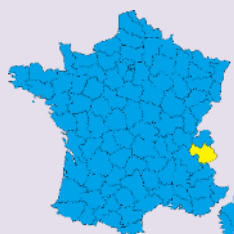


SUJET(S)

Chemin de fer et réseau des carrières et de la cimenterie Chiron



LOCALISATION



Savoie

Code INSEE – Commune(s)

73065 – Chambéry

73087 – Cognin

73137 – Jacob-Bellecombette

73160 – Montagnole

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
73226.01N	903 000	SAINT BERON – Gare > CHAMBERY - Gare	1884	En service
73065.00P	/	CHAMBERY – Chiron > CHAMBERY - La Révéria Cimenterie	1920	En service
76065.01M	/	CHAMBERY - La Révéria Cimenterie > MONTAGNOLE - Le Pontet Carrière	1963	1993
76065.02M	/	CHAMBERY - La Révéria Cimenterie > MONTAGNOLE - Les Prailles Sud Carrière	1912	1924/1961
73137.01M	/	JACOB-BELLECOMBETTE - Le Pontet > JACOB-BELLECOMBETTE - Tire Poil Carrière	≥ 1912	1961
73160.01M	/	MONTAGNOLE - Les Prailles Nord Bas Carrière > MONTAGNOLE - Les Prailles Nord Haut Carrière	≥ 1912	≤ 1961
73137.TM1	/	JACOB BELLECOMBETTE - Tire Poil > CHAMBERY - La Favorite (Transbordeur aérien)	1924	1961

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Voie étroite n°100 - 1987

[APPEVA](#)

Le Métro de Montagnole par Maurice Vincent - Edition 1990

Esquisse de l'histoire d'une entreprise savoyarde : la cimenterie Chiron (1872-1980)

[Académie des Sciences 73](#)

Commune de Jacob-Bellecombette

[Jacob-Bellecombette](#)

Carrières de Montagnole

[Infoterre](#)

Carrière de ciment G. Montagnole

[Heritage-souterrain.fr](#)

La locomotive Vicat

[APMFS](#)

Funiculaires et crémaillères de France – Jean Genesseeux – La Vie du Rail

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

irsp-contact@sfr.fr

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



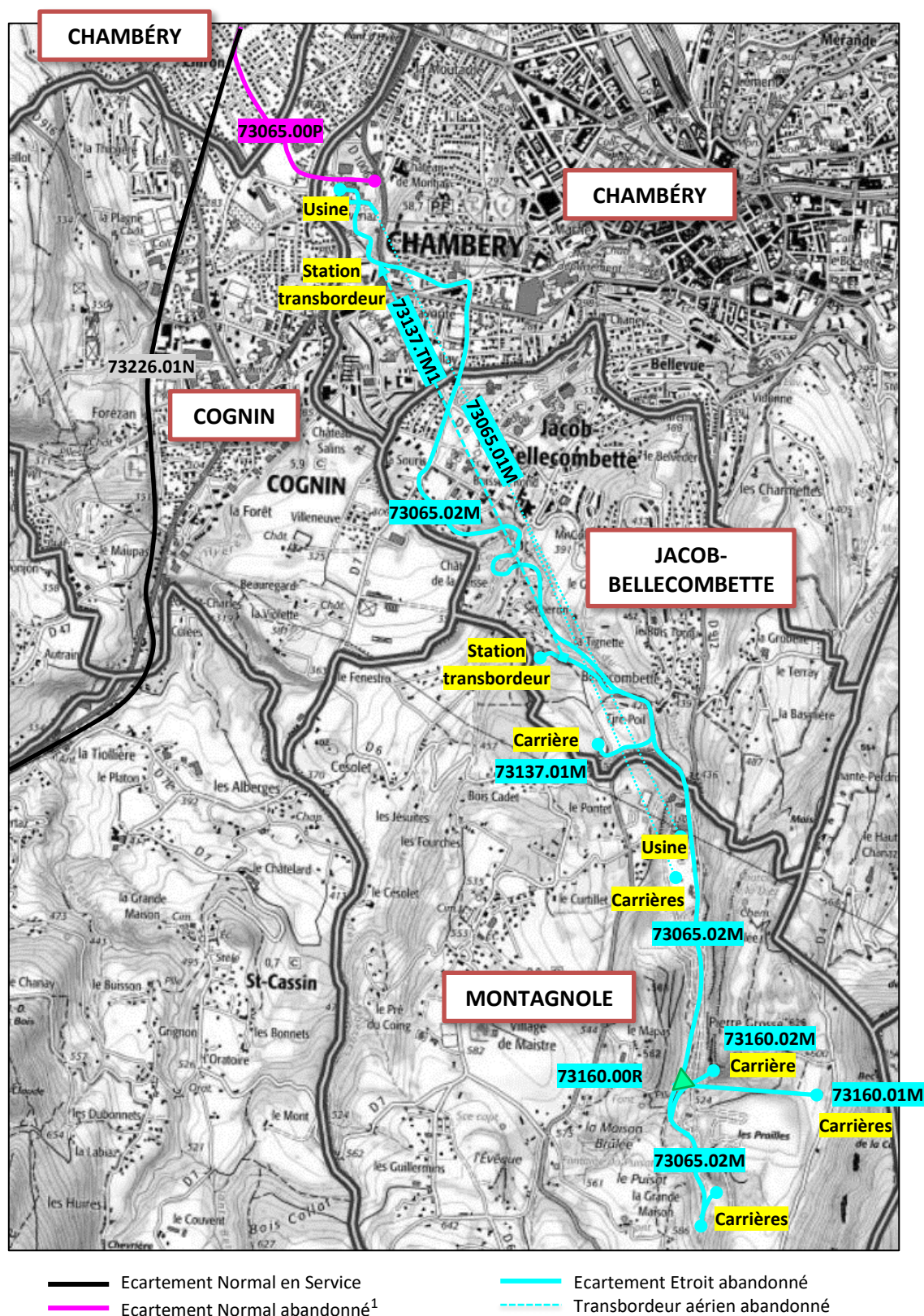
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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

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

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

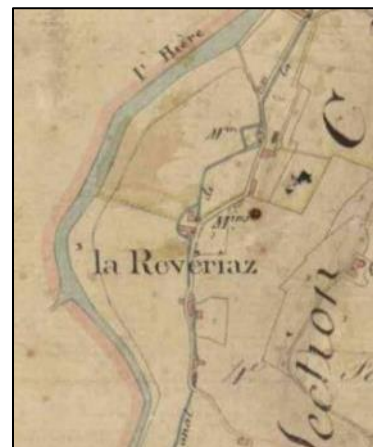
LOCALISATION



¹ Quoique non déposé en 2015, l'embranchement ferroviaire particulier de l'usine est officiellement fermé et donc représenté en rose selon les conventions de l'inventaire géographique.

HISTORIQUE

En 1850, JACQUES CHIRON (1825-1890) se voit offrir par son père PHILIBERT (1788-1853), un moulin que ce dernier vient d'acquérir sur le Canal de la Revériaz². Quelques années plus tard, et après quelques tâtonnements, JACQUES s'oriente vers la fabrication de ciment. En 1863, il ouvre la carrière du Pontet, au nord de Montagnole. Il fait l'acquisition d'un second moulin à La Revériaz, qu'il affecte à la fabrication du ciment ; l'autre continuant à moudre le blé. En 1872, un premier four de 21 m³ est mis en service. C'est l'année retenue pour la création de l'usine.

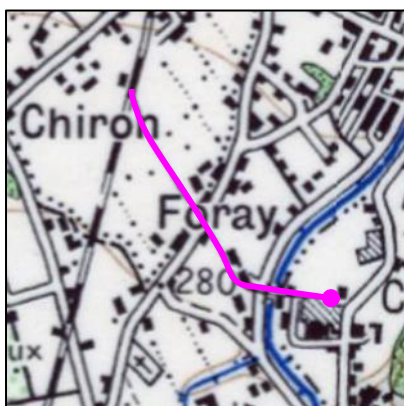


Cadastral 1867



A sa mort, ses deux fils VINCENT (1870-1937) et LUCIEN (1871-1932) prennent le relais. Le transport des pierres s'effectue à cette époque par charrois routiers à travers la commune de Jacob-Bellecombette. En 1904, un essai est réalisé avec un tracteur à vapeur Scottie, attelé de quatre chariots (ci-contre). Mais l'expérience n'est pas concluante.

En 1912, une ligne Decauville à crémaillère et en traction vapeur est mise en service entre les carrières du Pontet et l'usine. Elle prend le relais des charrois. A la même période, deux nouveaux fours sont construits.



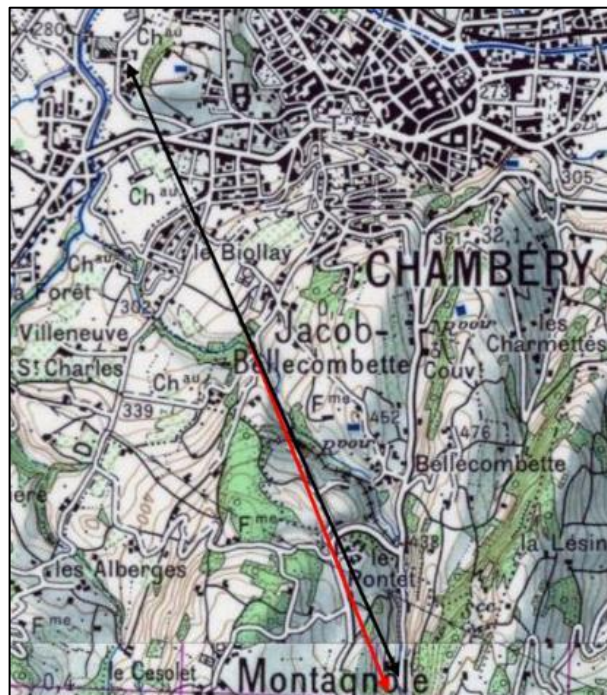
Carte IGN – 1958

En 1920, la cimenterie est raccordée à la ligne de chemin de fer de Saint-André-le-Gaz à Chambéry³ par un embranchement particulier (ci-contre en rose). En 1924, la ligne Decauville est remplacée par un transbordeur aérien (voir fiche CFA n°[73137.TM1](#)). Il part de la station de Tire-Poil, sur la commune de Jacob-Bellecombette, mais en raison de l'opposition de certains riverains, n'arrive qu'à La Favorite où le dernier kilomètre s'effectue toujours par la fin de la ligne Decauville. Puis en 1930, l'embranchement ferroviaire et le réseau Decauville résiduel sont électrifiés en 1930. En 1932, deux fours de 16 et 14 m de haut sont mis en service pour la fabrication de ciment artificiel. Enfin, en 1935, le transbordeur est prolongé sous tunnel jusqu'à l'usine.

² Une quinzaine de moulins étaient alimentés par les eaux de l'Hyères, déviées dans les canaux de Cognin et de La Revériaz aujourd'hui en grande partie disparus. Les moulins de JACQUES CHIRON utilisaient les chutes d'eau n°13 et 14.

³ Ouverte le 24 septembre 1884, par la C^{ie} du PLM.

Puis à la fin des années 1950, face à l'extension de la ville de Chambéry, le transbordeur vieillissant est jugé indésirable. Il est abandonné en 1961, avec le réseau ferré. Il est alors décidé de relier l'usine à la carrière du Pontet par un chemin de fer souterrain à l'écartement de 1,10 m, funiculaire sur la seconde moitié de son trajet (voir fiche ITFF n°[73065.2](#)) pour rattraper les 170 m de dénivellation entre Chambéry et le Pontet. En attendant sa mise en service en 1963, le transport est à nouveau effectué par la route.



Puis, toujours pour cause de pollution, le four à ciment de l'usine est transféré sur le site de la carrière du Pontet. Un grand silo de stockage du clinker (pierres cuites par le four) est alors créé sur place. Il se présente sous la forme d'un puits géant de 12 m de diamètre et de 140 m de profondeur. Pour que les trains puissent atteindre sa base, une nouvelle galerie légèrement divergente est creusée à partir de la moitié de la galerie primitive (tracé rouge de la carte ci-dessus). Elle est horizontale sur la totalité du trajet, comme la première partie. Elle est mise en service en 1971. Ce nouvel ensemble est surnommé "Métro de Montagnole". Il sera condamné et bouché à la fermeture de la cimenterie en 1993.



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

irsp-contact@sfr.fr

LES CARRIÈRES

Les carrières sont majoritairement situées sur la commune de Montagnole, de part et d'autre du vallon du Vard⁴ (Le Pontet, La Coche, Pierre Grosse, Les Prailles, Les Guillermins, Le Puisat, Carnavaggio, Les Corneries, ...) et également sur la commune de Jacob-Bellecombette (Serpellet, Tire-Poil). Elles sont à ciel ouvert ou souterraines. On dénombre une dizaine de carrières souterraines sur un secteur couvrant environ 10 km² et totalisant un réseau de 25 km de galeries. Selon leurs caractéristiques, elles donnent de la chaux hydraulique ou du ciment prompt, demi-lent ou lent.

Ci-contre, la localisation des carrières, selon le BRGM. Le secteur du Pontet et de Pierre Grosse sont toujours exploités par le groupe Vicat.

Respectez la réglementation en vigueur.



Vue aérienne IGN - 1953

Vraisemblablement à partir des années 1920, et jusqu'au début des années 1960, le vallon est parcouru par un chemin de fer étroit. Un plan incliné dit « funiculaire des Coches » permet d'atteindre une carrière située sous la Montagne de la Coche. Ce réseau est partiellement indiqué sur la carte IGN de 1953.

Quelques éléments du réseau de surface en service dans les années 1940-1950 sont présentés pages suivantes, du sud vers le nord.

⁴ Le ruisseau du Vard prend le nom de ruisseau du Pontet sur la commune de Jacob-Bellecombette.

Le secteur sud

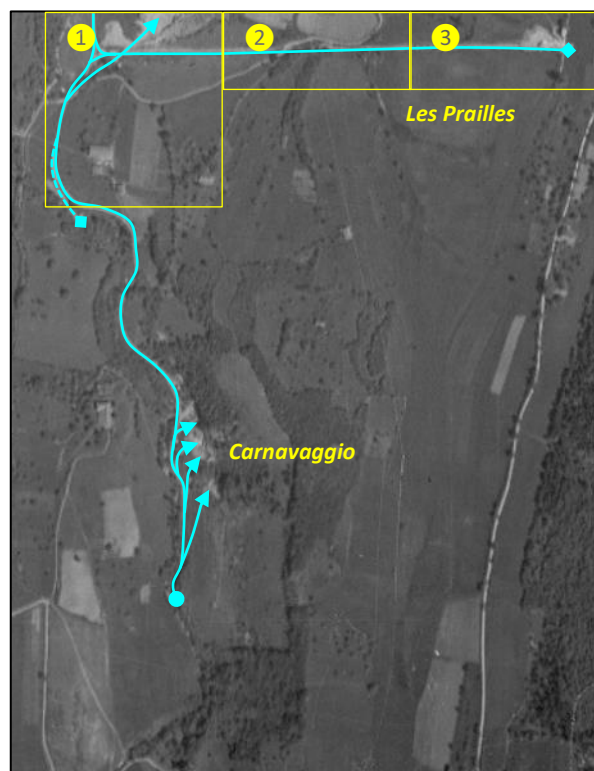
Il s'agit du secteur correspondant aux carrières de Carnavaggio et des Prailles. Il est présenté ci-contre sur la vue aérienne de 1939. A cette période, à l'extrême sud, plusieurs petites carrières sont accessibles par rebroussement.

En remontant, sur la gauche, une voie devait permettre d'accéder aux carrières souterraines du Puisat et/ou des Guillermins. Mais le manque de résolution ne permet pas de le confirmer.

Au nord, le plan incliné funiculaire de la Coche mis en service en 1926. A sa base, il la voie de desserte de la carrière de Pierre Grosse le franchissait par un pont supérieur (voir ci-dessous).

Les secteurs numérotés de ① à ③ Sont présentés ci-après. Les vues aériennes de 1939 et 1956, d'une très bonne résolution permettent d'observer l'activité ferroviaire.

Seules les voies formellement identifiées sont indiquées en tirets bleus.



Vue aérienne IGN - 1939

Les wagonnets visibles dans l'ovale jaune sont sur une voie sortant d'une carrière souterraine, visible sur la vue aérienne de 1963 ci-dessous.



Vue aérienne IGN - 1956



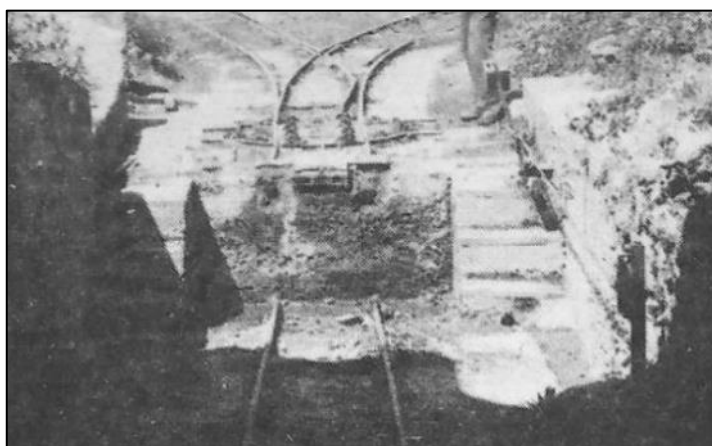
Les vues aériennes présentées sur cette page datent de 1939. Plusieurs wagonnets sont visibles au bas du plan incliné. La voie desservant la carrière de Pierre Grosse passe au-dessus du plan incliné (voir fiche IPVD [73160.04N](#)).

Ce plan incliné mesurait 600 m de long avec une pente de 150‰. Il permettait de gagner 100 m de dénivelé. Il n'y avait pas de continuité entre la voie du plan et celles du réseau. Deux wagonnets étaient immobilisés sur des chariots à plancher horizontal. Grâce à un système de voies en triangle, le wagonnet plein arrivant à la base du plan incliné étaient dirigé sur la voie de droite. Les wagonnets vides attendaient d'être pris en charge sur la voie de gauche. On peut apercevoir ces derniers sur la vue aérienne ci-contre.



Ci-contre, la station supérieure du plan incliné (cote 591 m). Le disque rouge est actionné depuis le bas afin d'autoriser la remontée des wagons vides et la descente des wagons pleins.

La photo ci-contre a été prise au pied du plan incliné. On aperçoit la fosse dans laquelle s'arrêtait le chariot porteur et la discontinuité de la voie. A noter la plaque tournante située à l'entrée du triangle. Elle devait permettre de retourner les wagonnets se présentant dans le mauvais sens de roulage (emplacement du serre-frein). Le bâtiment qui permettait de réaliser la manœuvre à l'abri des intempéries n'existe plus. L'ombre est celle du pont de Pierre Grosse.

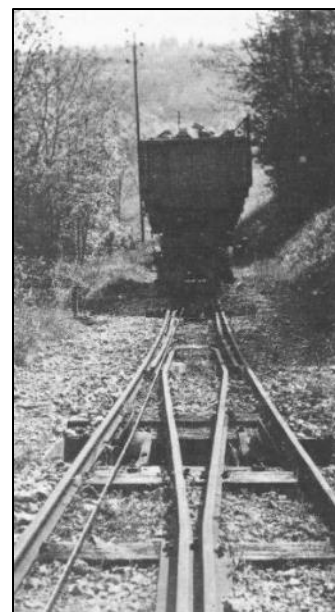


Les chariots porteurs se croisaient à mi-parcours. Les aiguillages étaient fixes. Pour les franchir, le train de roulement des chariots était constitué d'un côté de roues à gorge et de l'autre de roues plates.

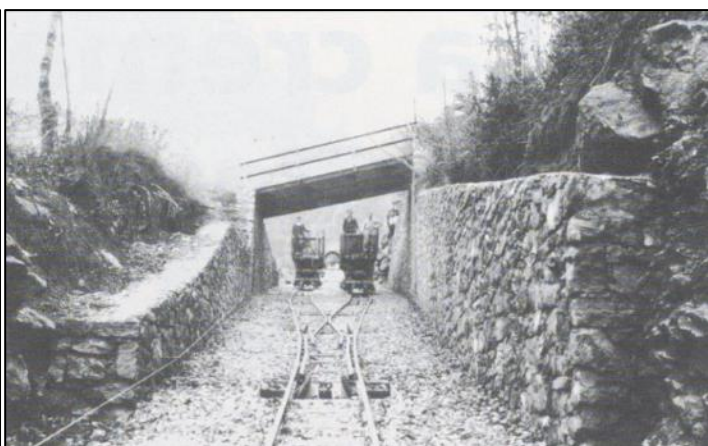
Ci-contre, le chariot chargé descendant va emprunter la voie de droite. Les roues plates sont à gauche ; les roues à gorge à droite. La disposition est inverse sur le chariot montant, dont on aperçoit le câble de traction.

Le plan incliné était automoteur et ne possédait pas de machinerie, le chariot chargé descendant suffisant à faire remonter le chariot avec un wagonnet vide. Un frein à air bloquait le système en fin de parcours.

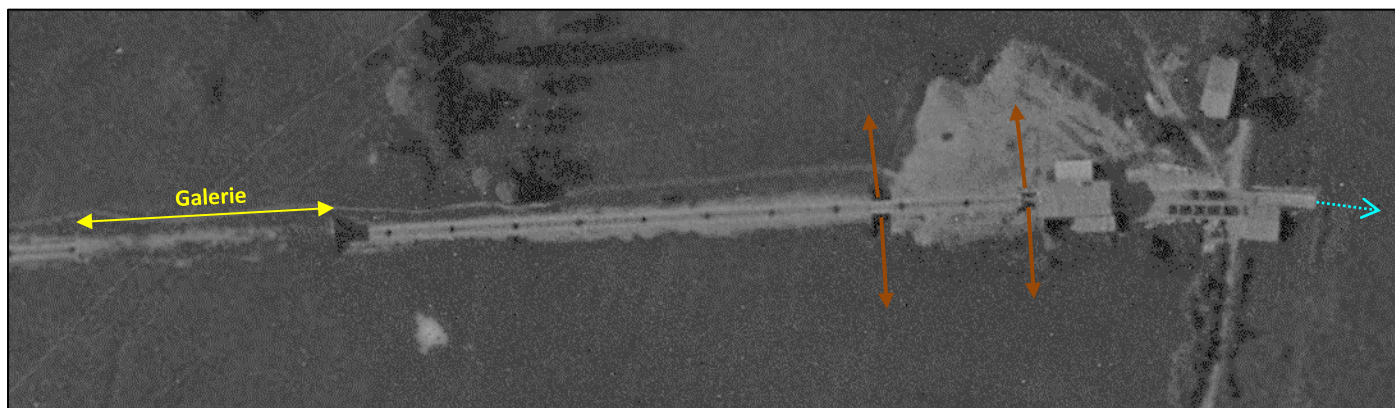
Ci-dessous, la zone où se croisaient les chariots. Deux passerelles en bois permettaient à deux chemins de passer au-dessus du funiculaire.



Ci-dessous, croisement des chariots sous la passerelle supérieure (celle de droite ci-dessus). Sur la photo de gauche, celle-ci se devine entre les caisses des wagonnets.



Un peu plus haut, la voie passait dans une galerie (voir fiche ITFF [76160.1](#)) et au-dessus d'un passage agricole (voir fiche IPVD [73160.03X](#)). Un autre pont (voir fiche IPVD [73160.03Y](#)) se devine juste devant le bâtiment supérieur. On y opérait les mêmes manœuvres qu'à la base du plan incliné ; deux voies parallèles remplaçant le triangle. Une voie continuait ensuite sous la Montagne de La Coche.



Il ne subsiste plus aucune trace des différentes structures. Ci-dessous, l'emplacement de l'ancien plan incliné funiculaire est indiqué par des tirets jaunes.



Vue aérienne IGN 2019

Le secteur intermédiaire



Vue aérienne IGN - 1944

Il y avait une grosse différence d'altitude entre le secteur sud et le Pontet. La voie ferrée de liaison devait donc faire un Z avec deux manœuvres de rebroussement.

Aussi, pour gagner du temps, quatre goulottes de 40 m de haut, surnommées « grands couloirs », furent aménagées et permettaient de vider directement 4 wagonnets du niveau supérieur dans 4 wagonnets du niveau inférieur.

Ci-contre à droite, gros plan sur les grands couloirs. A noter une trémie située un peu plus au sud.



Vue aérienne IGN - 1956



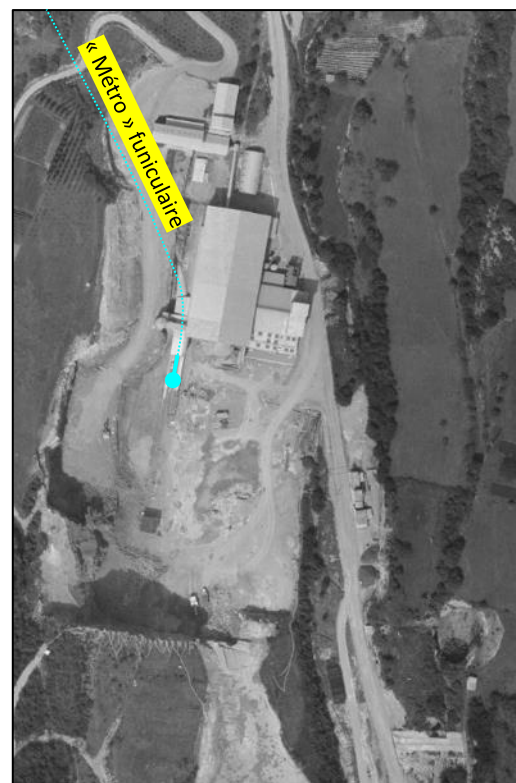
Vue aérienne IGN - 1963

Les voies Decauville seront progressivement remplacées par des camions. Ci-contre, les grands couloirs sont en ruine sur la vue aérienne d'août 1963. Depuis deux ans, le réseau étroit n'est plus utilisé. Il reste encore ici et là, quelques portions à déposer (flèches bleues) mais toutes celles pouvant gêner la rotation des camions sont stockées (ovales jaunes).

L'USINE DU PONTET



Ci-contre, la carrière du Pontet en 1956, avant que ne soit construit la nouvelle usine. Ci-dessous, le même secteur en 1963. La première version du « métro » vient d'être mise en service.



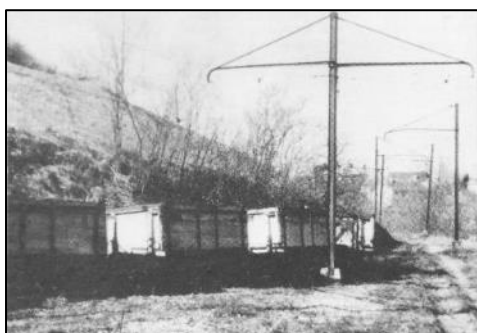
Ci-contre, l'usine sur la vue aérienne de 1981. Le cercle rouge indique l'emplacement du silo desservant la seconde section du « métro » ouverte dix ans plus tôt. A sa droite, le four.

DU PONTET A LA REVÉRIAZ

Le chemin de fer à l'écartement de 60 cm mis en service en 1912 parcourait 5 km entre la carrière du Pontet et l'usine de Chambéry. En raison d'un dénivelé de 150 m, l'usage de la crémaillère s'imposa.

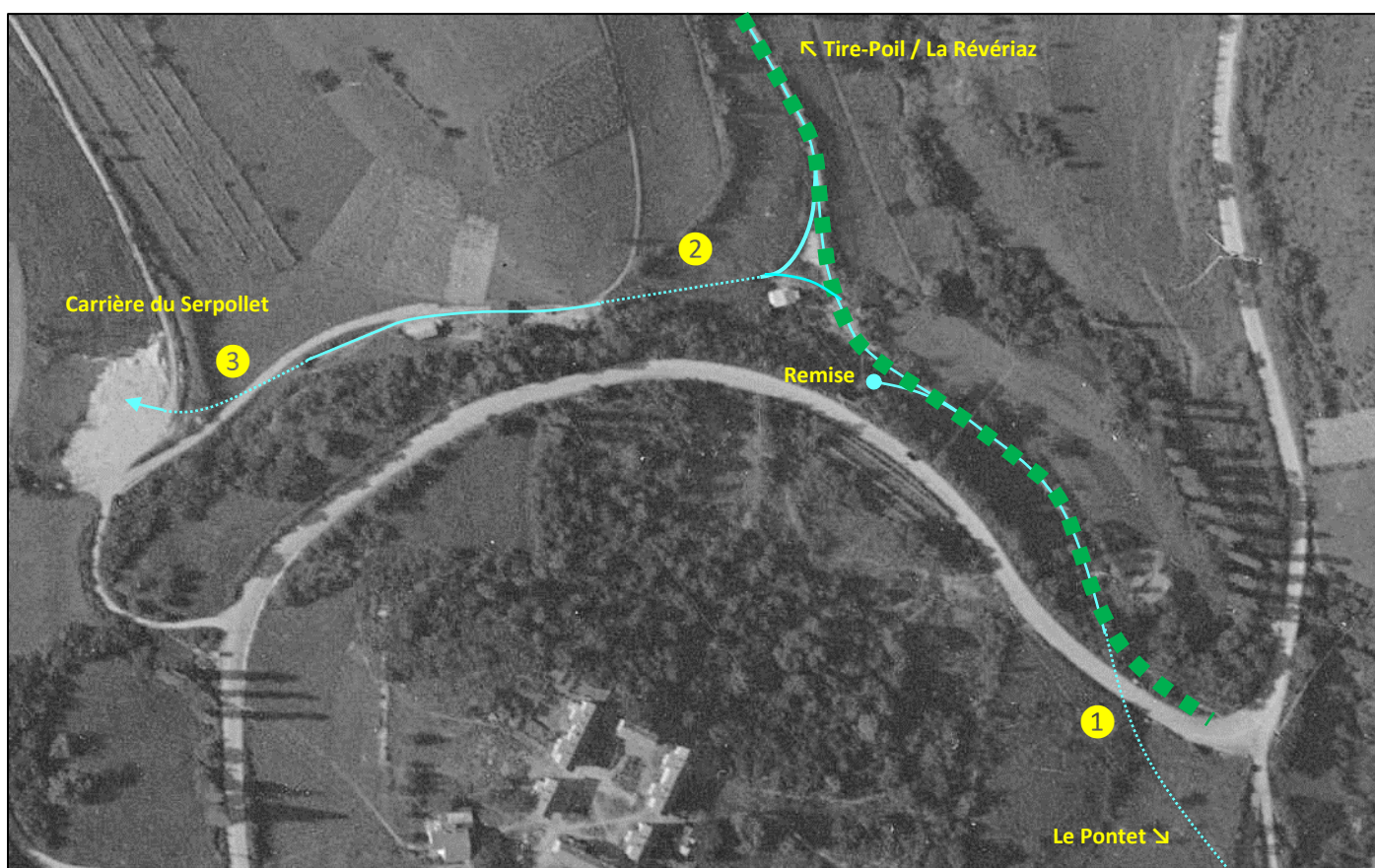
La bifurcation du Pontet et la carrière du Serpollet

Le chemin de fer quittait la carrière en empruntant un tunnel (voir fiche ITFF n°[73137.1](#)). Un court embranchement atteignait une remise sur la gauche. La voie traversait ensuite un ruisseau et recevait, toujours sur sa gauche, une voie en provenance de la petite carrière du Serpollet (ou de La Bicla)⁵.



Ci-contre, après 1961, quelques wagons en attente de ferrailage stationnent sur l'ancienne voie d'accès à la carrière du Serpollet.

Deux tunnels ② et ③ furent creusés pour accéder à la carrière du Serpollet (voir fiches ITFF n°[73137.2](#) et n°[73137.3](#)). Ci-dessous, le n°① correspond au tunnel du Pontet.



Vue aérienne IGN – 1939

Les sections qu'il est possible de parcourir à pied ou en VTT sont indiquées en pointillés verts sur les vues aériennes.

⁵ Géorisques cite le nom de « Carrières du Serpolet ». « La Bicla » est le nom indiqué sur le cadastre de Jacob-Bellecombette.

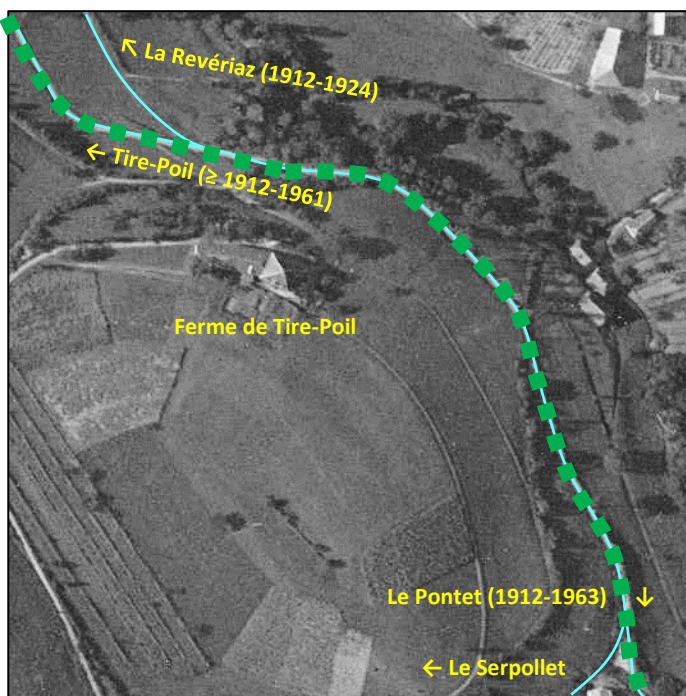


Vue aérienne 1963

La carrière du Serpollet n'a pas atteint une surface très importante et son exploitation a semble-t-il cessée avant la fermeture du chemin de fer. Ci-contre, en août 1963, des traces des voies sont visibles, mais les rails ne semblent plus en place.

Du Pontet à Tire-Poil

La voie principale passait au-dessous du coteau de Tire-Poil en longeant le ruisseau du Pontet. D'ici, la voie principale descendait en direction de Chambéry en traction vapeur et à crémaillère. Une autre voie partait vers la carrière de Tire-Poil. La mise en service de cette seconde voie n'a pas pu être déterminée. Elle semble avoir existé avant la construction du transbordeur aérien, si l'on se fie à la photo ci-dessous sur laquelle les deux voies sont en service. La voie principale a été aussi utilisée durant la période de rodage du transbordeur.



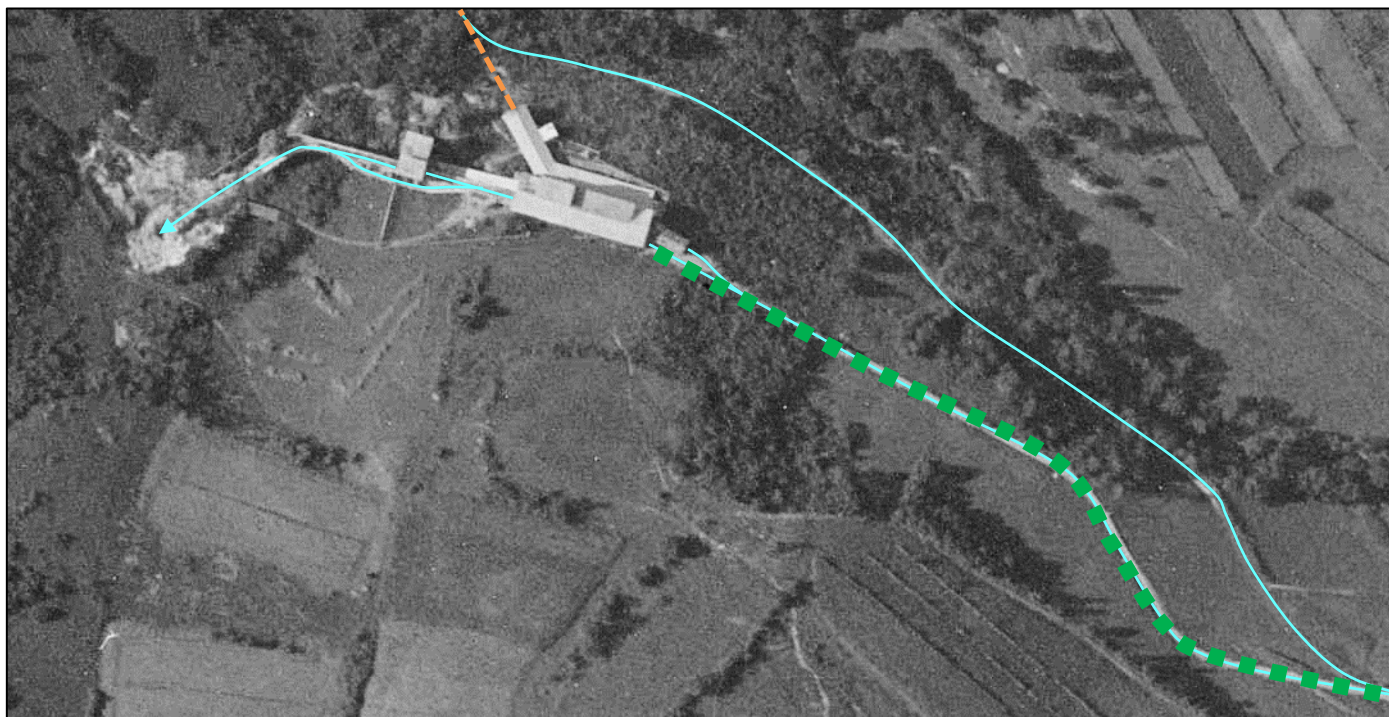
Vue aérienne IGN - 1939



Ci-contre, les voies au niveau de la bifurcation de Tire-Poil, au pied de la ferme du même nom. La voie supérieure part vers la carrière de Tire-Poil. Celle au premier plan, à crémaillère, rejoint l'usine de La Revériaz, à Chambéry.

Tire-Poil

Le BRGM indique la présence de carrières souterraines à Tire-Poil, à proximité de la gare haute du transbordeur mis en service en 1924. C'est certainement leur issue qui est visible à gauche. C'est peut-être la raison pour laquelle les installations sont relativement importantes. Le tracé du transbordeur aérien est indiqué en tirets orange.

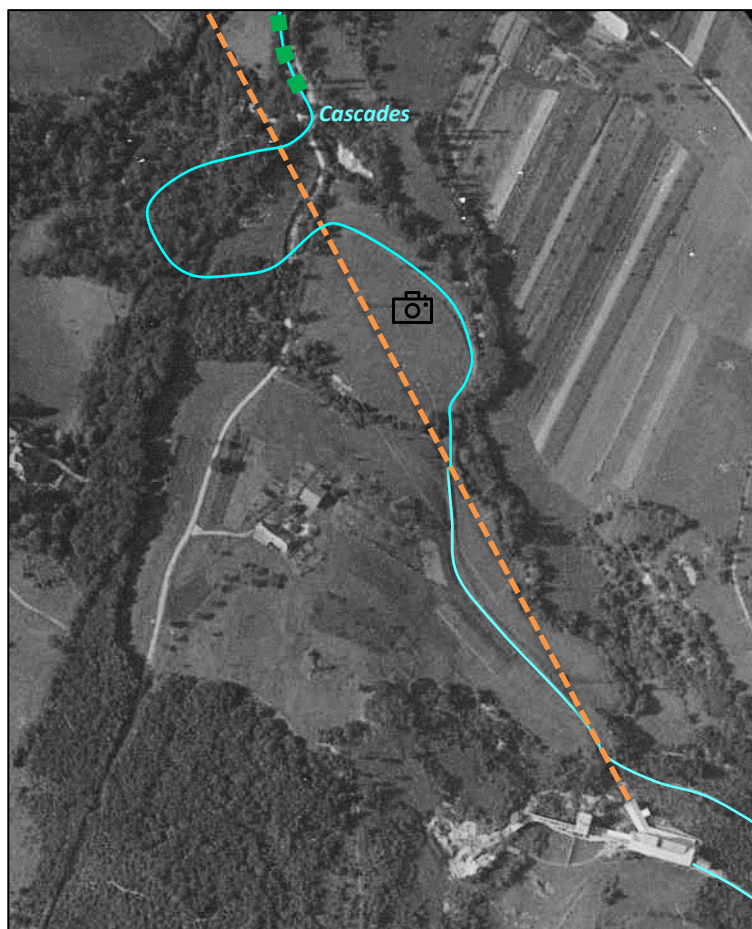


Vue aérienne IGN – 1939

Ci-dessous, la gare haute en août 1963, avec de nombreux wagons vides en attente de ferrailage.



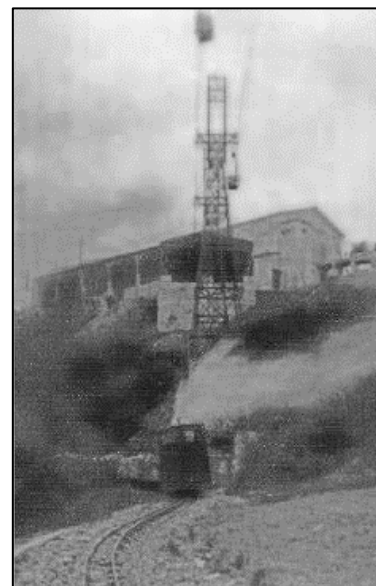
Vue aérienne IGN - 1963

De Tire-Poil à La Revériaz

Vue aérienne IGN - 1939

La voie descendait à travers les prés du Sécheron. Elle coupait le chemin du même nom et franchissait plus bas le pont de la cascade de Jacob-Bellecombe. Entre les deux, le tracé exact de la voie n'a pas pu être déterminée avec exactitude et peut présenter quelques erreurs.

Ci-dessous, la voie passe dans l'axe de la gare haute du transbordeur. La voie principale est toujours en service, confirmant l'hypothèse de la mise en service progressive du transbordeur.



Ci-contre, la photo est prise au bas des prés du Sécheron (symbole 📷 sur la vue aérienne). Le convoi descend 10 tonnes de calcaires à ciment vers l'usine. Par mesure de sécurité, deux serre-freins assistent le mécanicien et protégeront plus bas, le passage à niveau de la route de Lyon.





Vue aérienne IGN - 1939

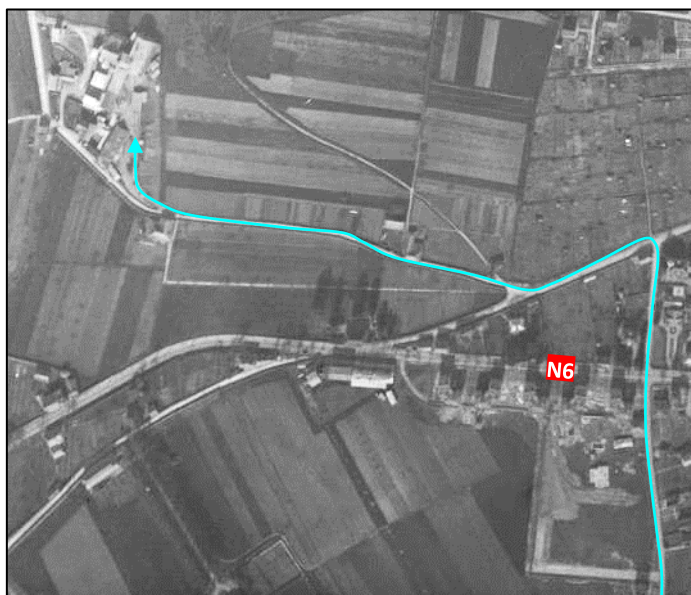
La voie traversait l'Avenue de Lyon (D1006, ex N6). Cette traversée posait un problème : le chemin de fer, pour remonter la petite pente (2%) du tronçon du chemin du Biollay situé de l'autre côté de la route de Lyon, devait franchir la N6 sur sa lancée et ne pouvait s'arrêter en cas d'obstacle. Il y a eu quelques accidents et c'est l'une des raisons pour laquelle le transbordeur aérien fut construit.

En quittant le chemin du Biollay, la voie virait à gauche au niveau de la villa saïgonnaise⁶ afin d'emprunter le chemin de Maché (actuelle rue Faubourg Maché) puis l'actuelle rue Charles et Patrice Buet avant de pénétrer dans la première usine.

Après avoir traversé le pont sur le ruisseau du Pontet (ci-dessous), la voie descendait en site propre jusqu'à la route de Saint-Cassin (D7).

Pour accéder à Street-View, [CLIQUER ICI](#)

Elle continuait ensuite en empruntant la route de Saint-Cassin suivi du chemin du Biollay.



Vue aérienne IGN - 1931

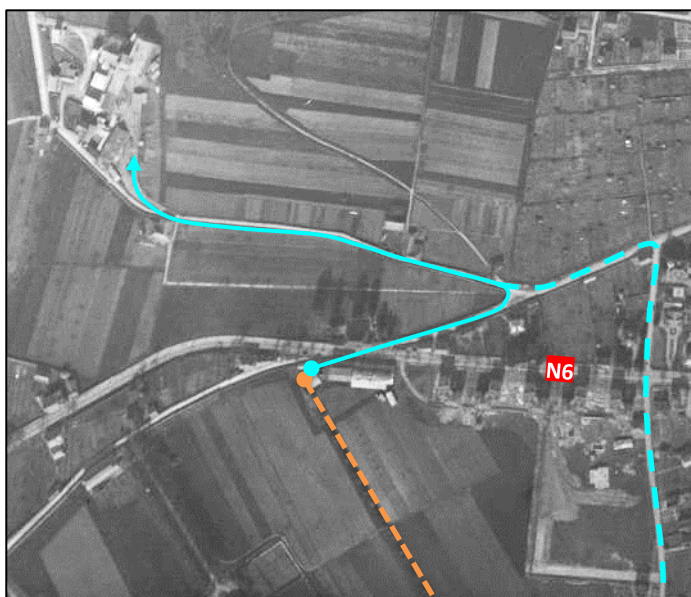
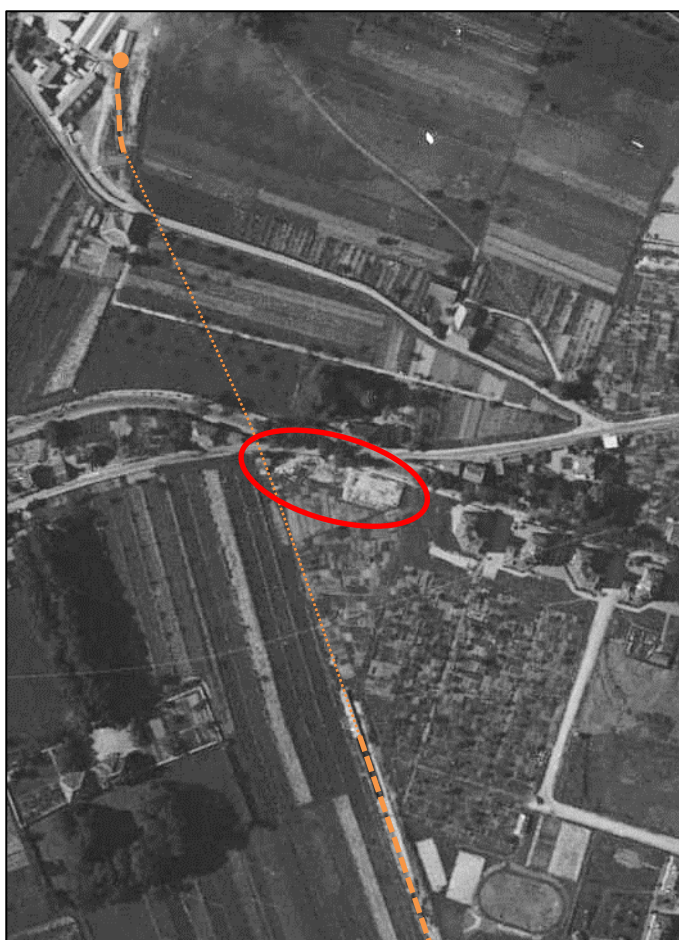
⁶ Angle du Chemin du Biollay (n°25) et du Faubourg Maché (n°693).



Ci-contre, croisement impossible dans l'étroit chemin menant à l'usine. Il s'agirait de l'actuelle rue Charles et Patrice Buet.

De La Favorite à La Revéraz

En 1924, le transbordeur aérien n'atteignait pas directement l'usine ; deux familles s'opposant au survol de leurs propriétés. Le dernier kilomètre était toujours effectué en train. Ce n'est qu'en 1935 qu'un tunnel fut creusé afin que les bennes du transbordeur puissent arriver au cœur de l'usine.



La vue aérienne ci-dessus date de mars 1931. Elle est donc antérieure au creusement du tunnel. La station basse du transbordeur était alors située à proximité de la route de Lyon.

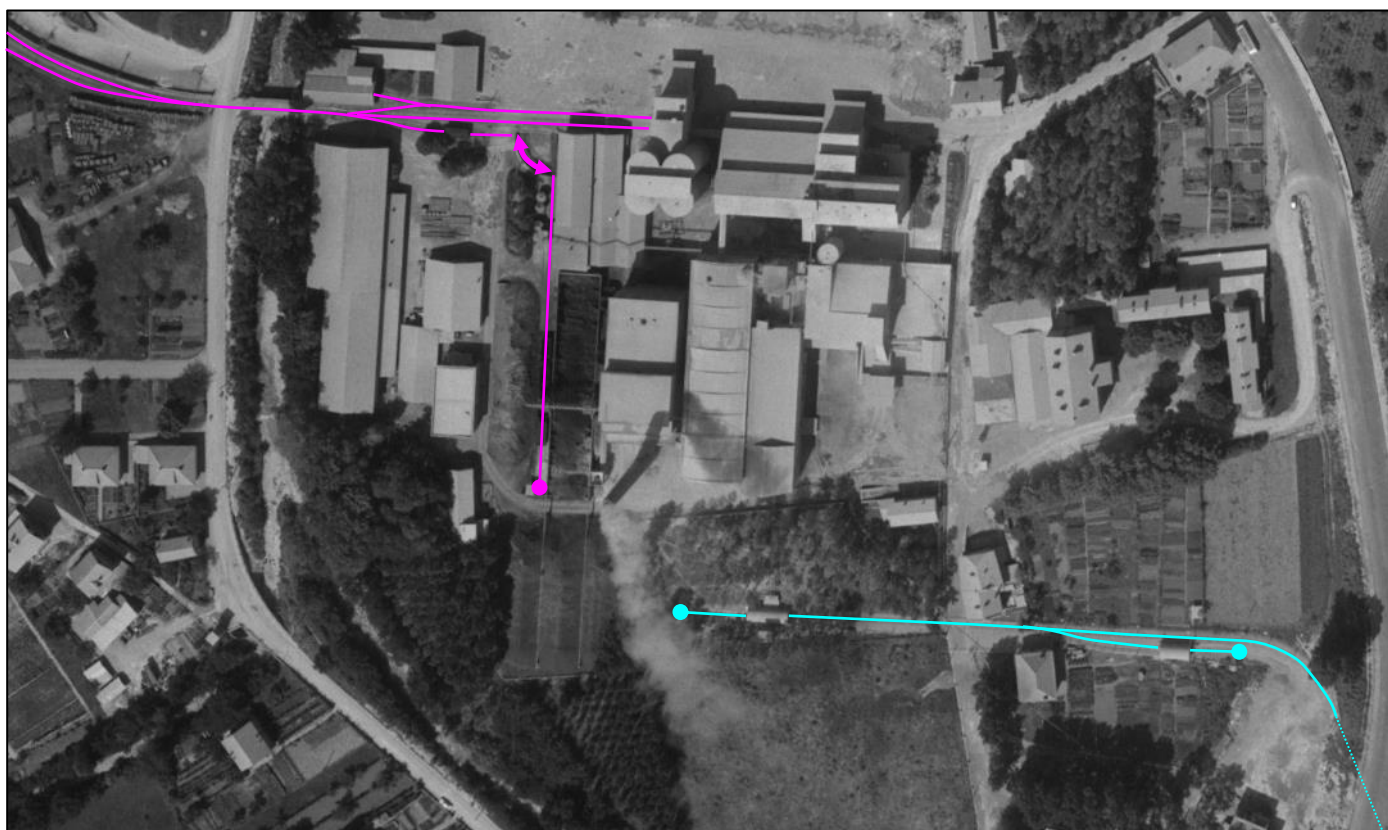
La vue aérienne ci-contre date de juillet 1939. Les bâtiments de la station basse du transbordeur ont été rasés (ovale rouge) et le transbordeur (tirets oranges) atteint le cœur de l'usine par un passage en tunnel (pointillés oranges).

L'USINE DE LA RÉVERIAZ

Sur la vue aérienne de 1931, l'usine est répartie sur deux sites espacés de quelques centaines de mètres. Petit à petit, les deux lieux vont n'en faire qu'un. La résolution de la vue aérienne ne permet pas de confirmer une liaison ferroviaire entre les deux sites. Celle-ci est indiquée en pointillés. La voie normale est indiquée en rose.



Ci-dessous, la vue aérienne date de 1963. Le réseau étroit du « métro » est indiqué en bleu. Le réseau à voie normale est indiqué en rose. A noter le pont tournant d'un quart de tour afin de desservir le parc à charbon.



LE MATERIEL

Sur le réseau à voie étroite

En 1912, à l'ouverture du chemin de fer à crémaillère, deux locomotives à vapeur 020T construites en Allemagne sont mises en service entre le Pontet et la Revériaz. Elles remorquent chacune quatre wagonnets achetés d'occasion en Suisse. Elles sont utilisées jusqu'en 1930.

Pendant cette même époque, la partie haute du réseau entre le plan incliné de la Coche et la carrière du Pontet, fait appel à la traction animale.

Puis en 1930, trois locotracteurs électriques Alsthom « boîtes à sel » alimentés en 600 Vcc sont mis en service. Construits pour la voie de 60 cm, ils sont modifiés au début des années 1960 pour circuler sur les voies de 1,10 m du « métro » souterrain. Ils tractent alors chacun trois wagons-trémies de 10 tonnes de charge utile (soit 30 tonnes par convoi).

Sur le réseau à voie normale de l'embranchement particulier

Une machine à vapeur avec tender type 120 est achetée à la C^{ie} du PO. Elle y circule jusqu'en 1927. Puis elle est remplacée par une locomotive électrique (600 Vcc) type « boîte à sel » n°576 construite par la S^{té} Alsacienne de Construction Mécanique (Belfort), ci-contre.

En 1984, au rachat de l'usine par le groupe Vicat, la traction électrique est abandonnée et un locotracteur diesel Decauville est mis en service. En 2005, le Groupe Vicat cède la boîte à sel à l'association de préservation de matériel ferroviaire APMFS qui la restaure.

