnie du PLM dispose de 39 cités offrant 2 919 logements avec 9 935 habitants. En y ajoutant les bâtiments des gares et des passages à niveau gardés, on arrive à un total de 14 461 logements pour 47 415 habitants.

La cité du Biollay

Voici ce qui est dit sur la nouvelle cité de Chambéry dans le journal destiné aux agents :

« Le bulletin du PLM, du mois de juillet 1932 »

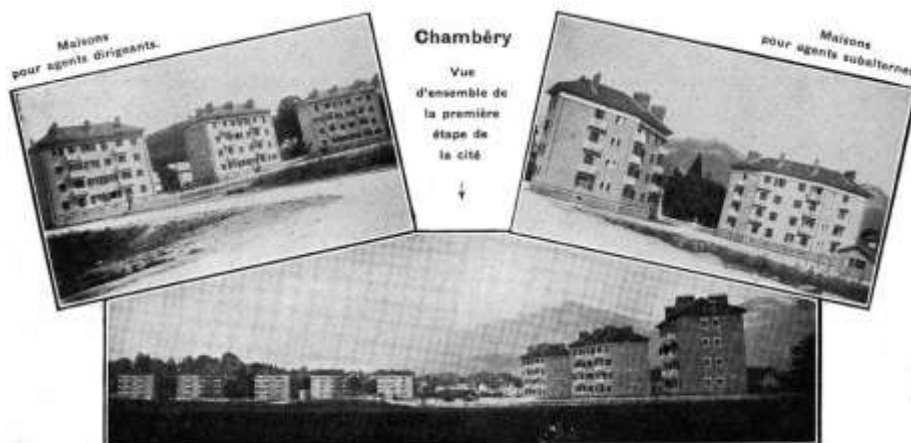
« A Chambéry, en raison de la crise du logement qui y sévissait particulièrement durant ces dernières années, une cité nouvelle a été édifiée en un point d'accès facile, sain et bien exposé tant au point de vue de l'air qu'à celui du soleil.

Elle s'élève en bordure de la route nationale n° 6 de Paris à Chambéry et en Italie d'une part, et du chemin d'intérêt commun n° 7 du Biollay et de son prolongement, d'autre part, au sud-ouest de l'agglomération de Chambéry.

La première étape de travaux a comporté huit maisons offrant au total 84 logements dont 24 pour les agents dirigeants et qui ont été répartis à raison de 35 pour l'Exploitation, 34 pour la Traction et 15 pour la Voie.

Les nouveaux logements sont tous dotés de toutes les commodités désirables : eau potable sur l'évier, éclairage par l'électricité, gaz pour la cuisine, lavoirs couverts avec étendages à proximité.

Enfin, les maisons sont entourées de bandes gazonnées avec arbustes qui formeront bientôt de sobres et plaisants ensembles ».



Les nouveaux immeubles de la cité du Biollay. Le bulletin du PLM n° 22 de juillet 1932, collection G. JENNY

ANNÉES SOMBRES ET ESPOIR

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Le 13 mai 1940, l'Armée Allemande fait voler en éclat le front Français en position sur la Meuse. Plus rien n'arrête alors la progression des Allemands.

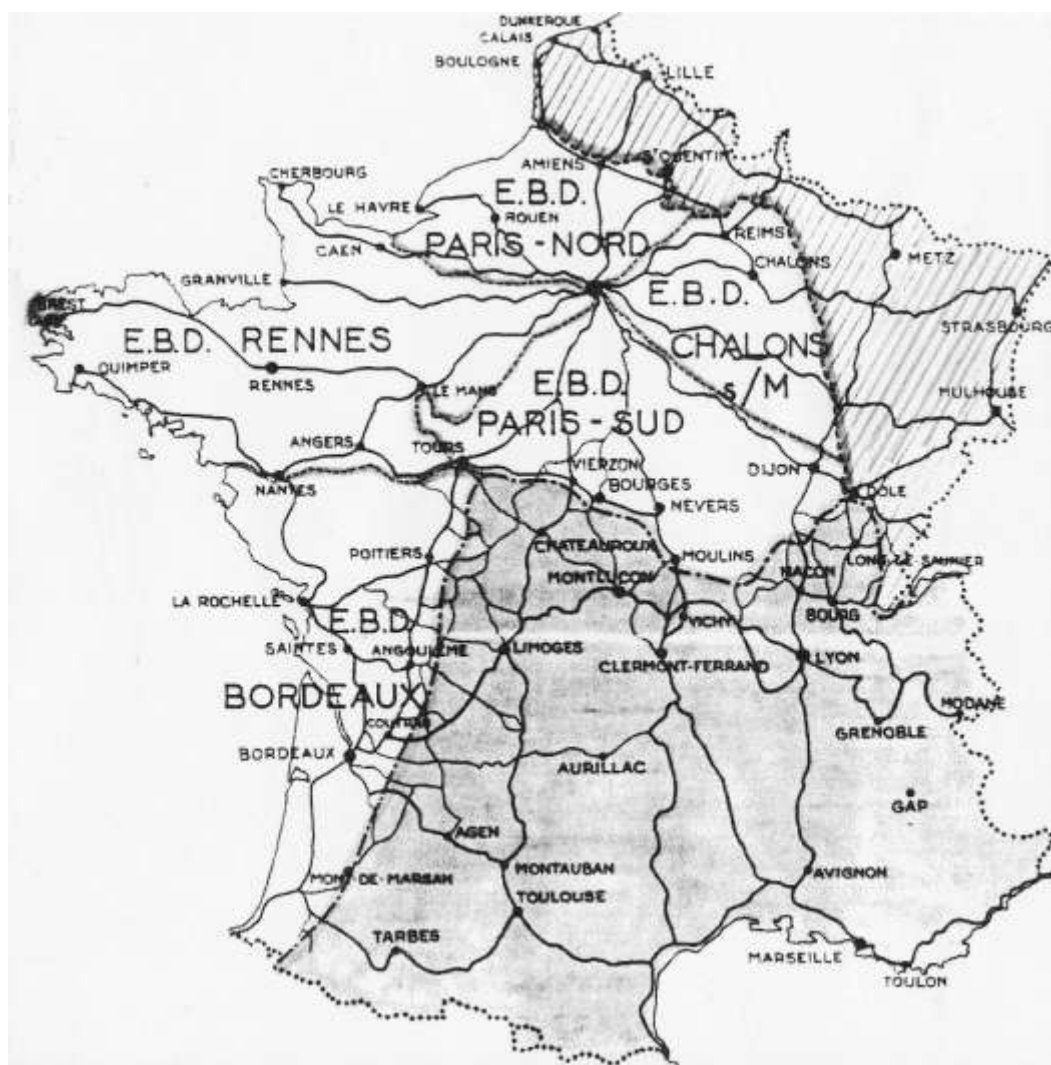
Le 24 juin 1940, devant l'avancée des troupes Allemandes (à la gare de Lépin le Lac vers 14h00, à la station d'Aiguebelette à 18h55 et quelques minutes plus tard dans le tunnel de l'Epine) le Génie Militaire Français procède à la destruction à l'explosif de la tête du tunnel côté Saint Cassin.

LA FRANCE EST OCCUPÉE

C'est le commencement de la fin !

La France est alors partagée en trois zones :

- Interdite:** la zone hachurée,
- Occupée:** la zone en blanc,
- Libre:** la zone ombrée.



La carte de la France occupée. Collection G. JENNY

Heures sombres

La Savoie est occupée par les troupes Italiennes depuis le 11 novembre 1942. À la suite de la signature de l'armistice signé entre l'Italie et les Anglo-américains, les troupes allemandes entrent et occupent la Savoie à compter du 9 septembre 1943. L'arrondissement (ferroviaire) de Chambéry passe alors sous contrôle de l'**Eisenbahn Betriebs Werk** et le dépôt des locomotives passe sous le contrôle de l'**Überwachung Betriebs Werk**

Entre deux et trois heures du matin, le 13 septembre 1943 un raid aérien Américain touche la ville de Modane. Près de 2 000 bombes de 50 à 200 kg sont larguées. Bilan : peu de dégâts aux installations ferroviaires, mais en ville, 114 maisons sont détruites et 63 personnes perdent la vie

Le 11 novembre 1943, bombardement aussi important que le premier, mais plus orienté sur Modane-Gare et Fourneaux. Près de 2 000 impacts sont comptabilisés. Bilan : les installations ferroviaires sont anéanties, 35 maisons de plus sont détruites à Modane et 138 à Fourneaux. On ne relève que huit morts.

La résistance s'organise

Les cheminots entrent dans la résistance à l'extérieur mais aussi à l'intérieur de l'entreprise. Placés en première ligne, les Cheminots du dépôt de Chambéry s'organisent pour gêner et ralentir les transports de troupes et de matériels de l'occupant et leur interdire l'usage des ressources industrielles de la région.

En 1942, on dénombre un seul sabotage-fer. En 1943, le chiffre passe à 32 pour atteindre 99 en 1944, sans compter les très nombreuses avaries qui touchent le matériel fixe ou roulant.

La rafle du 2 février 1944 au dépôt de Chambéry

L'occupant n'est pas dupe et à la suite de plusieurs arrestations, les soupçons qui portent sur le personnel du dépôt de Chambéry se confirment. L'étau se resserre en cette fin d'après midi du 2 février 1944. Alors que des camions entrent par l'entrée principale du dépôt, dans le même temps, des soldats en armes ratissent le terrain depuis la gare, poussant devant eux les agents rencontrés sur leur lieu de travail. Ordre est donné à monsieur **Celse**, chef de Dépôt, de rassembler tout son personnel entre l'atelier vapeur et l'atelier électrique (sous la pendule). Il fait alors actionner le sifflet de prise et fin de service vers 16h30.

Il est impossible de fuir

Surpris, les agents quittent leur poste de travail et remontent vers l'atelier. Certains se doutent de quelque chose : nombreux coups de sifflets des locomotives, d'autres ont été avisés de la situation par téléphone par l'aiguilleur du poste n° 2 qui domine le triage. Le dépôt est pris en tenaille, il est impossible de s'enfuir.

Un jeune de 18 ans (il fait partie d'une bande) décide de se cacher sur les moteurs d'une 2CC2-3400 en visite dans la rotonde. Mais le dépôt est fouillé de fond en comble par les soldats bien renseignés et personne n'est oublié !

L'appel

Monsieur **Celse** demande au personnel de garder son calme et sur injonction des soldats, fait procéder à l'appel des 500 agents présents.

Du côté de l'atelier électrique, le long de la fosse du levage, les soldats allemands ainsi que des civils (Gestapo) alignent une bonne dizaine de personnes. Ils sont menottés et leur visage porte la trace de coups violents. Parmi eux, se trouve un agent du dépôt arrêté trois ou quatre jours avant.

Dans la fosse

A l'appel de leur nom, les agents entrent dans l'atelier électrique et longent la fosse. Lors du passage devant les prisonniers ou les enquêteurs, un petit signe de la tête de l'un d'eux et un violent coup de crosse les précipitent dans la fosse. Au total, 14 agents s'y retrouvent.

Pour les autres, ils sont tous regroupés au fond de l'atelier électrique sous bonne garde. Les agents arrêtés seront ensuite conduits vers les camions et embarqués sans ménagement. Pour les autres, l'attente se prolongera encore 30 minutes, toujours sous surveillance des soldats.

La déportation

Les agents arrêtés seront enfermés un mois au camp de Compiègne jusqu'au 22 mars 1944. Ils sont ensuite conduits au camp de **Mauthausen**. Quelques uns d'entre eux auront la chance de revenir.

Sur la stèle du monument aux morts du dépôt, 35 noms s'alignent sur la plaque de bronze, 35 noms de Cheminots morts pour la libération de la France.

LE BOMBARDEMENT DE CHAMBÉRY

Le 26 mai 1944, à 10h42, bombardement du dépôt

Les installations ferroviaires n'ont plus bougé jusqu'au 26 mai 1944. C'est la date du bombardement de la ville de Chambéry et des installations ferroviaires, par les alliés américains, afin d'empêcher les troupes allemandes de se replier sur l'Italie. Autres villes bombardées le même jour : St Etienne, Grenoble, Lyon etc. A cette date, le dépôt compte environ 600 agents. Monsieur Léopold **Celse**, chef de Dépôt, adresse à monsieur le chef du 10^{ème} arrondissement de la Traction un compte-rendu sommaire du bombardement aérien du 26 mai 1944 :

« *Date et heure du bombardement :*

- *Alerte : vendredi 26 courant à 9 h 33.*
- *Attaque effective : de 10 h 42 à 10 h 49.*

Circonstances : les installations du dépôt ont été bombardées par deux vagues successives d'avions d'environ une vingtaine d'appareils chacune.

Victimes du bombardement dans le lieu ou elles s'étaient abritées :

Agents décédés :

*DOMENGET Francisque, 42 ans, manœuvre,
MIQUET Pierre, 57 ans, manœuvre.*

Agents disparus :

SECHAUD Joseph, 49 ans, contremaître de manœuvre.

Agents blessés sérieusement :

*FONTAINE Louis, 35 ans, sous chef de brigade à l'apprentissage,
BAUD Ernest, 40 ans, ouvrier,
CRUCHET André, 36 ans, ouvrier,
MESTRE Antoine, 48 ans, ouvrier,
FORAY François, 48 ans, ouvrier,
ROULET Louis, 52 ans, tourneur,
RINCHET René, 19 ans, auxiliaire ouvrier,
TRAVERSAZ Louis, 27 ans, auxiliaire manœuvre,
DASSETTO Marius, 37 ans, aide-chauffeur de dépôt,
GINET Claudius, 38 ans, manœuvre,
GUICHARD Jean, 48 ans, gardien,
Melle MOREL, 23 ans, auxiliaire manœuvre,
ROUX R, chauffeur de route du dépôt de Grenoble.*

Ces listes sont établies d'après les renseignements que nous avons pu recueillir et ne sont que provisoires. D'autre part, nous avons environ 80 agents blessés plus ou moins légèrement ou contusionnés.

Agents sinistrés :

140 agents sont plus ou moins sinistrés parmi lesquels on peut compter une vingtaine d'agents sinistrés totalement.

Avaries aux installations

Bâtiments

Installations anéanties :

- *Remise des locomotives à vapeur,*
- *pont tournant de cette remise.*

Installations très gravement avariées

Irréparables :

- *Foyer des mécaniciens et des chauffeurs, comprenant vestiaires, lavabos, dortoirs, réfectoire, cercle et salle de cours des apprentis, bains, douches, etc.*
- *atelier du vérin électrique hydraulique,*
- *atelier des apprentis de 1^{ère} et 2^{ème} années.*

Paraissant réparables :

- *Atelier de réparation des locomotives électriques,*
- *atelier de levage vapeur,*
- *rotonde des locomotives électriques,*
- *local de la pompe à eau électrique,*
- *local de la pompe à eau vapeur,*
- *quai à combustibles.*

Installations moins gravement avariées :

- *Bâtiment des bureaux,*
- *locaux du poste de transformation et du groupe électrogène,*
- *local de la bascule Schenck,*
- *diverses petites installations du dépôt.*
- *Les machines outils dans les ateliers de levage vapeur et électrique semblent en bon état et n'avoir pas souffert du bombardement.*

Voies

Toutes les voies d'accès au dépôt sont bouleversées ainsi que les voies desservant la rotonde et celles du grill de remisage.

Service de l'eau

Dès la fin du bombardement, tout le service de l'eau à été supprimé par suite de l'éclatement des conduites.

Eclairage et force motrice

La totalité des installations aériennes est détruite et les installations souterraines sont gravement endommagées et coupées en plusieurs points.

Lignes aériennes 1 500 volts

Les conducteurs sont coupés et plusieurs poteaux couchés.



*Vue aérienne prise depuis un avion pendant le bombardement de Chambéry lors du premier lâché de bombes.
Le secteur le plus touché est bien celui du dépôt des locomotives. Collection G. JENNY*

Matériel locomoteur

Tout le matériel locomoteur en stationnement dans le dépôt a été plus ou moins touché.

Matériel gravement avarié, dans la rotonde :

- Locomotives électriques :

161-BE-10, 161-CE-8, 161-BE-4, 161-BE-9, 161-CE-1, 161-CE-9, 161-DE-6, 161-BE-8, 161-CE-6, 161-DE-3.

- Locomotives à vapeur :

3-AM-181, 242-DT-40, 242-TD-4, 040-TA-18, 242-DT-34, 242-DT-27, 242-DT-33.

- Sur le grill de remisage électrique :

161-BE-1, 262-AE-1, 161-BE-5, 161-DE-8.

Au parc de remisage vapeur, sous la remise effondrée :

3-AM-46, 242-DT-11, 242-DT-37, 040-TA-41, 242-DT-36

Sur les voies extérieures :

040-TA-30, 141-P-6 (de Grenoble), SHwf-117

Matériel moins gravement avarié, dans la rotonde :

161-CE-7, 161-CE-2, 262-AE-2, 242-BE-1, 161-AE-1, 161-BE-3, 161-DE-1, 161-DE-7, 161-CE-5.

Sur le grill de remisage :

242-AE-1.

Au parc de remisage vapeur, sous la remise effondrée :

030-TB-76, SHwf-106.

Sur les voies extérieures :

SHwf-102, SHwf-108, SHwf-113.

Mesures prises

Le service de la feuille a été transféré dans un local du 10^{ème} arrondissement de l'exploitation, à proximité du Poste de Commandement (PC).

Les gares de Montmélian et d'Aix les Bains ont été prises comme tête de ligne, la première dans les directions de Grenoble, Modane et Bourg Saint Maurice, la deuxième dans la direction de Culoz.

Des navettes ont été et continuent à être mises en marche, d'une part entre Aix les Bains et le passage à niveau n° 26 de la gare de Chambéry et, d'autre part, entre Montmélian et le poste d'aiguillage n° 3 de Chambéry, pour continuer à assurer les trains de ou pour Aix les Bains et Montmélian.

En ce qui concerne le dépôt lui-même, toutes les premières constatations possibles ont été faites. En particulier, le pont tournant de la rotonde électrique peut tourner à bras et à vide, l'essai en charge n'a pas encore pu être entrepris.

Il convient d'abord et c'est ce qui a été entrepris, de déblayer les matériaux épars, les murs et charpentes écroulés et de récupérer les outillages ainsi que les pièces diverses déplacées ou ensevelies sous les gravas.

Réaction du personnel

Pendant le bombardement, les agents qui, sous la surveillance du personnel dirigeant, avaient regagné, dès l'alerte, divers lieux ou abris, ont fait preuve d'une très grande discipline et d'un excellent courage. C'est ce qui explique le faible nombre de blessés ou de tués, malgré l'intensité du bombardement.

Dès la fin de l'attaque, les agents valides ont porté un secours immédiat à leurs camarades blessés. Ces derniers ont été évacués, soit sur des brancards, soit à dos, sur la route d'Aix les Bains pour être acheminés sur les hôpitaux ou cliniques.

De très nombreux agents se sont présentés au dépôt le soir même du bombardement pour y prendre des ordres ou y recevoir des instructions.

Le lendemain 27 courant, le travail au dépôt a été gêné par de nombreuses alertes (de 7 h 30 à 9 h 00, de 10 h 20 à 12 h 30 et de 14 h 00 sans fin d'alerte. Il s'agissait d'ailleurs, dans ce dernier cas, d'une fausse alerte transmise au dépôt par le service allemand.

Le 28 courant, dimanche, peu d'agents sédentaires se sont présentés au dépôt, la plupart ont aidé leurs camarades sinistrés à récupérer quelques objets ou vêtements dans leur maison ou à évacuer leur mobilier du fait de l'avancée des incendies.

Par contre, tous les agents de la route se sont tenus à la disposition du service de la feuille.

Il faut signaler que jusqu'à maintenant les moyens de liaison avec les agents sont extrêmement difficiles, par suite de changement de domicile et d'absence de communication téléphonique et les difficultés de circulation en ville.

*Le chef d'Etablissement, signé : **Léopold CELSE** ».*



La rotonde, après le bombardement n'a plus de toiture.

Photo collection privée et G. JENNY



La remise annulaire s'est effondrée sur les locomotives.



A l'opposé, il ne subsiste rien, tout a été pulvérisé.



Les locomotives électriques sur le grill sont détruites.



L'atelier vapeur est détruit.



La 141 P 6 de Grenoble a été traversée par une bombe.



Le parc à combustible a été rasé. Toutes les photos : collections privées et G. JENNY



Les restes du chantier de réparation des wagons.



Les restes de l'atelier vapeur et des bureaux.



Le bâtiment voyageur a été soufflé, il est hors d'usage.

Toutes les photos : collections privées et G. JENNY

Les dégâts en gare de Chambéry

En gare de Chambéry, c'est aussi l'heure du bilan. Voici quelques extraits du rapport de monsieur l'inspecteur principal, chef du 10^{ème} Arrondissement de l'Exploitation :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le bombardement aérien des gares de Chambéry et de Grenoble La Buisserate, signalé par mon message du 26 courant à 18 h 30, a eu dans notre domaine, les conséquences suivantes :

À Chambéry, le bombardement aérien a été effectué entre 10 h 42 et 10 h 55, par deux vagues successives.

Victimes du bombardement

Agents tués du service Exploitation :

VASIN Basile, EO, remarié, 1 enfant de 11 ans,

BOISSONNET Marius, CSP, marié, sans enfant,

DOLATTO Joseph, marié, 6 enfants de 20-17-15-12-7-3 ans.

Hors du service :

VITTON Emile, PR, marié, 2 enfants de 4 et 5 ans.

Agents de l'exploitation blessés :

ROUTENS Louis, SCG2, marié,

FORESTIER Marcel, FC, marié, 1 enfant,

FLUTTAZ François, PEN, marié, 2 enfants,

Melle **MUREAU** Berthe, CSPF, célibataire,

MICHELIER François, SCWM, marié, 1 enfant,

NOGUET Emile, PR, marié, 2 enfants,

GERMANAZ Auguste, CTR, marié, 1 enfant non à charge,

DELILLE Marcel, PR, marié,

PASCALLET Auguste, BRC, marié, 1 enfant,

SOGNO Horace, PL, marié, 3 enfants,

RAMBAUD Curille, MEMV, marié,

CURTELIN Raymond, ME, marié, 2 enfants.

Hors du service

PAULET Louis, FEC, marié, 2 enfants.

Disparus

Madame **BONDAT** Françoise, FECF, marié, 1 enfant non à charge.

Sinistrés

Plusieurs à 100 % et pour un certain nombre partiellement. Cette liste n'est malheureusement pas limitative, le déblaiement des décombres étant loin d'être terminé.

Avaries aux installations

Les voies

- Les voies 1 et 2 ont été coupées en de nombreux points sur une longueur totale d'environ 600 mètres.
- Les voies de service ont toutes été plus ou moins détériorées.
- L'entrée et la sortie de la gare, ainsi que celle du dépôt ont été complètement neutralisées.

- *Toute circulation a été rendue impossible entre les postes d'aiguillages n° 1 et 3 de Chambéry.*

Avaries aux bâtiments

Administration

- *Le bâtiment d'administration n'a pas été atteint directement mais a souffert de la démolition d'un immeuble lui faisant face côté rue Nicolas Parent.*
- *Le poste de commandement a été soufflé et neutralisé.*

La gare

- *Le bâtiment des voyageurs (BV) a été soufflé par la chute de plusieurs bombes de gros calibre tombées dans un rayon de 30 mètres environ (plusieurs immeubles de la place de la gare ainsi que la Gendarmerie sont détruits). Le BV est hors d'usage : vitres et portes cassées, murs et cloisons lézardés, plafonds démolis, etc.*
- *Le poste d'aiguillage n° 3 a été touché de plein fouet, il n'en reste rien !*
- *Le quai de la petite vitesse (PV) a été ravagé par un incendie.*
- *Tous les circuits sont coupés. Les relations avec l'extérieur ont été interrompues aussi bien par les fils SNCF et de régulation que par les fils des PTT.*
- *Les trois postes de régulation ont été rendus inutilisables. En fin d'après midi du 26, les postes de régulation St Amour–Chambéry et voie unique ont été partiellement rétablis avec possibilité d'écoute mais impossibilité d'appel. Un régulateur a été installé à la table d'écoute du poste de cantonnement de Bois-Plan jusqu'à aujourd'hui 27 mai à 16 h 00, heure à laquelle le poste de régulation de Chambéry – Modane a pu être rétabli dans les mêmes conditions que les deux précédents.*

Mesures prises

- *Les gares d'Aix les Bains et de Montmélian ont été prises comme tête de ligne dans la direction de Culoz, la deuxième dans les directions de Grenoble, Modane et Bourg Saint Maurice.*
- *Des navettes ont été et continuent à être mises en marche d'une part entre Aix les Bains et le passage à niveau n° 26 (PN), d'autre part entre Montmélian et le PN n° 27.(à 100 mètres du poste 3 de Chambéry) pour continuer ou amorcer les trains de ou pour Aix les Bains et Montmélian.*
- *Le Service de la Voie pense pouvoir nous livrer en voie principale pour la réception des trains en gare de Chambéry, du côté Montmélian, dans la journée de demain 28 ».*

Suit le détail des avaries de Grenoble La Buisserate.

Bilan du bombardement de Chambéry

Au cours du raid aérien, 450 bombes de forte puissance de 200 à 500 kg ont été larguées. Plus de 80 bombes touchent les installations du dépôt. En ville, 95 immeubles sont détruits, 300 autres gravement endommagés ainsi que 60 entreprises locales. Pertes humaines : 119 morts au moment du bombardement.

Dès le lendemain du bombardement de la gare et du dépôt de Chambéry, tout comme en ville, les travaux de déblaiement des bâtiments détruits commencent, ainsi que la remise en état provisoire du plan des voies et des installations.

Dimanche matin 4 juin 1944, la ville de Saint Michel est bombardée par les alliés Américains. L'alerte ayant été donnée à temps, on ne déplore que quatre morts par contre en ville, 300 maisons sont détruites.

FAITS DE GUERRE TOUCHANT LES AGENTS DE CHAMBÉRY

Le pont d'Argentine, dit pont de la Pouille

Le pont d'Argentine, dit le pont de la Pouille, est un ouvrage métallique de 61 mètres de portée qui permet à la ligne Chambéry-Modane de franchir l'Arc au km 178.172

En juillet 1944, une action de la Résistance prévoit de détruire l'ouvrage mais l'opération est contrariée par l'arrivée d'une patrouille de soldats Allemands basés à Aiguebelle. Les charges placées en hâte explosent et le tablier s'affaisse en quittant seulement ses rouleaux d'appui. L'équipe de relevage du dépôt de Chambéry est envoyée sur place et procède à la remontée du tablier métallique. L'opération est presque terminée lorsqu'un maquisard se glisse discrètement dans l'équipe. Il avise les agents de la suite des événements et leur demande de se mettre à l'écart le moment venu.

Au même moment, un peu en retrait à une distance de 300 mètres de l'ouvrage, d'autres maquisards (des cheminots) montent à bord de la 161 BE 7 destinée à tester l'ouvrage après réparation. Ils intimement au mécanicien l'ordre de quitter sa machine. Devant le refus de celui-ci, il est menacé par une arme et s'enfuit à travers champs.

La locomotive est remise en service, des crans de traction sont passés et le frein direct mis en position desserrage : la locomotive accélère, le maquisard saute rapidement et disparaît. Sur le chantier, l'arrivée de la locomotive provoque une panique, volontaire chez les cheminots, pas pour les soldats Allemands. La locomotive « saute » littéralement sur le tablier dont le calage s'écroule entraînant le tablier métallique ainsi que la locomotive qui basculent sur le côté dans le lit de l'Arc. Cette fois, l'ouvrage est irréparable !

Les soldats sont fous de rage. Ils rassemblent l'équipe de relevage près de la maisonnette du passage à niveau et s'apprêtent à les fusiller. Ils auront la vie sauve grâce à l'intervention du chef de Dépôt allemand rapidement arrivé sur les lieux.

Pour la petite histoire, la 161 BE 7 est relevée le 12 février 1945. L'ouvrage est rétabli provisoirement en voie unique le 31 janvier 1946. En septembre 1946 une crue de l'Arc affouille une des palées et provoque l'effondrement du pont lors du passage d'un train laissant la locomotive, une 1ABBA1 3600 ainsi qu'un fourgon dans une fâcheuse position.

Au cours de l'été 1947, le nouvel ouvrage métallique sera mis en service, c'est l'ouvrage actuel.

Les « incidents » de Saint André le Gaz

Les faits : neutralisation, par la résistance, de la gare et déraillement d'un train de ravitaillement de l'armée d'occupation. Depuis un wagon déraillé, récupération de farine par la population.

Arrivé en gare de St André le gaz de la relève pour l'équipe d'astreinte déjà sur le terrain.

Copie du procès verbal de l'enquête administrative relative aux incidents survenus en gare de Saint André le Gaz le 08 juillet 1944 :

-« A la suite des incidents survenus en gare de Saint André le Gaz les 7 et 8 juillet 1944 du fait de l'occupation et de la neutralisation de la gare par des bandes armées (ces incidents font l'objet du rapport établi dans la forme habituelle par les services intéressés) une opération de police a été effectuée par les troupes d'occupation accompagnés de civils armés, le 08/07/1944 vers 4h00.

Toutes les personnes présentes dans la gare (de 150 à 200) y compris les agents de la SNCF, ont été « réunis » dans la cour de la gare

Parmi les agents se trouvaient notamment six ouvriers du dépôt de Chambéry se rendant de Chambéry au Grand Lemps pour remplacer une équipe de relevage et de deux agents V;B; qui ont été exécutés vers 10h00 dans la cour P;V; en même temps que deux boulangers de la localité.

Un certain nombre d'autres personnes ont été emmenées en camion. Aucun agent SNCF en résidence à Saint André le Gaz ne se trouvait parmi celle-ci.

L'enquête administrative faisant l'objet du présent P;V; n'a pas permis de déterminer les motifs de l'exécution des agents de la SNCF.

Ci-après, les noms des agents victimes :

CATTIN Charles, 31 ans, ouvrier, marié, 3 enfants

CHENAL Maurice, 39 ans, ouvrier, marié, 2 enfants

AUDIGIER Auguste, 43 ans, ouvrier, marié, 2 enfants

CAILLE Jean, 22 ans, aide ouvrier, marié, 1 enfant

DESORMIERES Auguste, 34 ans, auxiliaire ouvrier, marié, 1 enfant

VACHEZ Paul, 19 ans, auxiliaire mineur ouvrier, célibataire

FUSTIER Louis, 40 ans, sous chef de canton à St André le Gaz, marié

FONTAINE Jean, 40 ans, cantonnier à St André le Gaz, marié, 6 enfants »

Début septembre 1944, c'est par la vallée de la Maurienne que les troupes Allemandes de Chambéry et de Grenoble quittent le sol Français. Elles ne firent pas qu'y multiplier les assassinats de civils et les incendies de villages, elles y accumulèrent aussi les destructions. Entre Saint Pierre d'Albigny et Modane, elles détruisent tous les ouvrages importants de la route nationale ainsi que ceux de la ligne de chemin de fer (soit 29 ponts ferroviaires et deux tunnels dont celui du Fréjus, le 13 septembre)

RECONSTRUCTION ET MODERNISATION

LONGUE LISTE

Le dépôt de Chambéry n'est malheureusement pas le seul à être détruit. Il est tout à fait normal que les projets pour sa reconstruction ainsi que le montage financier des travaux ne tardent à lui être expédié.

Afin de réduire les coûts de reconstruction, la Division Traction de Paris, essaye d'adapter aux établissements à reconstruire, une structure semblable avec la même configuration ainsi que pour le matériel à utiliser.

Liste des travaux à engager pour le dépôt de Chambéry

Monsieur le chef de la Division Traction, adresse une liste des travaux à effectuer pour la remise en service des installations du dépôt de Chambéry :

« L'ancien quai à combustible, ainsi que ses annexes très endommagées (corps de garde, quai à paniers, bureau, quai mécanique, four à sable) sont à raser totalement.

La remise annulaire à auvent est effondrée sur les locomotives, elle est à raser.

Au titre de la reconstruction :

Pour le remisage vapeur, il faudrait réaliser

- 1 voie d'entrée avec fosse de visite, fosse de décrassage et une grue hydraulique,
- 1 voie banale avec une fosse de visite, fosse de décrassage et 2 grues hydrauliques,
- 1 voie de sortie avec fosse de décrassage et une grue hydraulique,
- 1 voie pour les wagons de scories,
- 1 voie pour le wagon de secours,
- 1 voie pour les wagons de combustibles et la grue de chargement des agglomérés,
- 1 bâtiment pour : TIA, sablerie, vestiaires-lavabos-douches des charbonniers et bureaux,
- 1 poste d'aiguillage avec locaux accolés pour les visiteurs et l'équipe de remplacement,
- 1 chantier à combustibles comportant :
 - o 4 trémies aériennes de stockage et de distribution,
 - o 3 voies pour combustibles,
 - o 1 pont bascule de 50 tonnes,
 - o 1 pont roulant de 3 tonnes à benne preneuse pour la manutention des scories.

Pour le remisage des locomotives :

Reconstruction totale de la remise vapeur annulaire

- avec deux voies supplémentaires soit 15 voies couvertes
- montage d'un pont roulant circulaire de trois tonnes de charge utile.

Remise en état de la rotonde électrique

- Réparation des murs, de la charpente, de la couverture et des baies,
- montage d'un portique fixe de 5 tonnes de charge utile,
- construction d'un vérin électrique sur 3 voies.

Remise en état du grill extérieur

- Reconstruction de deux voies de remisage avec fosse,
- reconstruction de deux voies de remisage .

Remise en état de l'atelier vapeur et électrique

- Remise en état des murs, charpentes, couvertures et baies,
- augmentation de la longueur du pont transbordeur (de 11,70 m à 14,50 m),
- reprise de la longueur des fosses de visite,

- installation d'un pont roulant de 3 tonnes et de 12,80 m de portée dans la nef nord de l'atelier électrique,
- dépose et repose des petites plaques tournantes,
- construction de nouveaux bureaux,
- construction d'une extension de l'atelier électrique pour le magasin des matières,
- construction d'un magasin pour les matières dangereuses.

Locaux divers

- Démolition du bâtiment de la machine alimentaire
- construction à l'ouest de l'atelier d'un local pour le décapage et le sablage,
- construction entre la rotonde et la remise annulaire d'une chaufferie centrale,
- construction d'un local pour les compresseurs,
- modification et renforcement du poste de transformation,

Construction au sud de la rotonde d'un bâtiment abritant :

- le bureau de la feuille,
- le bureau du chef de Dépôt Mouvement,
- le bureau mouvement,
- le bureau du service intérieur,
- le local pour la paye du personnel roulant,
- une halle d'affichage,
- des vestiaires, lavabos, WC et urinoirs.

Installations sociales

Construction d'un bâtiment de 40,00 m de long et 13,50 m de largeur, avec deux étages, à l'usage du personnel et comportant :

- des vestiaires avec lavabos et douches, pour l'usage du personnel féminin, des agents sédentaires, des chefs et Sous chefs de Brigades et pour les mécaniciens et les chauffeurs,
- un réfectoire,
- 12 chambrettes à deux lits,
- une lingerie,
- WC et urinoirs.

Service de l'eau:

- Remise en état des tuyauteries d'eau potable et de lavage,
- remise en état des grues hydrauliques,
- remise en état des tuyauteries du service d'incendie.

Équipement électrique

Remise en état des installations diverses :

- réseau de distribution,
- réseau d'éclairage,
- établissement de 1 100 m de tranchées pour la pose des câbles armés ».

Une liste qui en dit long sur l'étendue et l'importance des dégâts.

RECONSTRUCTION

Les travaux de reconstruction commencent

Le manque de main d'œuvre spécialisée, l'énorme charge de travail des entreprises de travaux publics ainsi que celles du bâtiment, la pénurie de matières premières contribuent à la lenteur des travaux de reconstruction.

Le manque d'argent se fait aussi cruellement sentir et le beau plan de reconstruction du dépôt des locomotives se modifie de façon désordonnée.

Reconstruction de la remise annulaire à auvent

Les travaux de reconstruction de la remise annulaire des locomotives à vapeur débutent dès la fin des travaux de déblaiement achevés le 2 avril 1945. La nouvelle construction fait appel à la technique du béton armé. La nouvelle remise recouvre alors 15 voies ainsi qu'un atelier annexe.

Au cours des travaux, un mauvais dosage du sable et du ciment provoque l'effondrement d'une partie de la remise, heureusement pendant la coupure de midi.

Les travaux seront terminés pour le 26 novembre 1947. Le pont roulant électrique de trois tonnes ne sera mis en service que le 20 mars 1948

La remise en état de la rotonde

Les travaux de remise en état des maçonneries et de la charpente métallique débutent en juillet 1944. Au cours du mois de décembre, les travaux de couverture commencent par les voies du vérin. Ils vont se poursuivre dans la mesure où les moyens de transport pourront permettre l'approvisionnement du chantier en bois de voligeage et d'ardoises de Maurienne.

L'atelier vapeur retrouve sa toiture le 2 mars 1948 ; quand à la rotonde, elle retrouve son aspect original au mois d'octobre 1948.

La pose des nouvelles voies d'entrée et de sortie de la rotonde, côté Modane et côté Culoz ainsi que celles du remisage vapeur seront mises en service en octobre 1947

Reconstruction du bâtiment des vestiaires

Le bâtiment des vestiaires, dont la construction a été jugée immédiate, est mis en chantier en septembre 1947. Les agents n'en prennent possession qu'en 1949 ! C'est le bâtiment des vestiaires actuel.

La sablerie

Pour d'autres équipements du dépôt, les plans sont modifiés pour des raisons budgétaires, donc revus à la baisse, quand ils ne sont pas tout simplement annulés.

Fin 1949, les Etablissements **Berthelat**, livrent au dépôt les nombreuses pièces nécessaires à la sablerie. Le bâtiment de celle-ci n'ayant pas encore été construit, toutes les pièces sont soigneusement graissées et stockées en attente. Le 9 février 1952, le chef de la Division de la Traction, annonce l'annulation de la construction d'une sablerie à Chambéry et donne l'ordre de ventiler les pièces de la sablerie vers les dépôts de Villeneuve, Badan et Saint Etienne.

Les trémies de chargement de charbon

Note du 24 juillet 1947 :

« Installation sur la voie d'entrée des locomotives à vapeur de quatre trémies de 45 m³, alimentées par un pont roulant à benne preneuse. Débit horaire de 60 tonnes de combustible. L'installation sera couverte ».

Note du 6 avril 1950 :

*« Trémies de chargement du dépôt de Chambéry... **projet supprimé** ainsi que la construction du nouveau magasin des matières de l'atelier. Celui-ci doit être édifié dans l'atelier électrique ».*

Les piliers et les longerons pour le chemin de roulement du pont sont déjà achevés. Décision est donc prise de conserver le pont à benne preneuse. La pose des rails sur le chemin de roulement commence le 24 mai 1950. Le montage définitif du pont est retardé par le montage prioritaire de ceux des dépôts de Dijon Perrigny et de Saint Etienne. Il est enfin monté et mis en service le 20 janvier 1951.

La centrale à acétylène

À la date du 25 septembre 1947, la centrale d'acétylène n'a toujours pas de local. Monsieur le chef de Dépôt avise la Division du Matériel et Traction :

POUR LE CONFORT

Construction d'un nouveau foyer pour agents de conduite en RHR

Au dépôt de Chambéry, le nombre d'agents en Repos Hors Résidence (RHR) est en forte augmentation en raison de l'allongement des étapes de conduite. L'individualisation des chambres se généralise depuis la fin de la traction vapeur (en 1964 à Chambéry).

Les 12 chambrettes du bâtiment des vestiaires ne suffisent plus. Il est alors décidé de construire un nouveau foyer, en bout de l'atelier électrique. C'est un bâtiment à deux étages offrant 32 chambres et au rez-de-chaussée des sanitaires, une cuisine, une salle à manger, une salle de repos et une salle de télévision. Le nouveau foyer est mis à la disposition des conducteurs en 1967.

Série de travaux en gare

La restauration bouge

Du côté de la gare, c'est au **buffet** de subir une cure de rajeunissement avec la modernisation des installations de la cuisine, la modification par agrandissement et embellissement de la salle de restauration réservée aux voyageurs. Les travaux se déroulent entre 1956 et 1957.



La gare, la salle de restauration du buffet a été agrandie.

Cliché SNCF, Direction régionale de Chambéry, Pôle Ingénierie, collection G. JENNY

Les locaux de la **cantine** quittent la cabane Adrian construite après le bombardement et implantée près de l'entrée de l'ancien cimetière du Paradis (actuellement avenue Maréchal Leclerc) et sont aménagés dans l'ancien quai de la messagerie. A l'étage, on installe des locaux à usage de bureaux pour le service des agents de trains, les vestiaires de ceux-ci ainsi qu'un local pour les archives. Les travaux s'effectuent au cours de l'année 1959-1960

Le service médical

Dans le bâtiment situé en face, le foyer des agents de trains en RHR, à la place du service électrique qui occupait une partie du rez-de-chaussée, on installe le cabinet médical en 1962.

Par suite d'une redistribution et d'une modernisation des surfaces, le cabinet médical utilise tout le bas du bâtiment en 1964.

MODERNISATION SUR CHAMBÉRY-MODANE

Importants travaux en gare de Chambéry

Entre 1969 et 1972, un vaste chantier modifie profondément l'aspect de la gare. Ces travaux importants marquent le début de la modernisation de la ligne de Chambéry à Modane. Le bâtiment des voyageurs est complètement remanié, tant du côté du service que du côté des espaces des voyageurs.

Démolition de la halle métallique de la gare



Démontage de la grande halle métallique de la gare.

Cliché SNCF, Direction Régionale Chambéry, Pôle Ingénierie, collection G. JENNY

Le chantier le plus spectaculaire aux yeux du public à été la démolition de la halle métallique qui couvrait les cinq voies à quai de la gare.

Le 6 mai 1972, date d'achèvement des travaux de modernisation, les voyageurs ont certes trouvé leur gare bien nue et en quelque sorte amoindrie sans sa halle métallique.

Mais qu'ils se consolent, car bientôt, après la réfection des trottoirs, la construction de nouveaux abris de quai et la réfection des façades du bâtiment des voyageurs, ils retrouveront une gare bien plus moderne et bien plus agréable à vivre.



Découpage d'un pilier de la grande halle.

Cliché SNCF, Direction Régionale Chambéry, Pôle Ingénierie, collection G. JENNY

Un nouveau poste d'aiguillage unique : le PRS

On installe dans le bâtiment des voyageurs un tout nouveau poste d'aiguillage de type PRS (Poste tout Relais à transit Souple). Il autorise 148 itinéraires (148 possibilités de faire circuler les trains) avec commande électrique des aiguilles et des signaux de toute la zone de la gare. Il entraîne la disparition des trois postes mécaniques Saxby ainsi que celle des signaux mécaniques aux cocardes colorées et bruyantes lors de leur manœuvre. Ils sont remplacés par des signaux électriques dits de BAL (Bloc Automatique Lumineux).



La gare à l'issue des travaux de modernisation de 1972.

Cliché SNCF, Direction Régionale Chambéry, Pôle Ingénierie, collection G. JENNY

CRÉATION DE LA RÉGION DE CHAMBÉRY

Réforme des structures de la SNCF

L'année 1972 marque la réforme des structures de l'Entreprise SNCF. Les 5 réseaux disparaissent, c'est pour nous la fin du réseau Sud-est. La France ferroviaire est alors découpée en 23 régions. Chambéry devient le siège de l'une d'entre elles. La nouvelle région de Chambéry couvre 4 départements : la Savoie, la Haute Savoie, les 2/3 de l'Isère et presque la totalité de l'Ain.

Le nouveau siège de la région

Le 1er janvier 1972, une partie des bureaux quitte le bâtiment Leclerc pour s'installer au 64 quai Charles Roissard, le nouveau siège de la Direction Régionale de Chambéry. C'est la fin du 7^{ème} arrondissement du Sud-est. Avec un effectif moyen compris entre 400 et 500 personnes, monsieur **Germa** dirige la nouvelle Direction régionale de Chambéry. Quand à la Région de Chambéry, elle compte environ 8 600 agents.

La Direction Régionale actuelle

Avoir un nouveau siège de direction, c'est bien, mais de nombreux services sont toujours dispersés dans divers locaux, ce qui n'arrange en rien les relations interservices. Afin de pouvoir tous les regrouper, dans un même lieu, il est alors décidé de construire une nouvelle direction régionale. L'immeuble est édifié le long de la tranchée Nézin, côté avenue des Ducs de Savoie.

La fin du Leclerc

Le bâtiment du Leclerc est mis en vente en mars 1980. Il est vendu à l'administrateur de la Société Civile Immobilière, promoteur des bâtiments dont celui de la future direction régionale, contre des mètres carré de bureaux dans le dit bâtiment. Les derniers agents quittent le Leclerc en 1981.

La nouvelle adresse de la Direction Régionale de Chambéry est alors pour tous au :

18, avenue des Ducs de Savoie

TGV EN SAVOIE ET REMISE EN QUESTION

Trains à Grande Vitesse

L'année 1981, est marquée par la mise en service du TGV entre Paris et Lyon. La prochaine arrivée des rames orange du tout nouveau TGV Sud-est dans la capitale savoyarde, remet en question les installations de la gare de Chambéry.



La façade de la gare en 1981. Cliché SNCF,

Direction régionale de Chambéry, Pôle ingénierie, collection G. JENNY

Problèmes de correspondance

Les voyageurs à destination des stations de ski de la Tarentaise, doivent quitter le TGV en gare de Chambéry et prendre place dans une rame grand parcours (RGP) ou une rame corail tractée par deux locomotives diesel. La ligne de Saint Pierre d'Albigny à Bourg Saint Maurice n'est pas encore électrifiée.

La masse des voyageurs ne dispose plus de l'espace nécessaire pour réaliser de bonnes correspondances. Les bâtiments n'étant pas extensibles, la décision de construire une nouvelle gare est engagée. Afin de gêner le moins possible le service et les voyageurs, les travaux s'effectuent en plusieurs phases.

Construction de la nouvelle gare de Chambéry

En juillet 1986, la démolition de la gare commence par la destruction des bâtiments situés le long de l'avenue de la Boisse : la halle marchandise, la cantine et les locaux des agents de train et l'aile des bagages afin de pouvoir édifier le nouveau hall ainsi que divers locaux de service.



Le premier bâtiment qui sera déconstruit est celui du service médical.

A l'arrière plan, les locaux de la cantine et des agents des trains qui seront détruits après.

Cliché SNCF, Direction régionale de Chambéry, Pôle ingénierie, collection G. JENNY

Pour la suite, un problème se pose concernant le déplacement du PRS ainsi que ses installations. L'opération s'avère très compliquée et surtout très onéreuse. Il est donc décidé d'inclure l'ancien bâtiment qui abrite le PRS dans la nouvelle structure de la gare. Un heureux hasard : c'est le bâtiment d'origine de 1854. Il en sera de même pour l'aile dite du buffet. Du côté ville, ils sont maintenant masqués par l'avancée du premier étage qui forme la mezzanine. Par contre, ils sont toujours visibles côté Cassine.

Aluminium et verre

L'architecture de la nouvelle gare fait largement appel au mariage de la structure en aluminium et du verre teinté. Le bâtiment de la nouvelle gare a fière allure et mérite bien le label de vitrine de la ville. Pour leur confort, les voyageurs disposent désormais de quatre fois plus de place dans le hall et ils y trouvent tous les services à portée de la main. La conception de la nouvelle gare de Chambéry est l'œuvre de deux architectes, Messieurs **Chanec** et **Deyris**, assistés des services du pôle ingénierie de la Direction Régionale.

Le coût de la construction s'élève à 10 million d'euros.



La nouvelle gare de Chambéry en 1988.

Cliché SNCF, Direction régionale de Chambéry, Pôle ingénierie, collection G. JENNY

La nouvelle gare est inaugurée le 14 octobre 1988 par monsieur Pierre **Dumas** , Maire de la ville et monsieur Jacques **Couvert**, le directeur Régional SNCF.

Incendie à la gare

Le mercredi 17 décembre 1997, vers 11h00, une importante fumée se dégage de la toiture de la gare et plus particulièrement de celle du bâtiment d'origine (1854). Les sapeurs pompiers sont intervenus rapidement et accèdent par la toiture plane de la mezzanine. Ils ont été obligés d'ouvrir des brèches dans la toiture pour pouvoir attaquer de l'intérieur des combles le feu qui avait embrasé la charpente.



La toiture de la gare de Chambéry en feu. Cliché Alice BERLIOZ, collection G. JENNY

Le sinistre a été maîtrisé en début d'après midi. La toiture a été détruite à 90% et les dégâts sont très importants dans les bureaux inférieurs, surtout au niveau des renseignements téléphonés « Ligne Directe » malgré les efforts des pompiers qui se sont employés à installer des bâches sur le matériel informatique.

La vie de la gare a été perturbée pendant plus d'une heure en raison de son évacuation et l'interruption des circulations ferroviaires. Elle sera rétablie rapidement en utilisant les voies les plus éloignées du sinistre.

RÉORGANISATION DE L'ENTRETIEN À CHAMBÉRY

Qualité du service

Pour assurer au mieux les objectifs de qualité du service et de politique de décentralisation de responsabilités vers les Etablissements locaux, monsieur Pierre **Gaudry**, directeur de la région de Chambéry, prend la décision de séparer l'Entretien du Matériel de celui du service de la Conduite en créant deux nouveaux établissements. C'est la naissance de **l'Unité de Production Traction** de Chambéry et **l'Etablissement de Maintenance du Matériel** de Chambéry en 1992.

Le nouvel Etablissement du Matériel

Le siège du nouvel Etablissement se situera dans les emprises du dépôt actuel (partie Atelier) en regroupant :

- L'Etablissement actuel d'entretien du matériel remorqué voyageurs et Fret, avec un champ d'action régional. Il se compose d'un effectif de 160 agents.
- L'Entretien du matériel moteur, locomotives et locotracteurs, actuellement assuré par l'Atelier du Dépôt qui dispose d'un effectif d'une centaine d'agents.

Le nouvel Etablissement est créé au début de l'année 1992. C'est la fin de l'autorité d'un chef de Dépôt à responsabilité mixte : conduite et entretien.

Remaniement des installations

La création du nouvel Établissement implique certaines transformations et aménagements de locaux existants dont :

- Une partie située à l'intérieur du dépôt actuel : création d'un bureau administratif, d'un bureau de Direction, redistribution des surfaces pour d'autres services de l'atelier, réaménagement des vestiaires etc.,
- Une autre partie, dédiée à la Production, mais dispersée dans l'environnement de la rotonde, dans des locaux vétustes et inesthétiques.

Construction de nouveaux bâtiments

Les bâtiments de mauvaise qualité sont détruits. On édifie alors deux bâtiments de type industriels, choisis par l'Architecte des Bâtiments de France, prévus pour être démontés dans l'hypothèse d'une réorganisation :

- L'un, dit bâtiment A, d'une surface de 460 m², construit entre la rotonde et la remise annulaire abrite les ateliers destinés aux pièces des voitures de voyageurs, le bureau des Contremaîtres et chefs d'Équipes etc.
- L'autre, dit bâtiment B, d'une surface de 300 m², construit entre l'atelier et les voies principales côté Aix les Bains abrite la cellule gare, les travaux extérieurs, la soudure, les locaux des équipes diesel etc.

Montant total des travaux des deux bâtiments : 1,1 millions d'euros.

SAUVEGARDE

LES ROTONDES DU PLM

Sur notre région, le PLM a édifié des rotondes dans plusieurs dépôts importants comme ceux d'Ambérieu, d'Annemasse, de Grenoble, de Veynes et bien sur de Chambéry.

AMBÉRIEU

Lors de la création du dépôt d'Ambérieu, en 1875, le PLM y édifie une rotonde à charpente métallique et avec coupole centrale qui repose sur des piliers en fonte. Elle mesure 80 mètres de diamètre et dispose de 32 voies de remisage.

- En 1913, le dépôt est agrandi avec l'adjonction d'une nouvelle rotonde de 47 voies couvertes. C'est une structure en béton armé et briques. La plaque tournante centrale n'est pas couverte.
- En 1925, construction d'un parc de remisage découvert de 32 voies.
- Le plus important effectif se situe en 1930 avec un total de 215 locomotives à vapeur.
- En 1960, la rotonde PLM de 80 mètres, qui a déjà perdu sa coupole, est abattue. Le parc de remisage découvert est démonté.
- En 1972, démolition partielle de la rotonde en béton et briques.

ANNEMASSE

Lors de l'établissement de la ligne et de la gare d'Annemasse, le PLM y édifie une rotonde de 80 mètres, identique à celle d'Ambérieu et ajoute un parc de remisage découvert. Le plus important effectif se situe en 1938 avec 103 locomotives à vapeur.

- En 1930, la coupole de la rotonde est démontée.
- En 1972, la rotonde est fermée au trafic.

Aujourd'hui, elle est en état de ruine avancée et menace de s'écrouler.

GRENOBLE

En 1875, le PLM y édifie aussi une rotonde de 80 m, comme ci-dessus. Quelques années plus tard, le PLM édifie une remise semi-circulaire à deux pans couvrant 14 voies avec huit découvertes.

En 1906, construction d'un parc central de remisage de 32 voies. 18 seront couvertes par une remise en béton armé de type G, construite en 1929. Le plus important effectif se situe en 1925 avec 96 locomotives à vapeur. La rotonde perd sa coupole en 1935. Elle est abattue à son tour en 1965. La remise de type G est détruite en 1978.

VEYNES

Bien que Veynes ne se situe pas sur la région de Chambéry, il convient de mentionner sa rotonde métallique. Elle est construite en 1885. Elle mesure 90 mètres de diamètre et dispose de 36 voies. Elle est légèrement plus petite que celle de Chambéry. Le dépôt dispose aussi d'un parc de remisage découvert de 48 voies. À son apogée, le dépôt abrite 50 locomotives à vapeur en 1925.

C'est la seule rotonde avec celle de Chambéry à avoir gardé sa coupole jusqu'au bout !

Elle est malheureusement abattue le 6 novembre 1971.

RETOUR SUR LA ROTONDE DE CHAMBÉRY

Contrôle de la charpente

En 1976, un contrôle de la charpente métallique de la coupole est effectué par le Département des Ouvrages d'Art de Paris. A l'issue de celui-ci, le rapport mentionne de gros dégâts au niveau du sommet de la poutre de ceinture ainsi que des désordres au niveau des arcs de la coupole vers la pièce maîtresse.

Les dégâts sont dus au mauvais entretien de la toiture de la rotonde. Les ardoises mises en place après la guerre sont devenues poreuses et l'eau de pluie ruisselle de partout sur la charpente d'où une importante corrosion atteignant par endroits 60 %.

Il faut réparer

A l'issue de nombreuses démarches auprès d'entreprises spécialisées en charpente métallique, un premier montant des travaux est chiffré, ils s'élèvent à **3,5 millions d'euros**. S'engage alors le long débat : qui va payer ?

Les choses traînent en longueur et un montage financier paraît de plus en plus difficile à élaborer.

Le directeur Régional de l'époque (je préfère ne pas mentionner son nom) penche alors pour une solution moins onéreuse : la destruction de la rotonde évaluée à **0,76 millions d'euros**.

En 1982, la direction demande aux utilisateurs du bâtiment de faire-part de leurs besoins d'espaces couverts en cas de démolition. Une note rédigée par le directeur Régional précise que le maintien d'un tel bâtiment ne se justifie plus pour le service.

Premières réactions

Dès la parution de cette note, un petit collectif d'agents du dépôt de Chambéry se mobilise pour essayer d'éviter le pire à la rotonde car c'est la seule encore intacte en France et de plus la seule à disposer d'une charpente articulée de type Eiffel. Mais la pression de la Direction se fait de plus en plus sentir, si bien que le 14 juillet 1982, la presse publie de longs articles sur les menaces qui planent sur le devenir de la rotonde et de nombreux élus et associations sont mis au courant et réagissent spontanément.

Réactions rapides

La réaction de la Direction de la SNCF ne se fait pas attendre : démenti auprès des élus et contre-attaque dans la presse. Le petit collectif (je me retrouve seul) publie alors la lettre du directeur où il mentionne que le maintien de la rotonde ne se justifie plus !

Convoqué dès le lendemain au bureau du chef d'Atelier, il me signifie l'arrivée de gros ennuis. Ceux-ci n'affecteront que mon déroulement de carrière. Qu'importe, il faut coûte que coûte sauver la rotonde.

La récompense

Et voilà que de toute part, on s'intéresse enfin à la rotonde de Chambéry : la presse normale et spécialisée, les étudiants en architecture, les télévisions régionales et locales, les associations ainsi que de nombreux anonymes. Après deux années de bataille de courriers et de procédures, le 28 décembre 1984, arrive un arrêté, signé par monsieur le ministre, notifié par monsieur le Préfet de la Savoie en date du 25 mars 1985 et qui stipule :

-«(...) Inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques :

- **Rotonde monumentale du dépôt de Chambéry,**
- **Portails avec tours des tunnels de Brison et du Grand Rocher,**

Note faisant suite à un arrêté collectif concernant le patrimoine ferroviaire français (viaducs, tunnels, châteaux d'eau, maisons de garde barrières etc.) ».

La menace de démolition est donc provisoirement levée, mais une autre pèse toujours très lourd sur elle : l'inexorable action du temps qui ronge la charpente, à cause du très mauvais état des ardoises de la toiture. Elles se délitent complètement et l'eau de pluie a en grande partie décomposé le voligeage et fortement corrodé la charpente métallique.

La note augmente

Le classement de la rotonde impose à la SNCF d'effectuer les travaux de rénovation. Mais le temps passe et l'ardoise s'allonge : des 3,5 millions d'euros de 1972, on arrive en **1996** à la somme de **4 millions d'euros**, à la charge de la SNCF. La situation financière catastrophique de l'Entreprise n'est pas prête d'arranger les choses. Pour l'heure, la rotonde attend, jusqu'à quand, et que faire ?

Qui doit payer ?

Tout le monde se renvoie la balle et se retranche derrière l'arbitrage du Président de la République, Jacques Chirac, intervenu lors du Conseil des ministres restreint du 15 juillet 1975 :

-« (...) chaque ministère est responsable de l'entretien et de la restauration des monuments historiques qui lui sont affectés, ou des établissements publics placés sous sa tutelle. La loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques prévoit que les travaux sont à réaliser, toujours sous le contrôle du Ministère de la Culture et de la Francophonie (Direction du Patrimoine). »

Une sérieuse alerte

Au cours du mois de septembre 1996, les agents d'entretien de l'atelier découvrent, un lundi matin, qu'un morceau de la toiture (environ deux mètres carrés) de la partie annulaire, au droit de la voie 9, s'est effondré sur une locomotive en stationnement. Alertés, les services de l'équipement procèdent à un examen détaillé de la toiture de la partie annulaire et le verdict tombe :

-« La toiture de la partie annulaire est en bien plus mauvais état que l'on ne croyait et il y a réel danger. »

Mesures prises, en urgence

Par mesure de sécurité, six voies de remisage sont neutralisées et une entreprise spécialisée dans les travaux acrobatiques pose des filets de protection sur le pourtour de la partie annulaire ainsi qu'au sommet de la coupole.

Une question reste en suspend : en cas de forte chute de neige, la toiture résistera t'elle ?

Début des travaux de rénovation

La Direction est mise devant le fait accompli et devant l'urgence, le directeur Régional, monsieur Pierre **Gaudry** lance les travaux.

Dans l'urgence, on entreprend la recherche d'une entreprise de construction métallique spécialisée dans le rivetage. Il n'y en a plus en France !

Heureusement, la SNCF possède encore 4 équipes spécialisées dans l'entretien et la restauration des ponts métalliques (Equipes RPM).

C'est l'une d'entre elle, basée à Avignon, qui rejoint Chambéry au début de l'hiver 1996-97.

Mauvaise surprise

Au cours du mois de novembre 1996, la toiture est déposée au dessus des six voies interdites. Des dégâts non prévus apparaissent alors sur les pannes qui relient les arbalétriers aux faux arbalétriers. La cornière supérieure des pannes, sur laquelle repose les chevrons de la charpente, est tellement corrodée que le remontage de la toiture est impossible à réaliser : il faut les refaire entièrement !



*A gauche, l'état de corrosion d'une panne du châssis vitré circulaire,
à droite, l'action de la corrosion sur le pied d'un lanterneau.
Clichés et collection G. JENNY*

Un important chantier

Il faut refaire à l'identique de nombreuses pannes (assemblage par rivetage à chaud à 890 degrés). Même opération pour les pièces qui composent la partie supérieure de la poutre de ceinture (là où la coupole rejoint la partie annulaire), ainsi que les châssis vitrés rayonnants et les trois lanterneaux vitrés supérieurs.

Coût total de l'opération pour la rénovation de **1/6 de la partie annulaire** en 1997 : **290 000 euros**.

Nouvelle phase de travaux au cours de l'hiver **1997-98** pour le traitement d'un nouveau 6^{ème} de la partie annulaire pour un montant de **321 000 euros**.

Cela représente à nouveau :

- Le remplacement d'environ 12 tonnes de ferrailles de charpente,
- La pose de plus de 1 000 rivets, chauffés à 890 degrés et posés un par un,
- 3 000 heures de travail pour l'équipe RPM,
- 66 m³ de bois de charpente pour la réalisation du voligeage,
- 24 500 ardoises d'Espagne, posées une à une sur de petits crochets.

Organiser le concert du siècle

Depuis le début des travaux, la SNCF supporte seule le financement. Rien ne bouge du côté des Ministères. Afin de relancer la machine, monsieur le directeur Régional, Joseph **Moulin**, propose au service de la Communication d'organiser un concert dans la rotonde afin de faire descendre de Paris les grands décideurs : les ministres et autres.

Il reste alors 6 mois avant les dates du concert fixées au 19 et 20 juin 1998. Il faut tout organiser de A jusqu'à Z.

Le Centre Audio Visuel de la SNCF (CAV) est sollicité pour la réalisation d'une cassette de présentation de la rotonde avec bien sûr les points forts motivant sa conservation et sa rénovation au titre de la sauvegarde du patrimoine industriel. Autre but de la cassette, faire toucher du doigt, et en une seule fois, le problème du financement auprès des grands décideurs : Ministère de la Culture, des Transports, Conseil Régional et Général et élus divers de tout bords.

Le pari est gagné

Le 17 juin, vers 6h00 la dernière locomotive quitte la rotonde. Le courant est coupé dans les caténaires. Commence alors le montage de deux tribunes et d'une scène sur la plaque tournante par les agents du dépôt et d'autres services qui se sont tous portés volontaires.

Tout est en place en temps voulu et les 19 et 20 juin 1998, plus de 2 000 spectateurs (grands décideurs compris) assistent, dans ce cadre grandiose et unique, au concert de **Julien Thomas** et du groupe **D'jazz Expérience**. La rotonde est rendue au service le lendemain, après démontage de toutes les installations vers 17h00.

L'objectif Communication a été atteint

À peine une semaine après le spectacle, une délégation d'élus Chambériens s'est rendue sous la coupole pour constater l'étendue des travaux en cours sur un nouveau 6^{ème} de la partie annulaire. Le directeur Régional, Joseph **Moulin** a donc accueilli Messieurs Louis **Besson**, Secrétaire d'Etat au Logement, André **Gilbertas**, Maire de Chambéry et les Conseillers Municipaux chargés du patrimoine. Ils accompagnaient dans cette visite François **Barre**, directeur de l'Architecture au Ministère de la Culture.

Un premier contact qui relance favorablement les discussions sur le financement des travaux de rénovation de la rotonde de Chambéry. Pour la saison 1998-99, la région de Chambéry a budgétisé une nouvelle tranche de travaux sur la charpente de la partie annulaire pour un montant de 458 000 Euros.

Bonne nouvelle du côté de la ville de Chambéry

Celle-ci vient de signer avec l'Etat, pour une durée de trois ans, un contrat de rénovation du centre historique de la cité des Ducs. Les élus chambériens y ont inclus la rotonde au titre du patrimoine industriel à sauvegarder. Effet immédiat du Ministère des Transports, propriétaire de la rotonde selon la loi de juillet 1976, il verse à la SNCF, une somme de 7 640 Euros pendant trois ans, à titre exceptionnel en attendant de nouvelles réunions avec les partenaires concernés par le financement des travaux.

2/6ème d'un coup

Afin de gagner du temps avec l'équipe RPM, il a été décidé de confier aux ateliers Equipement de Saulon, la confection des pannes de la charpente. Avec le petit coup de pouce financier du Ministère, cette solution a permis de traiter d'un seul coup 2/6 de la partie annulaire

La partie annulaire est terminée

En **2002**, une nouvelle équipe RPM, celle basée à Caen, traite le dernier sixième de la partie annulaire. Le montant des travaux est estimé à **500 000 euros**. Au total, la SNCF a dépensé, au titre de la rénovation de la partie annulaire de la rotonde, plus de **2,5 millions d'euros**.

Il reste maintenant à traiter la coupole.

La SNCF estimant qu'elle fait partie d'un élément architectural dont elle peut très bien se passer pour le service, ne désire pas en financer la rénovation.

Grand Lac

Pour l'heure, des réunions sont organisées avec les responsables du projet Grand Lac, en la personne de monsieur Jacques **Rambaud**, chargé de mission auprès du Préfet, pour une prise en charge du montant des travaux de rénovation de la coupole. Le principe semble acquis, mais les représentants de Grand Lac demandent à la Direction de la SNCF, l'ouverture de la rotonde pour des visites de type Patrimoine Industriel avec un cheminement libre des visiteurs.

Plusieurs solutions sont à l'étude avec l'aide et les conseils de l'Architecte des Bâtiments de France, monsieur **Lemarie**, l'Architecte de Grand Lac, monsieur Jérôme **Mottini** et le service Communication de la Région de Chambéry. Depuis le début du printemps 2002, des visites des installations ferroviaires du dépôt de Chambéry sont aussi programmées avec les Guides Conférenciers de l'Office du Tourisme de Chambéry.

La fin des travaux de restauration de la rotonde

Depuis le début du mois de juin 2005, les travaux reprennent sur la coupole. Première partie traitée : la lanterne vitrée avec la remise en place de la décoration zénithale. Il faut encore investir au moins 2,5 millions d'euros pour la rénovation de la charpente et de la toiture de la coupole ainsi que la remise en état des murs et baies vitrées. Aujourd'hui, la réfection complète de la toiture de la coupole est terminée.

En 2010, la remise en état des maçonneries ainsi que le remplacement des baies vitrées sont en cours de réalisation. A l'issue de ce dernier chantier de restauration, la rotonde de Chambéry sera "presque" neuve !

**Au total, la rénovation de la rotonde devrait
coûter plus de 5,7 millions d'euros.**

MATERIEL MOTEUR

DU PLM À LA SNCF

LES LOCOMOTIVES À VAPEUR

Époque du Chemin de Fer Victor Emmanuel

En 1855, la Compagnie du Chemin de Fer du Victor Emmanuel reçoit **cinq** locomotives de **type 020**, construites par **Cockerill**, une société belge. L'année suivante, **six** locomotives identiques sont achetée en Angleterre, alors que **quatre** autres machines de **type 120**, sont livrées par **Cockerill**, pour assurer la remorque des trains de voyageurs.

En 1858, les ateliers **GOUIN** livrent **cinq** machines de **type 120**, pour trains de voyageurs.

Époque de la Compagnie du PLM

Dans un premier temps, la Compagnie du PLM utilise les locomotives issues de l'héritage des anciennes compagnies. Le dépôt de Chambéry héberge alors :

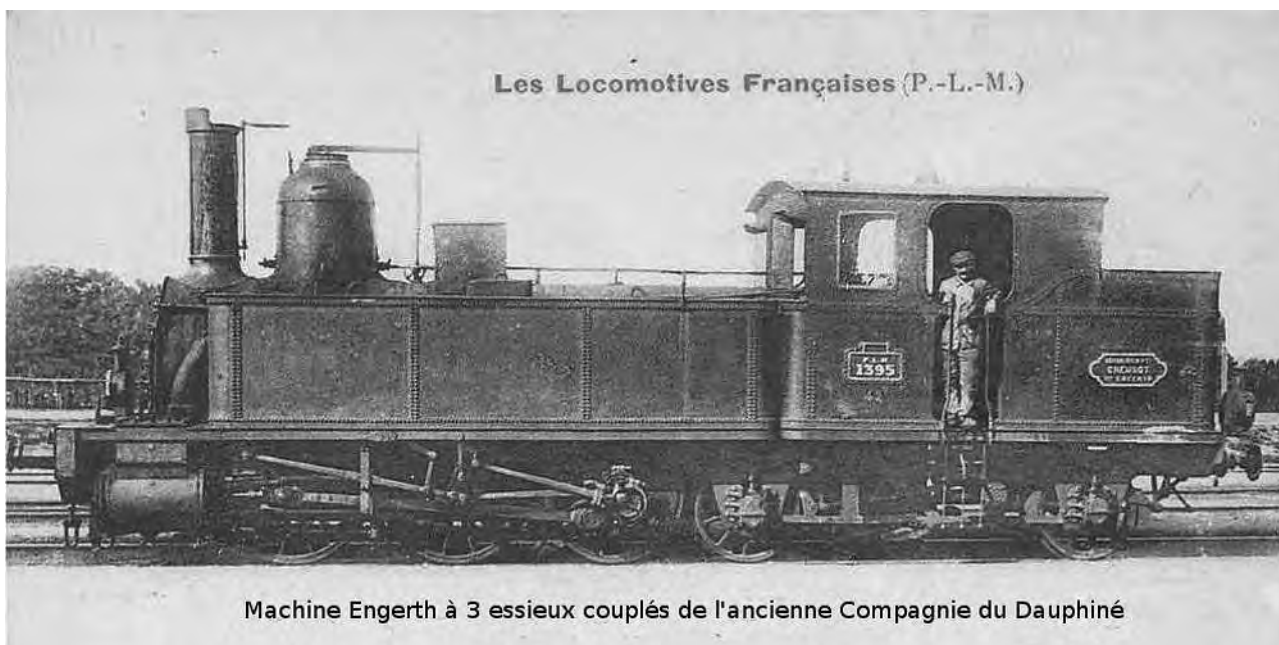
- des machines-tender système **Engerth**, de **type 022 et 032**, des anciens Chemins de Fer du Dauphiné. Elles ont été construites entre 1857-1858, pour assurer la remorque de trains légers sur les lignes à forte pente. En 1875, elles reçoivent un dôme à vapeur, un abri pour le mécanicien et un équipement de frein pneumatique,



Une locomotive Engerth 022 en tête d'un train en gare de Chambéry.

A l'arrière plan une locomotive -tender Mammouth de type 030.

Cliché Musée Savoisien, collection G. JENNY



Une locomotive Engerth 032 de l'ex Chemin de Fer du Dauphiné.

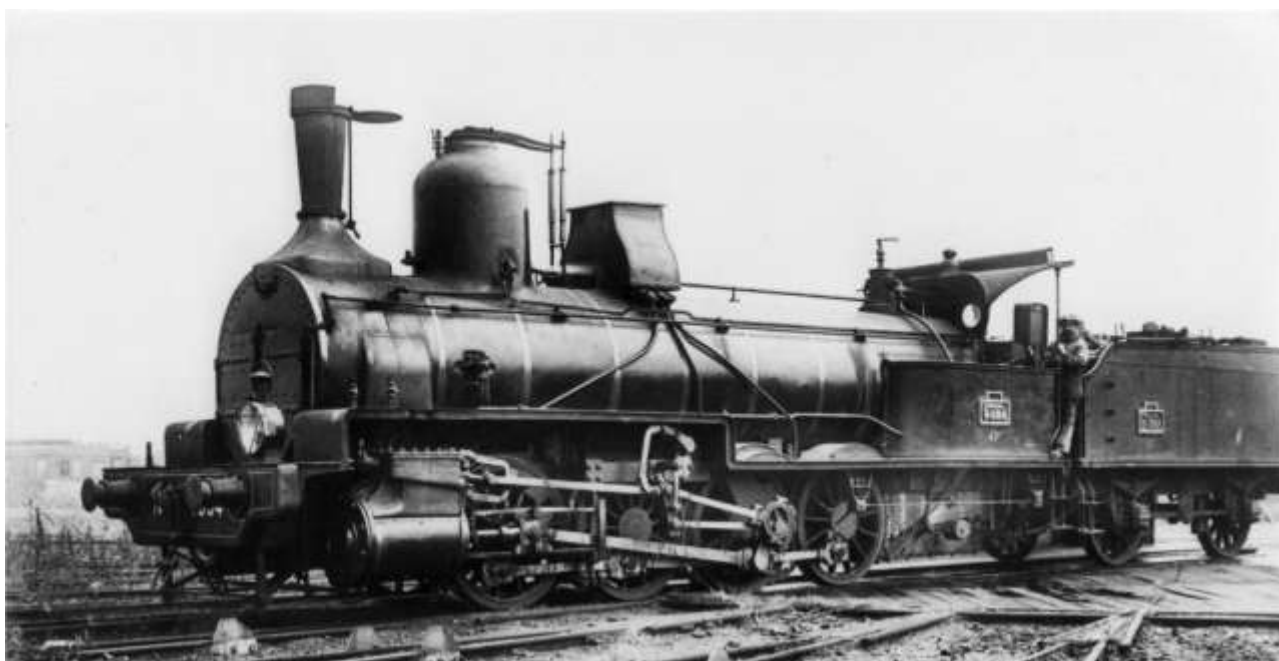
Cliché : les locomotives du PLM, collection G. JENNY

- des machines-tender dites Mammouth, de **type 030**, qui proviennent de l'ancienne Compagnie du Paris à Lyon. Elles ont été construites entre 1852 et 1859.

Les années 1900

Vers les années 1900, on remarque au dépôt de Chambéry :

- des locomotives pour trains de marchandises de **type 040**, série 4501 à 4560, provenant de la transformation de 030 Bourbonnais en 040 entre 1892 et 1909. Elles sont utilisées sur les lignes à profil difficile,



Locomotive type 040 du PLM. Cliché La Vie du Rail

- des locomotives pour les trains de voyageurs rapides, de **type 220**, dites **Grosses C**, locomotives construites à 160 exemplaires entre 1894 et 1901. Elles ne circulent pas sur Chambéry-Modane

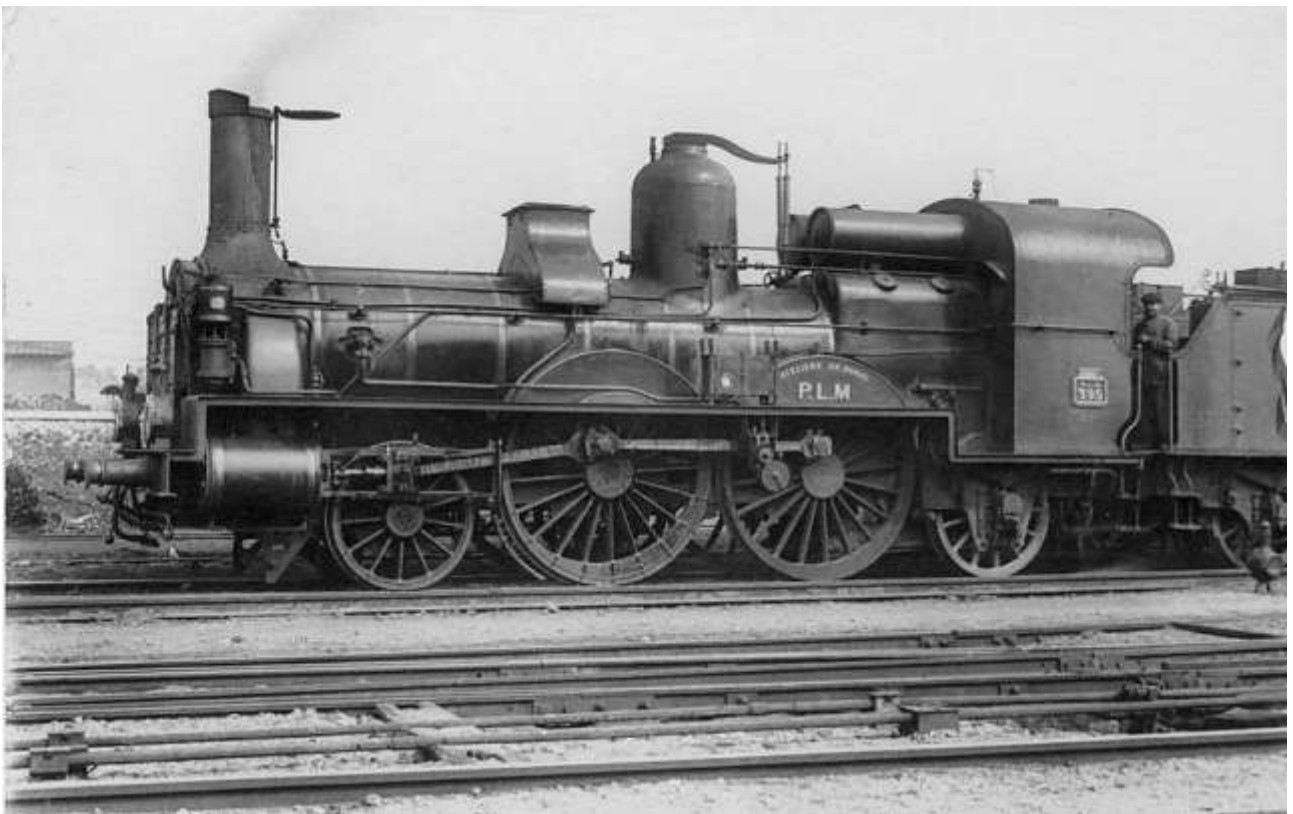


Locomotive type 220 pour trains rapides, dites grosses C. Cliché DR, Collection G. JENNY

Les années 1912 (PLM)

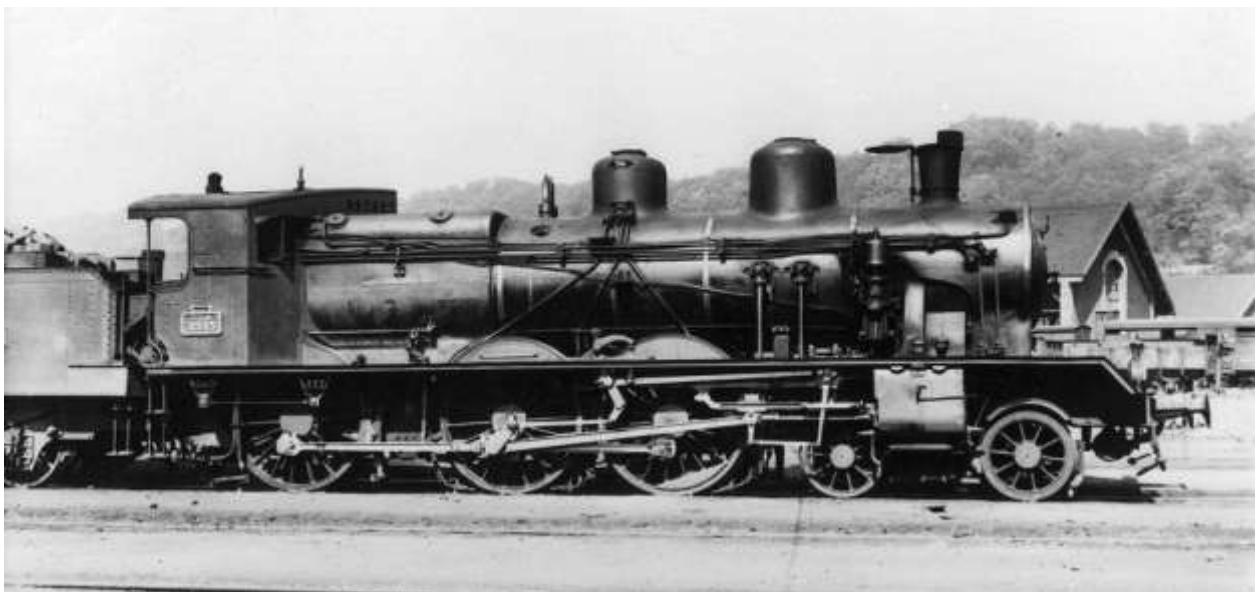
Vers 1912, le dépôt de Chambéry abrite :

- **Huit locomotives de type 121**, de la série 111 à 400, construites entre 1876 et 1884. Elles sont destinées à la remorque des trains rapides de voyageurs entre Culoz et Modane,



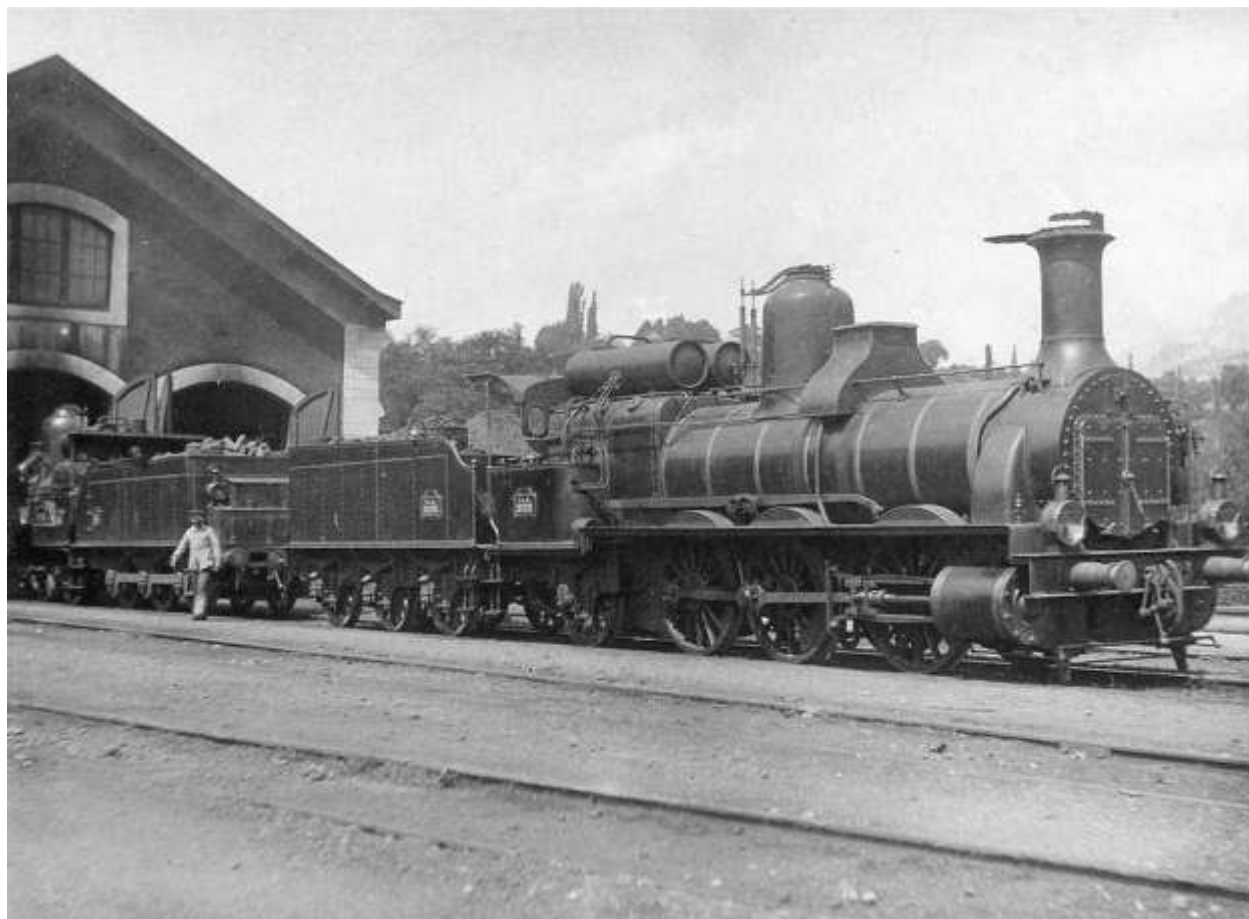
Locomotive de type 121. Collection G. JENNY

- **Huit** locomotives de **type 230**, de la série 2601 à 2760, construites entre 1905 et 1912. Elles assurent aussi la remorque des trains rapides sur l'axe Culoz-Modane,



Locomotive type 230. Cliche La Vie du Rail

- **27** locomotives de **type 230**, de la série 3401 à 3735, construites entre 1902 et 1913. Elles remorquent les trains de voyageurs sur les lignes vers Culoz ou Grenoble,
- **16** locomotives de **type 031**, de la série 3081 à 3103, construites entre 1869 et 1887. Elles remorquent les trains omnibus et de marchandises sur les antennes d'Annecy, Moûtiers ou Saint André le Gaz,



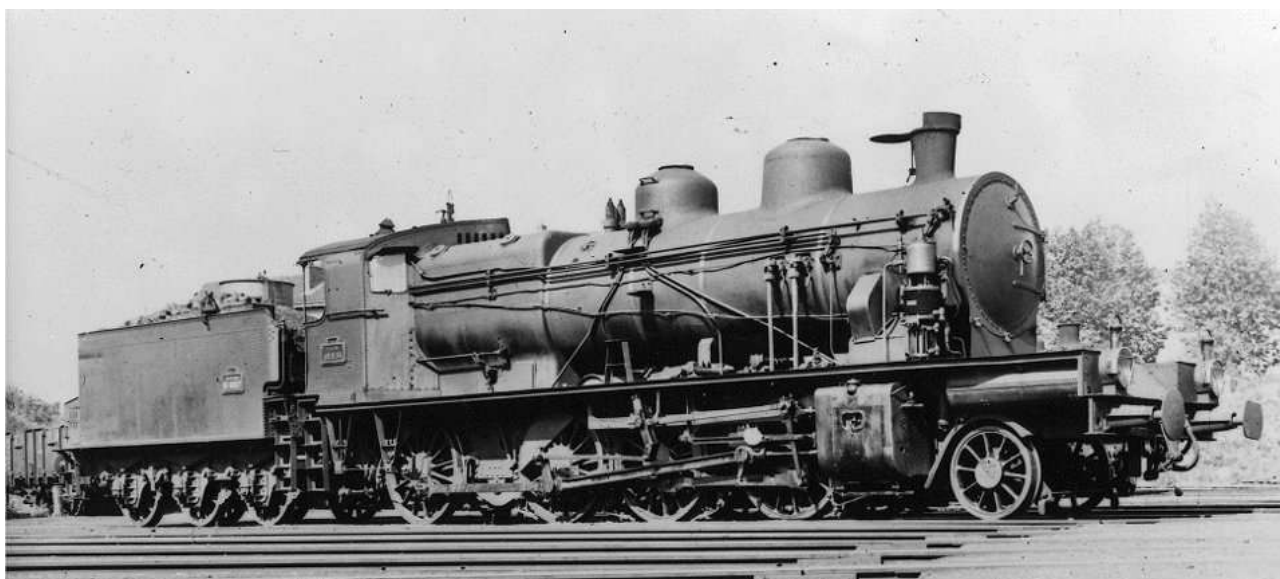
Une locomotive type 031 devant les remises PLM du dépôt de Chambéry. Collection G. JENNY

- **Trois** locomotives de **type 040**, de la série 4001 à 4165, construites entre 1869 et 1887. Elles remorquent les trains lourds de marchandises vers Ambérieu, Grenoble ou Modane,



Gare d'Aix les Bains, stationnement d'une locomotive type 040. Collection G. JENNY

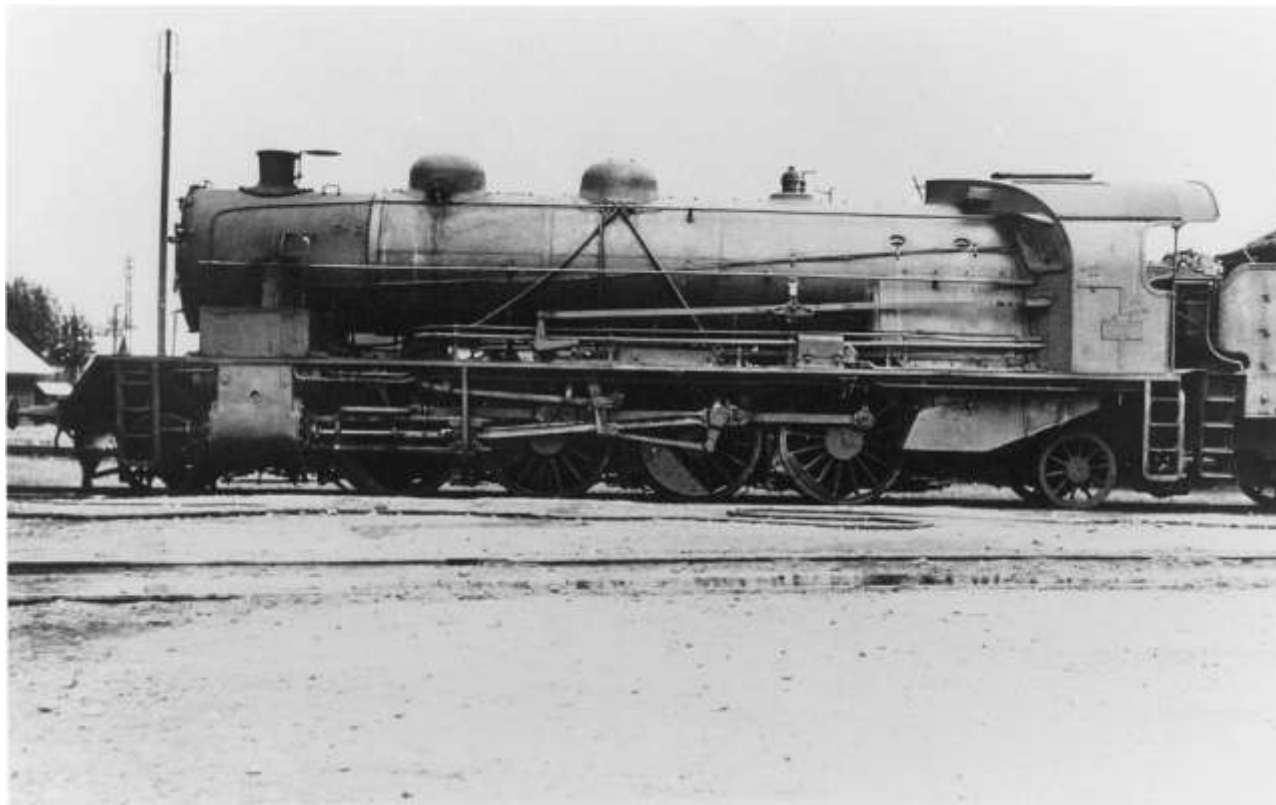
- **25** locomotives de **type 140**, de la série 4295 à 4499, construites entre 1910 et 1911. Elles remplacent les séries anciennes, au fur et à mesure de leur livraison.



Une locomotive type 140. Cliché La Vie du Rail

La fin des séries anciennes

En 1919, le PLM sort de ses ateliers les premières **Mikado**, locomotives de **type 141**, de la série 1013 à 1129.



Les nouvelles locomotives type 141. Cliché La Vie du Rail

Dès leur affectation au dépôt, elles prennent le relais des anciennes séries. Elles remorquent les lourds trains de marchandises sur les axes de Modane, Ambérieu et Grenoble.

Nouvelle numérotation des locomotives

Face à l'arrivée de nouvelles séries de locomotives, à la radiation des locomotives anciennes ou à leur modification en locomotives de manœuvre, il se pose un problème de numérotation. Entre 1925 et 1926, la Compagnie du PLM adopte une nouvelle forme de numérotation pour identifier ses séries de locomotives.

Exemple :

La série ancienne **1013 à 1129** devient **141 B 1 à 117**.

- 141 = disposition et nombre des essieux : directeurs, moteurs, porteurs.
- B = Lettre de la série : la deuxième de la série des 141.
- 1 à 117 = numéro de la locomotive dans la série.

Cette même année, le dépôt de Chambéry réceptionne des **Consolidations**, locomotives du **type 140** :

- **19** locomotives de **type 140 D**.
- **28** locomotives de **type 140 F**.

Elles assurent la remorque de trains divers sur Ambérieu, Modane, Grenoble et Saint André le Gaz.

La mise sous tension du 3^{ème} rail entre Chambéry et Modane, en mai 1930, réduit l'activité des locomotives à vapeur.

Une nouvelle série de locomotives

En 1931, le dépôt de Chambéry reçoit directement des constructeurs **21** locomotives de **type 242**, série 28 à 49. Ces machines-tender permettent d'exploiter de façon économique les antennes à voie unique comme Bourg Saint Maurice, Saint André le Gaz ou Annecy.

La mise en service des installations électriques par caténaire entre Chambéry et Culoz, en février 1936, réduit de nouveau le rayon d'action des locomotives à vapeur du dépôt de Chambéry.

Période SNCF (à partir de 1938)

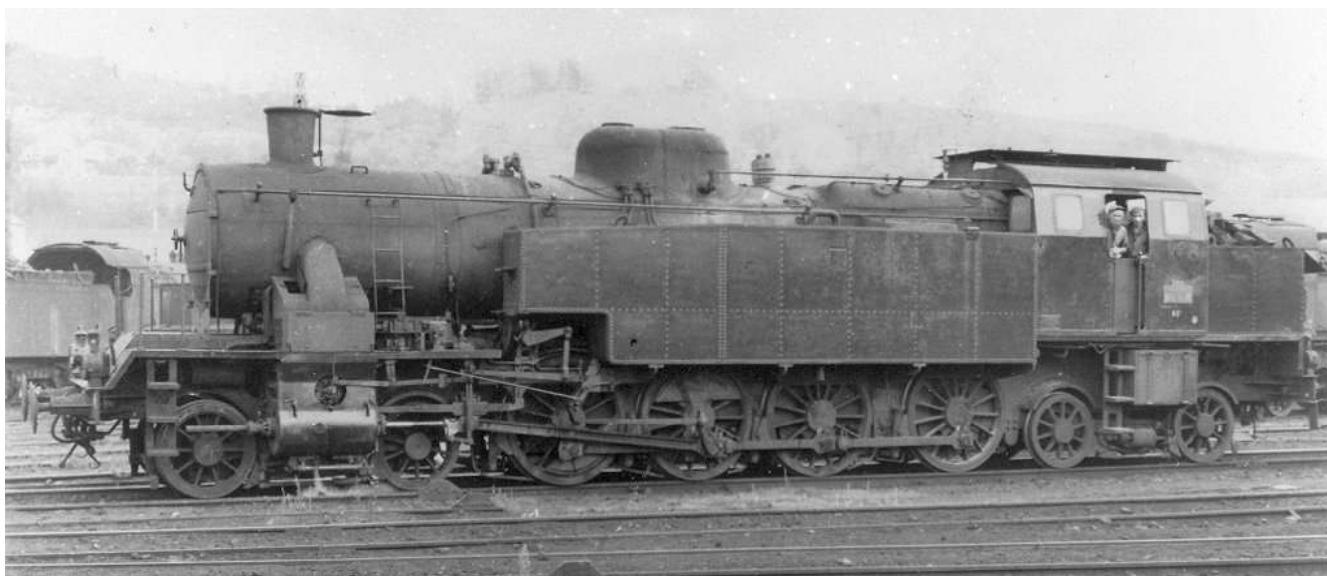
Bilan du raid aérien du 26 mai 1944 sur le dépôt de Chambéry, avec 54 locomotives présentes ce jour là :

- 24 locomotives électriques,
- 15 locomotives à vapeur
- et cinq fourgons chaudière mis hors d'usage.

Le parc en 1946

En 1946, le parc des locomotives à vapeur se décompose en :

- **11** locomotives de **type 242 CT**,
- **27** locomotives de **type 242 DT**,
- Plusieurs **030** ou **040** tendérisées pour le service des manœuvres en gare ou au dépôt.



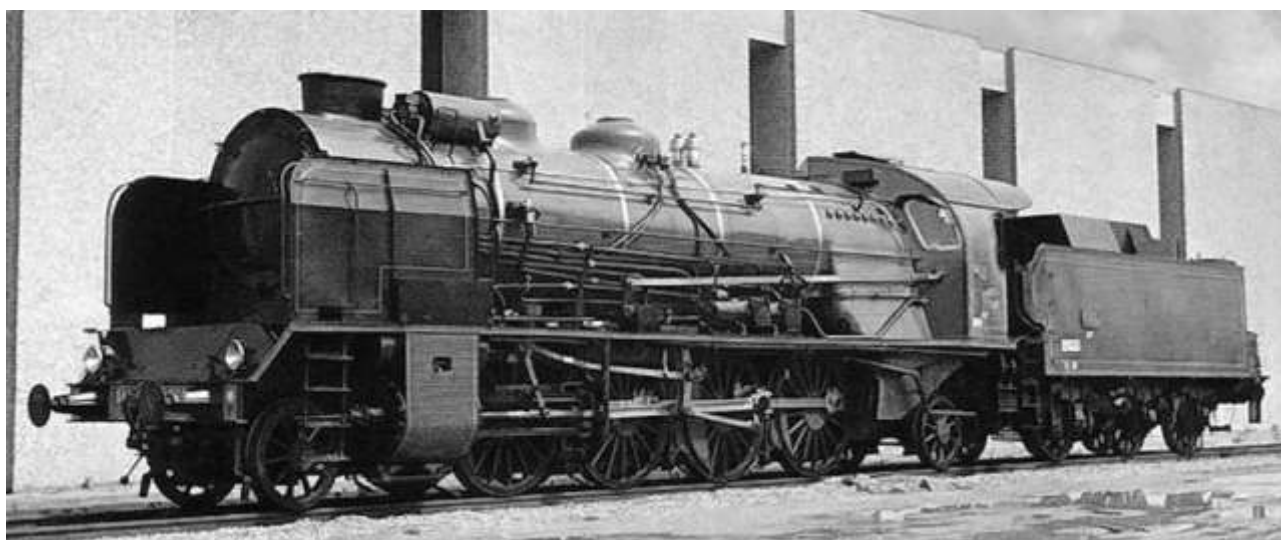
Une locomotive 242 CT au parc vapeur de Chambéry. Cliché La Vie du Rail



Locomotive 040 TC dite « coucou » par les équipes de manœuvre. Cliché La Vie du Rail

Nouvelle mise sous tension

La caténaire est mise sous tension entre Culoz et Lyon en septembre 1953. La fin approche pour la traction vapeur. Il ne reste alors plus que **20** locomotives de **type 141 E** qui sont modifiées par l'atelier du dépôt et deviennent ainsi des **141 F**.



*La locomotive type 141 F.286, unique exemplaire conservé à la Cité du Train de Mulhouse.
Collection G. JENNY*

En 1959, le dépôt de Grenoble reçoit en affectation **21** locomotives de **type 141 R**, chauffées au charbon.



Locomotive 141 R à Chambéry, prête au départ pour Grenoble. Cliché Henri Billiez, collection G. JENNY

Elles se substituent rapidement aux **141 F** de Chambéry. Le dépôt en conserve **3** en réserve. Et le dépôt vapeur de Chambéry passe du statut de dépôt titulaire à celui de dépôt relais.

Il n'y a plus de locomotives à vapeur affectées au dépôt de Chambéry.

Danger de mort

Un nouveau danger menace alors la traction vapeur. Déjà, en 1956, l'arrivée de **3** locomotives diesel de type **040 DE** (BB 63000) ainsi que **6** locotracteurs (Y 6000) ont fait disparaître les derniers coucous de manœuvre : les **040 TC**. Ce n'était que le commencement de la fin :

- Juillet 1962, arrivée d'un parc de **BB 66000**
- Août 1963, c'est le tour de **30 BB 67000**
- Mars 1965, arrivée de **14 A1A-A1A 68000**. Ces locomotives diesel sont équipées d'une chaudière à vapeur pour le chauffage des trains. Elles circulent alors sur toutes les lignes non électrifiées de la région de Chambéry.

1965, marque la fin de la vapeur au dépôt de Chambéry après un règne de 109 ans !



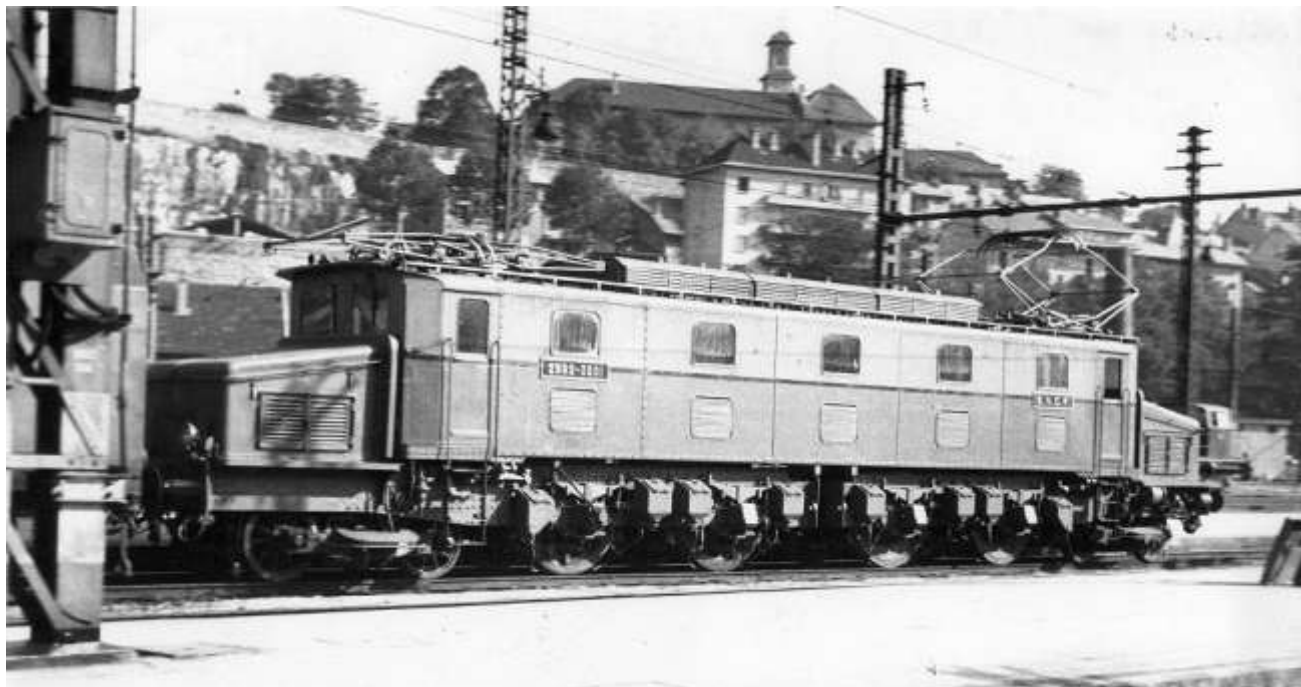
Une locomotive diésel A1A A1A 68000 au dépôt de Chambéry. Cliché Noël Bret, collection G. JENNY

LES LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES DU PLM

La première livraison

Le PLM ayant décidé l'électrification de l'axe Chambéry-Modane, passe commande à l'industrie privée pour la fourniture en 1925, d'un certain nombre de locomotives électriques. Les premiers essais sont effectués dès la livraison, sur la section en service de Chambéry à Saint Pierre d'Albigny.

LA 242 AE 1



La 2BB2 3201, ex 242 AE 1 entre en gare de Chambéry. Cliché Henri Billiez, collection G. JENNY

C'est une locomotive mono-caisse qui repose sur deux « trucks » solidement articulés par une rotule, et qui comportent chacun un bogie porteur de type PLM. Le constructeur, la **Société Alsacienne de Construction Mécanique** (SACM) a choisi une solution de transmission différente pour chaque « truck » dans un but comparatif. L'un reçoit une transmission par engrenages rigides, arbre creux et ressorts de type Westinghouse, l'autre une transmission par engrenages élastiques, arbre creux, anneau dansant et biellettes articulées.

Configuration des essieux	2B+B2	Vitesse limite	110 km/h
Date de livraison	1926	Diamètre des roues motrices	1,59 mètre
Constructeurs mécanique/électrique	SACM/SACM	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	2300 chevaux	Poids par essieu porteur	14,550 tonnes
Nombre de moteurs de traction	8 (4 moteurs à double induits)	Poids par essieu moteur	18,300 tonnes
Longueur totale	21 mètres	Numérotation SNCF	2BB2 3201
Poids en ordre de marche	132 tonnes	Date de mise à la réforme	24 février 1957

LA 242 BE 1



Essais à Bois Plan de la 242 BE 1, future BB 3301.

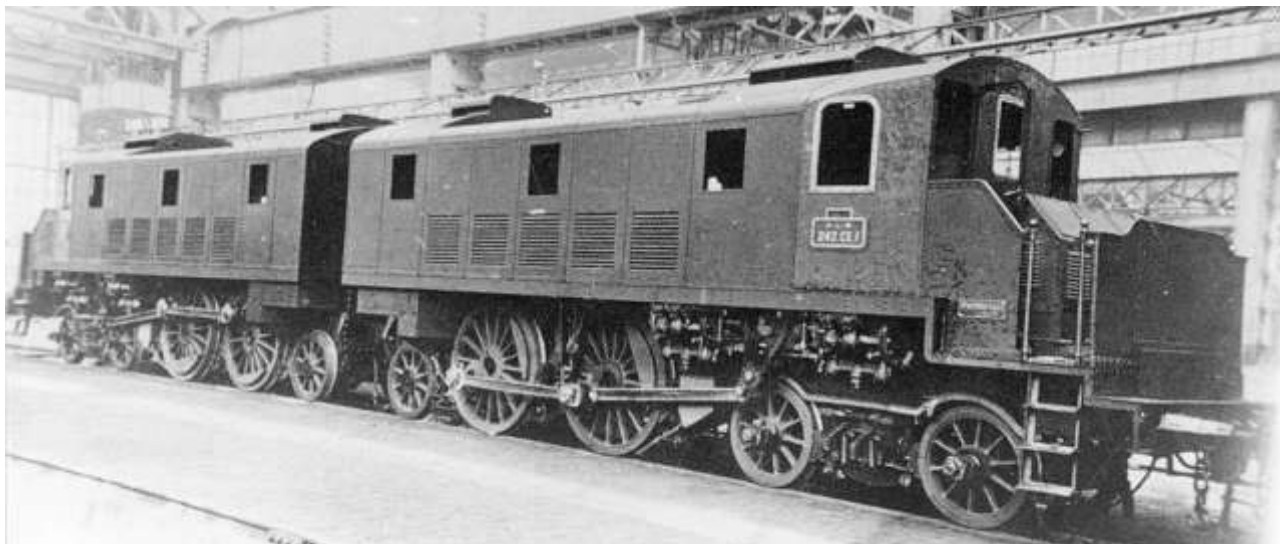
Cliché Oerlikon, collection G. JENNY

Cette locomotive a été construite par le groupement **Batignolles-Nantes-Oerlikon**. Elle se différencie extérieurement de la 242 AE 1 seulement par quelques détails tels que les vitres latérales et les ouïes d'aération sur les flancs. Tout comme la 242 AE 1, elle dispose pour la traction, de 4 moteurs doubles (à deux induits), moteurs entièrement suspendus (fixés directement sur les « trucks »).

Transmission par système d'arbre creux, anneau dansant et biellettes articulées.

Configuration des essieux	2B+B2	Vitesse limite	110 km/h
Date de livraison	1926	Diamètre des roues motrices	1,59 mètre
Constructeurs mécanique/électrique	Batignolles/Oerlikon	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	2530 chevaux	Poids par essieu porteur	13,150 tonnes
Nombre de moteurs de traction	8 (4 moteurs à double induits)	Poids par essieu moteur	18,750 tonnes
Longueur totale	20 mètres	Numérotation SNCF	2BB2 3301
Poids en ordre de marche	126,6 tonnes	Date de mise à la réforme	Plus de dossier en archives

LA 242 CE 1



La 242 CE 1 en cours de finition. Collection G. JENNY

Cette locomotive a été conçue par l'ingénieur **Auvert**. Ce prototype diffère radicalement des autres locomotives : elle comporte deux caisses, elle est de configuration 2B1+1B2. Constructeurs : la société Fives Lille.

Elle ne possède ni rhéostat, ni contacteurs. Ces dispositifs sont remplacés par un système de traction auto régulé (STAR) essayé sur des motrices du métro parisien. Elle comporte un moteur électrique dans chaque demi-machine. La transmission du mouvement s'effectue par des bielles motrices et d'accouplement pour chaque groupe d'essieux.

Victime d'un incendie dans sa partie électrique, elle est jugée irréparable et avec moins de 7 000 km, elle est promise au ferrailage en 1927.

Configuration des essieux	2B1+1B2	Vitesse limite	110 km/h
Date de livraison	1926	Diamètre des roues motrices	1,65 mètre
Constructeurs mécanique/électrique	Fives-Lille/Fives-Lille	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	3000 chevaux	Poids par essieu porteur	Plus de dossier
Nombre de moteurs de traction	2	Poids par essieu moteur	Plus de dossier
Longueur totale	22,65 mètres	Numérotation SNCF	Jamais numérotée
Poids en ordre de marche	164 tonnes	Date de mise à la réforme	1927 avec seulement 6 889 km parcourus

LA 161 AE 1



La 1ABBA1-3501, ex 161 BE 1 stationne en tête du faisceau de Chambéry côté Modane.

Cliché Henri Billiez, collection G. JENNY

Cette locomotive provient de la **Société d'études pour l'Electrification des Chemins de Fer** (ECF). Elle a été construite par **Schneider-Jeumont-Alstom**. Elle comporte deux caisses reliées par un passage à soufflet. Chaque caisse repose sur deux « trucks » donnant l'illusion d'une BB+BB. Mais en réalité, il s'agit d'une 1AB+BA1. Le premier « truck » de chaque demi-machine est mixte avec un essieu porteur extrême. La traction est assurée par des moteurs suspendus par le nez, la transmission s'effectue par engrenages élastiques.

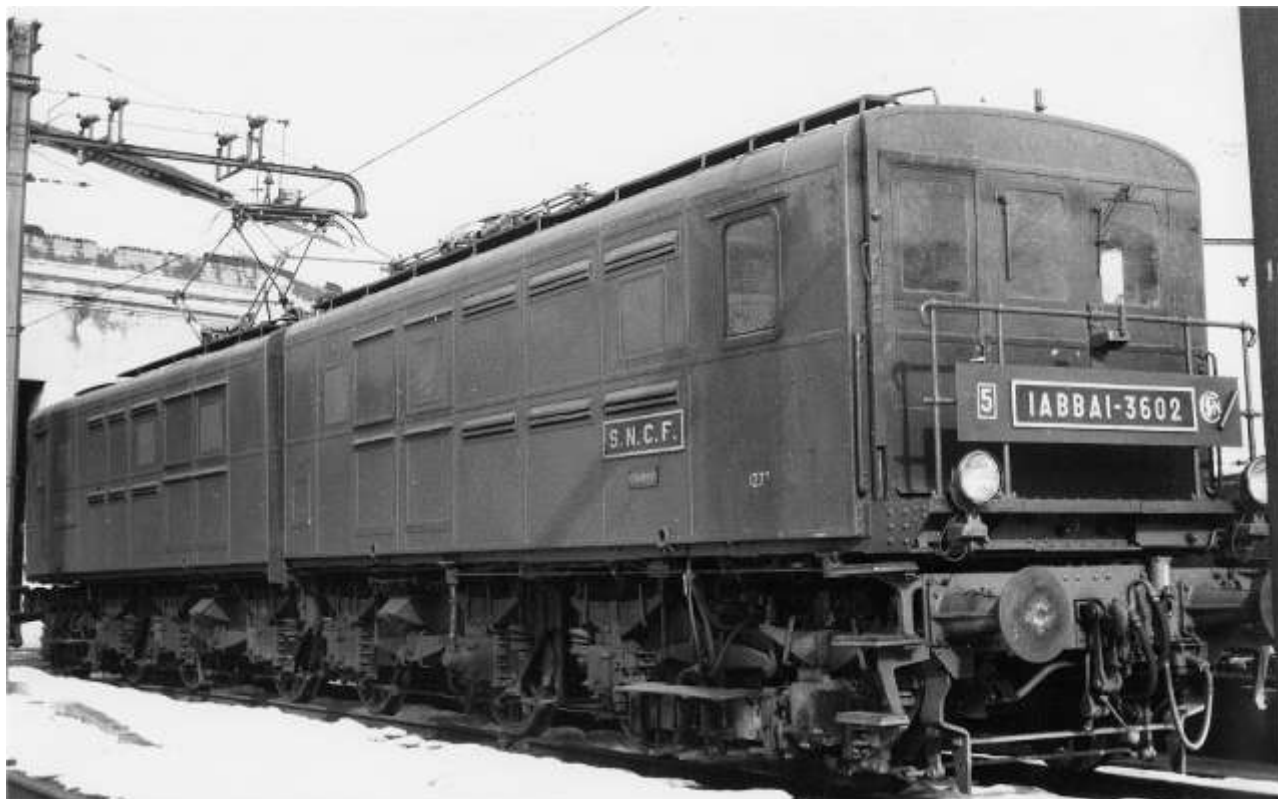
Configuration des essieux	1AB+BA1	Vitesse limite	100 km/h
Date de livraison	1925	Diamètre des roues motrices	1,260 mètre
Constructeur mécanique/électrique	Schneider-Jeumont/Alstom	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	2270 chevaux	Poids par essieu porteur	11,300 tonnes
Nombre de moteurs de traction	6	Poids par essieu moteur	16,500 tonnes
Longueur totale	20,58 mètres	Numérotation SNCF	1ABBA1 3501
Poids en ordre de marche	121,5 tonnes	Date de mise à la réforme	1 janvier 1967

La deuxième livraison

Jusqu'en 1930, le PLM reçoit directement des constructeurs 30 nouvelles locomotives électriques pour la remorque des trains de marchandises.

- 10 locomotives de la série 161-BE-1 à 10
- 10 locomotives de la série 161-CE-1 à 10
- 10 locomotives de la série 161-DE-1 à 10

LES 161 BE 1 À 10



La 1ABBA1-3602 au dépôt de Chambéry. Cliché Marcel Faudon, collection G. JENNY

Commandées peu après les essais de la 161 AE 1 de vitesse, les 10 locomotives ne diffèrent que par leur rapport d'engrenage et par les roues dentées rigides. La vitesse est alors limitée à 80 km/h

Configuration des essieux	1AB+BA1	Vitesse limite	80 km/h
Date de livraison	1929	Diamètre des roues motrices	1,26 mètres
Constructeurs mécanique/électrique	ECF/Thomson-Houston	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	2270 chevaux	Poids par essieu porteur	12,450 tonnes
Nombre de moteurs de traction	6	Poids par essieu moteur	17,500 tonnes
Longueur totale	20,58 mètres	Numérotation SNCF	1ABBA1 3601 à 10
Poids en ordre de marche	130 tonnes	Dates de mise à la réforme	Première le 3 juillet 1969, dernière : 8 janvier 1973

LES 161 CE 1 À 10



La 1CC1-3707 en gare de Chambéry. Cliché DR, collection G. JENNY

Ce sont de longues locomotives mono-caisses, avec des plates-formes d'extrémité plus vastes donnant accès aux cabines de conduite par une porte centrale. La caisse repose sur deux « trucks » comportant chacun trois essieux moteurs (moteurs de traction suspendus par le nez). La transmission s'effectue avec des roues dentées élastiques. Aux extrémités, un essieu porteur agit comme bissel.

Configuration des essieux	1C+C1	Vitesse limite	80 km/h
Date de livraison	1928	Diamètre des roues motrices	1,40 mètre
Constructeurs mécanique/électrique	SACM/CEF	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	2050 chevaux	Poids par essieu porteur	10,900 tonnes
Nombre de moteurs de traction	6	Poids par essieu moteur	17,800 tonnes
Longueur totale	21,20 mètres	Numérotation SNCF	1CC1 3701 à 10
Poids en ordre de marche	128,5 tonnes	Dates de mise à la réforme	Première le 6 septembre 1967 dernière : 10 mai 1972

LES 161 DE 1 À 10



La 1CC1-3803 à la sortie de la rotonde de Chambéry. Cliché Noël Bret, collection G. JENNY

Elles entrent aussi dans la famille des locomotives à deux caisses. Elles comportent un capot à chaque extrémité. On retrouve une conception classique de deux « trucks » à trois essieux moteurs (moteurs suspendus par le nez) encadrés par deux bissels extrêmes. Pour la transmission, la n° 1 possède une transmission par roue dentée élastique et les neuf autres une roue dentée rigide.

Configuration des essieux	1C+C1	Vitesse limite	80 km/h
Date de livraison	1928	Diamètre des roues motrices	1,43 mètre
Constructeurs mécanique/électrique	CEM/Fives-Lille	Freinage par récupération	Oui
Puissance unihoraire	2070 chevaux	Poids par essieu porteur	9,700 tonnes
Nombre de moteurs de traction	6	Poids par essieu moteur	18,700 tonnes
Longueur totale	21,60 mètres	Numérotation SNCF	1CC1 3801 à 10
Poids en ordre de marche	129,5 tonnes	Dates de mise à la réforme	Première le 25 novembre 1968, dernière : 17 septembre 1973

UNE LOCOMOTIVE ENCORE PLUS PUISSANTE

Si seule la ligne de la Maurienne avait été en cause, il est probable que la série des locomotives de vitesse se serait réduite à une reproduction du prototype 242 BE 1, tant elle donnait satisfaction. Mais dans la perspective de l'électrification de la Côte d'Azur et d'un éventuel raccourci Avignon-Les Arcs, la Compagnie du PLM se devait d'étudier une locomotive encore plus puissante pour remorquer de lourds convois de voyageurs sur des profils difficiles.

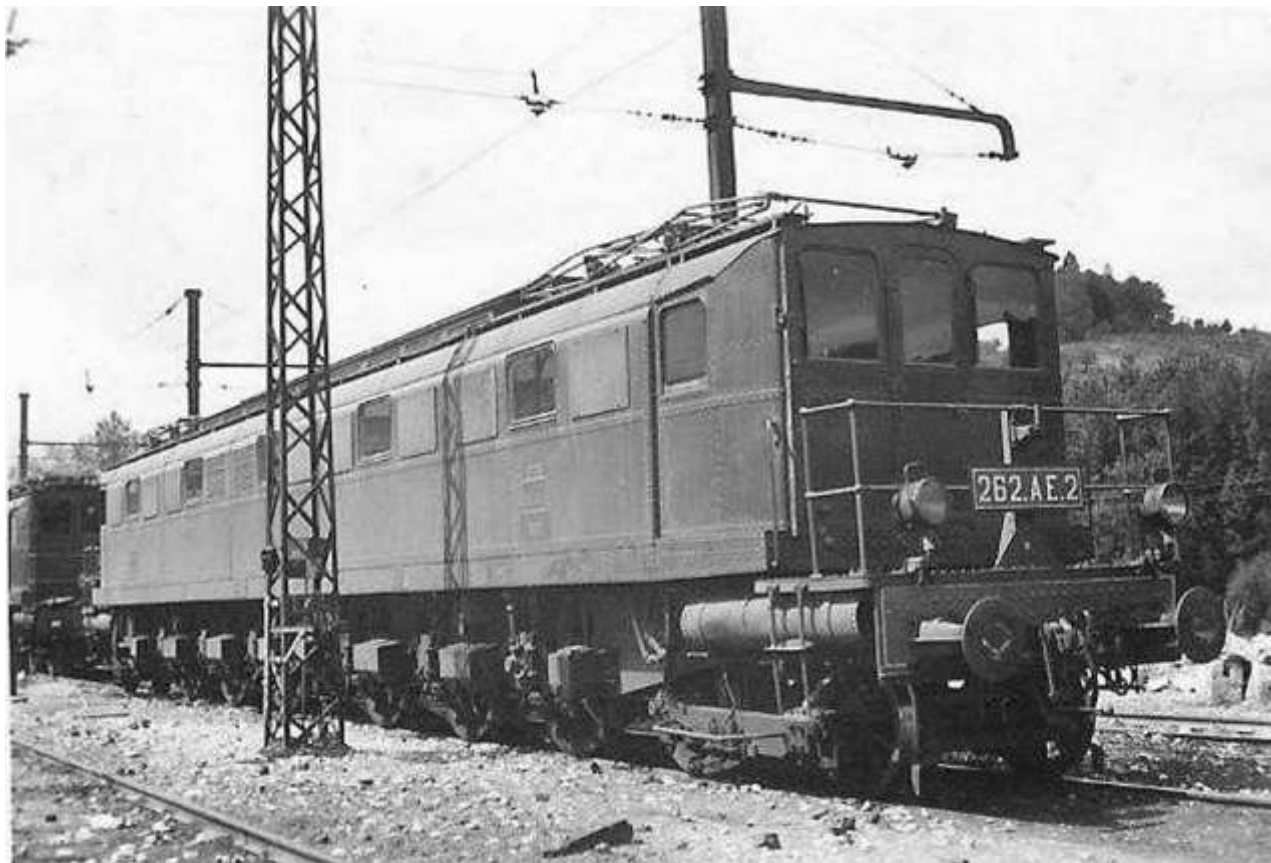
Le PLM s'oriente alors vers des machines longues de type 2CC2 et a le soin de s'adresser aux mêmes constructeurs que pour la 242 BE 1 : le groupement **Batignolles-Oerlikon** et de retenir les mêmes conceptions mécaniques et électriques.

LES 262 AE 1 À 4

Les essais de traction entrepris en 1929, dès leur livraison, entre Chambéry et St Jean de Maurienne révèlent des performances étonnantes : elles remorquent des trains de 800 tonnes à 90 km/h, à l'exception des 10 derniers kilomètres qui comportent des rampes de 30 mm/m, où la vitesse descend à 85 puis à 80 km/h, mais sans jamais utiliser le dernier cran de marche.

Ces excellents résultats sont confirmés par de nouveaux essais en 1930 sur la ligne Bordeaux-Bayonne de la Compagnie du Midi, où un train de 600 tonnes effectue un trajet de 108,5 km en 59 minutes, démarrage et arrêt compris, soit une vitesse commerciale de plus de 110 km/h, que la locomotive s'avéra capable d'atteindre en six kilomètres seulement. En pleine marche, la vitesse de 120 km/h put être soutenue sans utiliser toute la puissance de la locomotive.

Quatre locomotives identiques seront construites à partir de 1929. La partie mécanique est étudiée par la **Société Batignolles** et réalisée en atelier à **Nantes** par la **Compagnie de Construction de Locomotives**. La partie électrique a été mise au point et réalisée par la Société Oerlikon. Les locomotives seront numérotées 262 AE 1 à 4.



La locomotive 262 AE 2, future 2CC2-3402 sur le grill électrique du dépôt de Chambéry.

Cliché H. Roux, collection G. JENNY

Malgré sa masse importante de 159 tonnes, sa grande longueur de 23,80 mètres, elle roule jusqu'à 130 km/h grâce à la puissance de ses six moteurs doubles qui développent une puissance de 5 340 chevaux en entraînant six essieux moteurs. Diamètre des roues motrices : 1,65 mètre. Nombre d'essieux sous la locomotive : 10.

Configuration des essieux	2C+C2	Vitesse limite	130 km/h
Date de livraison	1929 /1930	Diamètre des roues motrices	1,65 mètre
Constructeurs mécanique/électrique	Batignolles/Oerlikon	Freinage par récupération	Non
Puissance unihoraire	5340 chevaux	Poids par essieu porteur	12,550 tonnes
Nombre de moteurs de traction	12 (6 moteurs à double induits)	Poids par essieu moteur	17,950 tonnes
Longueur totale	23,80 mètres	Numérotation SNCF	2CC2 3401 à 4
Poids en ordre de marche	159 tonnes	Dates de mise à la réforme	Première :le 20 septembre 1973, dernière : 26 avril 1974

L'effectif du parc électrique du dépôt de Chambéry est alors de 38 nouvelles locomotives.

Du côté de l'atelier, la **242 CE 1** pose de très nombreux problèmes techniques en raison de la complexité de son appareillage. Un incendie n'arrange rien ! Avec à peine 7 000 km, elle est radiée et promise à la ferraille.

Avec l'électrification de la section de Chambéry à Culoz, le rayon d'action des locomotives augmente un peu vers 1936. L'augmentation du trafic vers Modane ainsi que la charge de plus en plus importante des trains de marchandises, mobilise toutes les locomotives électriques et le renfort à l'aide de locomotives à vapeur s'impose parfois.

UN JOUR HISTORIQUE

Le 31 décembre 1937, c'est le dernier jour d'existence des anciennes Compagnies dont celle du PLM. Le 1er janvier 1938, c'est la création de la

Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Le 26 mai 1944, suite au bombardement du dépôt de Chambéry, sur 37 locomotives électriques présentes dans le dépôt, 25 sont mises hors d'usage. Une seule ne sera pas entièrement réparée, c'est la **161 DE 5**, détruite à Modane et dont on ne retrouve qu'une moitié réparable. Elle deviendra une locomotive de manœuvre avec le n° **1 C 1001**.

Afin d'unifier son parc de matériel moteur, la SNCF renumérote toutes les locomotives. Pour les locomotives à vapeur, les lettres de A à N concernent les engins construits à l'époque par les anciennes compagnies. Les locomotives construites par la SNCF commencent avec la lettre P.

Pour les locomotives électriques, le PLM avait utilisé le même principe de numérotage que pour les locomotives à vapeur et avait seulement ajouté à la suite de la lettre de série un E pour une locomotive électrique.

Exemple pour la 242 AE 1

- 242 = disposition et nombre des essieux directeurs et moteurs
- A = la lettre de la série
- E = locomotive électrique
- 1 = numéro de la machine dans la série

Lors de la nouvelle numérotation des locomotives par la SNCF, on a remplacé le chiffre des essieux moteurs par une lettre par groupe de moteurs sur le même châssis.

Exemple pour la **242 AE 1**, elle devient la **2BB2 3201**

- 2 = deux essieux porteurs,
- BB = deux châssis avec deux essieux moteurs ;
- 2 = deux essieux porteurs ;
- 3200 = numéro de la série de la locomotive,
- 1 = numéro de la machine dans la série.

NOUVELLE NUMÉROTATION

Ancien n° du PLM

Nouveau n° de la SNCF

la 242 AE 1	devient	la 2BB2 3201
la 242 BE 1	devient	la 2BB2 3301
les 262 AE 1 à 4	deviennent	les 2CC2 3401 à 3404
la 161 AE 1	devient	la 1ABBA1 3501
les 161 BE 1 à 10	deviennent	les 1ABBA1 3601 à 3610
les 161 CE 1 à 10	deviennent	les 1CC1 3701 à 3710
les 161 DE 1 à 10	deviennent	les 1CC1 3801 à 3810

RENFORTS DE TRACTION

Entre 1948 et 1950, afin de répondre à l'augmentation du trafic entre la France et l'Italie, la SNCF dote le dépôt de Chambéry d'un parc de **28** locomotives de la série des **BB 1 à 80**, pour venir en renfort aux locomotives type Maurienne.

À partir de 1960, 22 d'entre elles seront modifiées pour circuler en unité multiple, c'est à dire un mécanicien pour la commande de deux locomotives. Elles seront équipées du frein automatique modérable au serrage et desserrage ainsi que du freinage électrique de retenue. Elles reçoivent aussi des poutres à frotteurs pour la captation sur le 3ème rail.

Elles dépassent alors les performances des 3600, 3700 et 3800 en tirant 430 tonnes à la vitesse de 47 km/h sur une rampe de 30‰. Elles seront fortement sollicitées car l'ouverture du Marché Commun multiplie par quatre le volume de trafic entre la France et l'Italie au cours des années 1958 à 1964.



*Une BB 1 à 80 en unité simple sous la halle métallique de la gare de Chambéry.
Cliché DR, collection G. JENNY*



Un couplage Maurienne au dépôt de Modane. Cliché DR, collection G. JENNY

CC 7100

Les années passent, le parc Maurienne commence à vieillir, malgré la faible longueur du parcours entre Modane, Chambéry et Ambérieu. Le parcours annuel varie entre 80 000 et 100 000 km.



CLa CC 7135 Maurienne entre en gare de Chambéry lors des travaux de 1972.

Cliché SNCF, collection G. JENNY

Pour assurer la remorque des trains rapides de voyageurs et quelques omnibus, le dépôt reçoit le 29 octobre 1959, la **CC 7138**, équipées pour la circulation avec le 3^{ème} rail. Puis vient le tour des **CC 7135** et **7124** en 1963 et 1964 et enfin les **CC 7128**, **7133** et **7140** en 1969. Elles sont issues d'une série prestigieuse, construites entre 1949-1950 pour les CC 7001 et 7002, prototypes et entre 1952 à 1955 pour la série des CC 7101 à 7158. Elles ont été construites par Alsthom, Fives Lille et CEM. Elles roulent à 140 km/h et disposent d'une puissance de 4 610 ch. (7001 et 7002) 4 570 ch. (7101 à 7143) 4 520 ch. (7144 à 7158) fournie par six moteurs de traction. Longueur d'une locomotive : 18,922 m et masse : 107 tonnes.

CC 6500

Le 20 mars 1970, livraison à Chambéry de la **CC 6539**. Elle arrive directement d'usine et ses formes modernes surprennent un peu et au niveau technique, c'est un bond spectaculaire en avant.

Avec ses 5 900 kW, la CC 6500 est la machine la plus puissante de la SNCF ! Jusqu'en 1972, la livraison se poursuit pour atteindre un parc de **20** locomotives, toutes peintes en vert et munies de poutres à frotteurs.

LA FIN DES BOTTELEUSES

L'arrivée des CC 6500 sonne le glas des anciennes machines du parc Maurienne ainsi que les BB 1 à 80. Les « Botteleuses » quittent à jamais la scène ferroviaire en ayant parcouru en moyenne **plus de 2 600 000 km**. La dernière locomotive retirée du service est la **2CC2 3402**, au mois d'avril 1974, après avoir parcouru plus de 4 134 537 de km.



Sur le grill électrique du dépôt de Chambéry. Cliché Noël Bret, collection G. JENNY

En 1973, une série de **33** locomotives **CC 7100** arrive au dépôt. Elles ne seront jamais équipées pour le 3^{ème} rail car celui-ci doit être déposé (entre 1974 et 1976)

MODERNISATION DE LA LIGNE DE LA MAURIENNE

Afin d'augmenter le débit de la ligne, avec une plus grande souplesse d'utilisation, la modernisation de l'axe de Chambéry à Modane est entreprise.

La caténaire 1500 volts est substituée au troisième rail latéral, la signalisation mécanique cède la place au Bloc Automatique Lumineux (BAL) et des Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS) sont mises en service. Les plans de voies des gares sont modifiés, les triages de Saint Jean de Maurienne et Modane sont réaménagés. Les nouvelles installations sont livrées à l'Exploitation en 1976.

UM BB 8100

La même année, le dépôt touche un nouveau parc de **60** locomotives type **BB 8100**, couplables en UM. Elles remplacent les CC 7100, elles ne sont utilisées que pour la remorque des trains de marchandises. En 1982, elles seront toutes mutées à Avignon.

Caractéristiques des BB 8100 :

Elles ont été construites entre 1947 et 1955 par la Société Alsthom. Elles disposent d'une puissance de 2100 kW fournie par 4 moteurs de traction, d'une longueur de 12,93 m, d'une masse de 92 tonnes. Elles sont limitées à 105 km/h.



Une unité multiple de BB 8100 en plein effort. Cliché Jean Louis Poggi, collection G. JENNY

BB 25150

Le dépôt reçoit aussi, directement de chez le constructeur, **15 BB 25150** pour renforcer le parc monophasé de l'étoile de Haute Savoie : la **CC 20001**, les **CC 25001 à 25009**, la **BB 20005** et les automotrices **Z 8001** et **Z 8002**.



La CC 20001 à la sortie du dépôt de Chambéry. Cliché Noël Bret, collection G. JENNY



Les remplaçantes : la série des BB 25150. Cliché Noël Bret, collection G. JENNY

BB 7300 et 7400

En 1981-1982, pour remplacer les BB 8100, les toutes nouvelles **BB 7300** arrivent à Chambéry. Elles sont numérotées BB 7343 à 7380. En 1984-1985, c'est au tour des **BB 7400**, elles sont numérotées BB 7411 à 7440, soit un total de 68 nouvelles locomotives électriques pour le dépôt.



Sur la voie d'entrée de la rotonde de Chambéry. Cliché Noël Bret, collection G. JENNY

Merveilles d'électronique, d'une puissance de 4400 kW, leur vitesse est volontairement limitée à 100 km/h pour assurer la remorque des lourds trains de Fret (1 760 tonnes) sur l'axe Dijon, Ambérieu, Modane. Entre Saint Jean de Maurienne et Modane, en raison des fortes rampes, le concours de 3 locomotives est nécessaire : 1 en tête du train et 2 en pousse, en queue du train.

BB 8500

Au cours de l'année 2000, de très nombreux trains de Fret sont calés par manque de locomotives. L'entreprise décide de commander 400 nouvelles locomotives qui seront dédiées à l'activité Fret.

A Chambéry, afin de libérer les CC 6500 ou les BB 7300 ou 7400 utilisées pour assurer la pousse des trains de Fret entre Saint Jean de Maurienne et Modane, on s'oriente vers l'utilisation de machines plus anciennes et sous utilisées dans certains établissements. C'est le cas pour la série des **BB 8500**.



Les BB 8500 deviennent à Chambéry des BB 8700. Cliché Georges Mathieux

C'est ainsi que 20 d'entre-elles seront mutées à Chambéry. Après modification d'une cabine (utilisation exclusive en UM) elles seront utilisées en pousse entre Saint Jean de Maurienne et Modane sous le n° de série des **BB 8700**. Malheureusement, devant la baisse du trafic Fret, elles seront rapidement mises à la réforme.

Les BB 7300 et 7400 quittent elles aussi le dépôt de Chambéry. Elles seront remplacées par quelques BB 22200 utilisées par l'activité TER .

LA FIN DU DÉPÔT DE CHAMBÉRY ?

Aujourd'hui, on parle de la mise à la réforme des locomotives diesel BB 67300. L'effectif des locomotives confiées au dépôt de Chambéry ne cesse de diminuer ainsi que celui des agents affectés à leur entretien. C'est la mise en service et l'utilisation de plus en plus importante des toutes nouvelles automotrices TER qui remplacent les rames tractées et provoque cette rupture de la charge de travail du dépôt de Chambéry au profit de celui de Lyon.

Il convient de rester très vigilant sur le sujet.

Nous voici arrivés au terme de cette évocation. La gare ainsi que le dépôt de Chambéry n'ont plus de secret pour vous !

Que de chemin parcouru depuis l'époque du Chemin de fer Victor Emmanuel ! Et depuis le 20 octobre 1856, malgré toutes les difficultés dues à l'histoire, aux hommes, aux conditions climatiques et autres, des Hommes et des Femmes, au service de leur outil de travail, œuvrent au rapprochement d'autres hommes, grâce à ces deux rubans d'acier posés sur le sol de notre Savoie depuis déjà plus de 150 ans.

Georges Jenny

©2010