INVENTAIRE

CHEMINS DE FER AERIENS
TRANSBORDEURS

N° INVENTAIRE :	**73137.TM1**	**NOM :**	**Transbordeur de Tire Poil**
TYPE :	**Minier**	**PROFIL :**	**Descendant ↘**

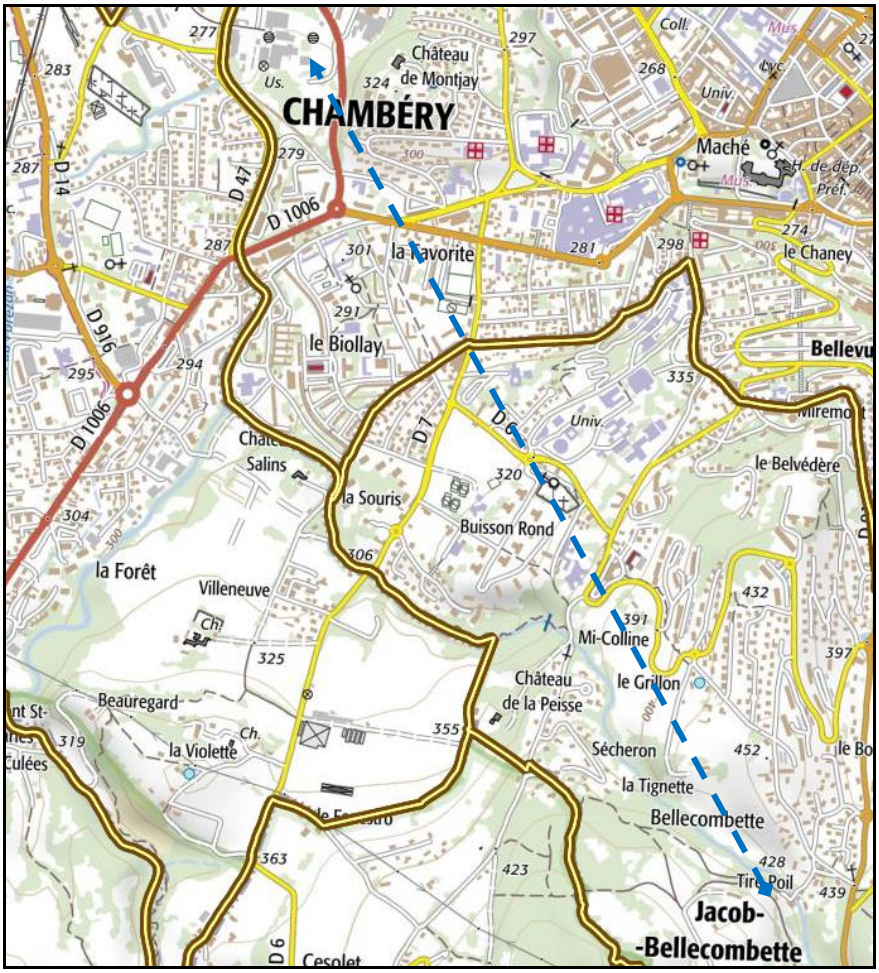
COMMUNES :	**Commune Départ :** **Jacob Bellecombette (73)**	**Commune Arrivée :** **Chambéry (73)**
Lieudit :	Tire Poil	La Revériaz Cimenterie

NOTA : Dans la mesure où la plupart des transbordeurs ont totalement disparu après usage, nous ne fournissons pas de coordonnées de leurs gares de départ et d'arrivée **car il est impossible de donner des coordonnées précises.**

ALTITUDES :	**Départ :**	**425 m**	**Sommet :**	**- - -**	**Arrivée :** **293 m**

LONGUEUR GEOGRAPHIQUE : **2230 m**

Nota : La longueur géographique ne tient pas compte des pentes et ne représente donc pas la longueur réelle des câbles

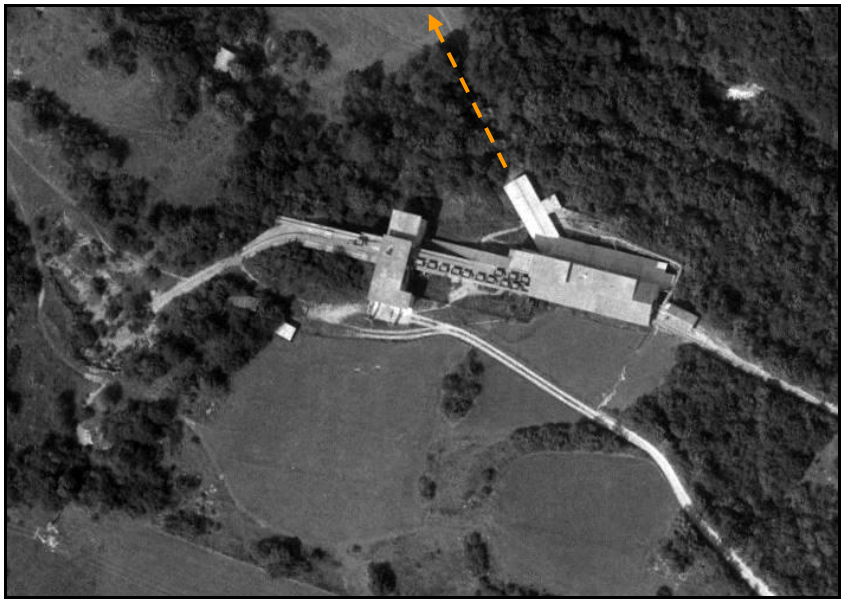


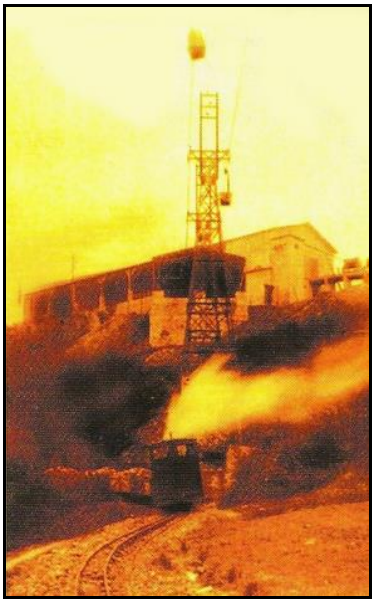
COMMENTAIRES et ICONOGRAPHIE :

En 1850, Monsieur Chiron hérite d'un moulin à la Reveriaz qu'il va utiliser pour fabriquer du ciment. Après l'exploitation de quelques gisements de piètre qualité, il ouvre une carrière au Pontet, sur la commune de Montagnole, en 1863. Dès lors, quatre moyens de transport seront successivement utilisés pour descendre la pierre à ciment vers Chambéry :

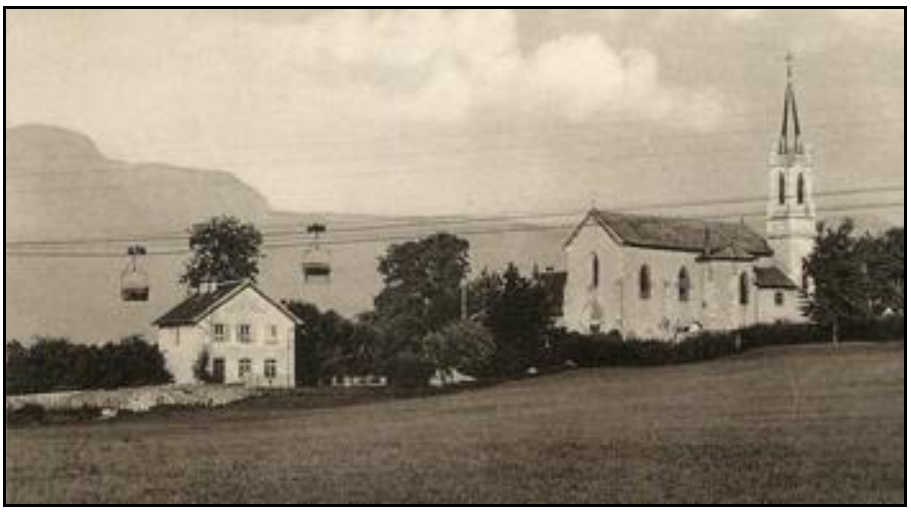
- Des charrois routiers à travers la commune de Jacob Bellecombette.
- Puis à partir de 1912, une petite ligne minière Decauville en traction vapeur.
- Remplacée en 1924 par un transbordeur aérien.
- Et enfin, de 1963 jusqu'à la fermeture de 1993, un train souterrain surnommé métro.

Le transbordeur construit en 1924 faisait 1540 m de long. Il ne partait pas de la carrière proprement dite mais d'un lieudit Tire-Poil situé un peu plus au nord, sur la commune de Jacob Bellecombette. Par ailleurs, il s'arrêtait dans le quartier de la Favorite, à un kilomètre de l'usine, car une famille s'opposait obstinément au passage de l'appareil sur son terrain.
Dès lors, toute la partie centrale du Decauville à vapeur sera abandonnée mais son début sera dévié et électrifié pour desservir la gare de départ du transbordeur, et la fin de la ligne assurera la jonction entre la gare de déchargement et l'usine.



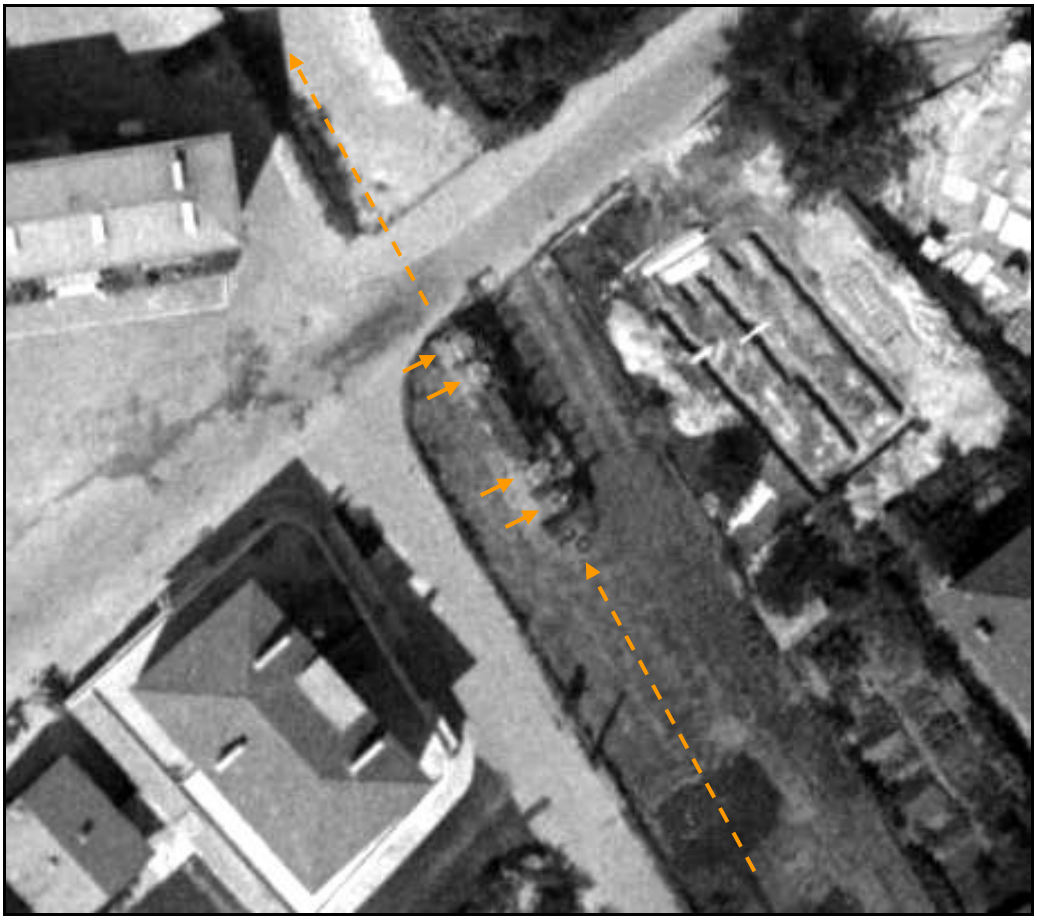


Deux vues de la gare de départ
Pour alimenter cette gare, la petite ligne Decauville préexistante a été déviée et électrifiée
La photo de droite la montre dans ses derniers moments d'existence
alors que les deux modes de transport sont en service



L'église de Jacob Bellecombette et le transbordeur
Les bennes roulent sur un câble porteur et sont tirées par un câble tracteur

Le fait que le transbordeur se termine à un kilomètre de l'usine n'était pas très pratique. C'est pourquoi il fut décidé de le prolonger de 690 m et de le faire passer dans un tunnel 440 m de long sous la propriété récalcitrante pour accéder directement à l'usine.
Alors, comme il ne pouvait être question de changer la totalité des câbles de l'engin, une station relais avec des contrepoids de tension a été aménagée à la place de l'ancienne gare de déchargement.

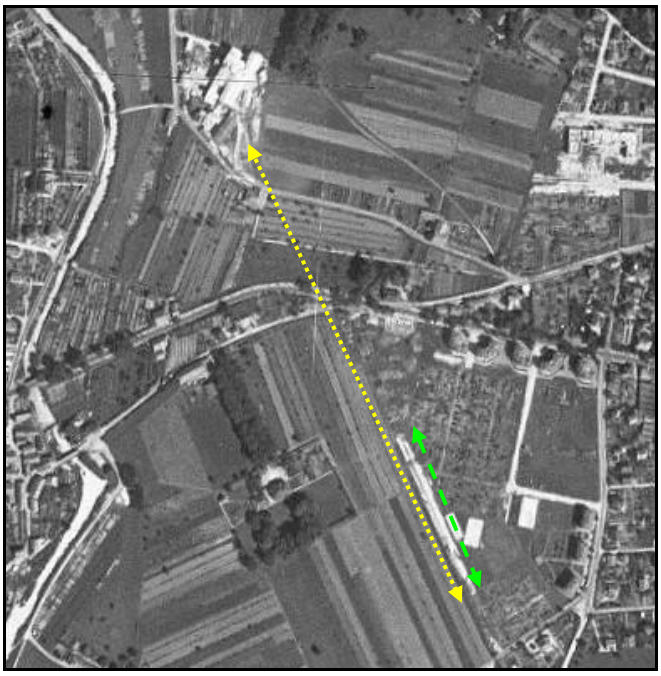


Ci-dessus et ci-dessous, à hauteur de la rue Ernest Grangeat,
la station relais à la place de l'ancienne gare de déchargement
Les contrepoids ronds pour tendre les câbles sont bien visibles (flèches)

Les gros contrepoids correspondent aux câbles porteurs, et les petits aux câbles tracteurs
Noter à gauche de la photo, à la sortie de la station,
le pont de sécurité aménagé au-dessus de la rue Ernest Grangeat

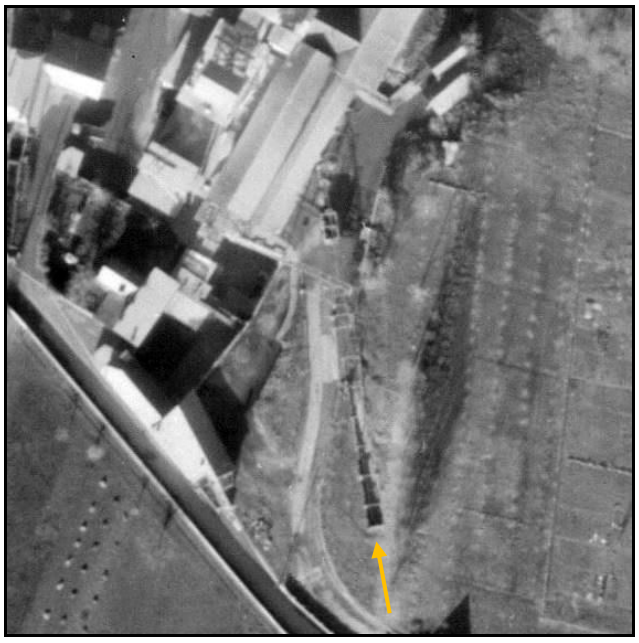
L'endroit de la station disparue, dont le parking a pris la place

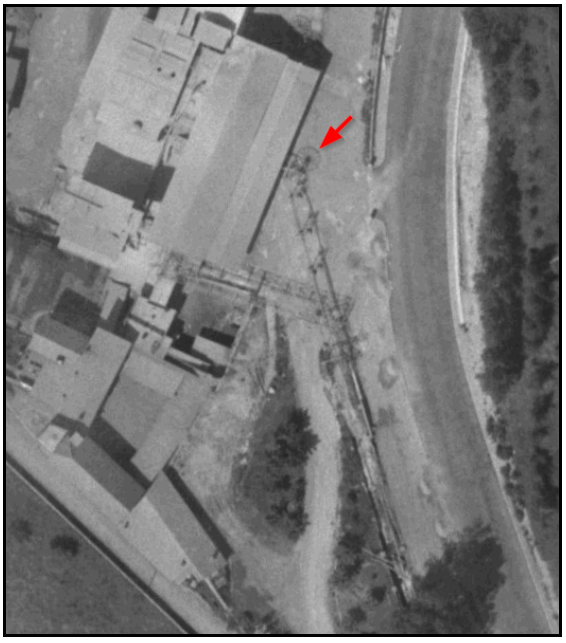
Le tunnel



Il était précédé par une longue galerie couverte (tirets verts)

Ci-contre, vue aérienne de l'entrée du tunnel





Ci-dessous, deux vues de la sortie du tunnel et de la nouvelle gare d'arrivée
Sur la photo de droite prise en 1963,
les charpentes métalliques de la gare d'arrivée sont encore bien visibles
ainsi que l'ombre portée au sol de la poulie retour

Après 1963, lorsque le train souterrain prendra le relais, le transbordeur sera entièrement rasé, le tunnel comblé et il n'en restera aucune trace.

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

★ ★ ★