



INVENTAIRE TUNNELS

FICHE TUNNEL

N° INVENTAIRE : **73065.2** NOM : Tunnel de Montagnole

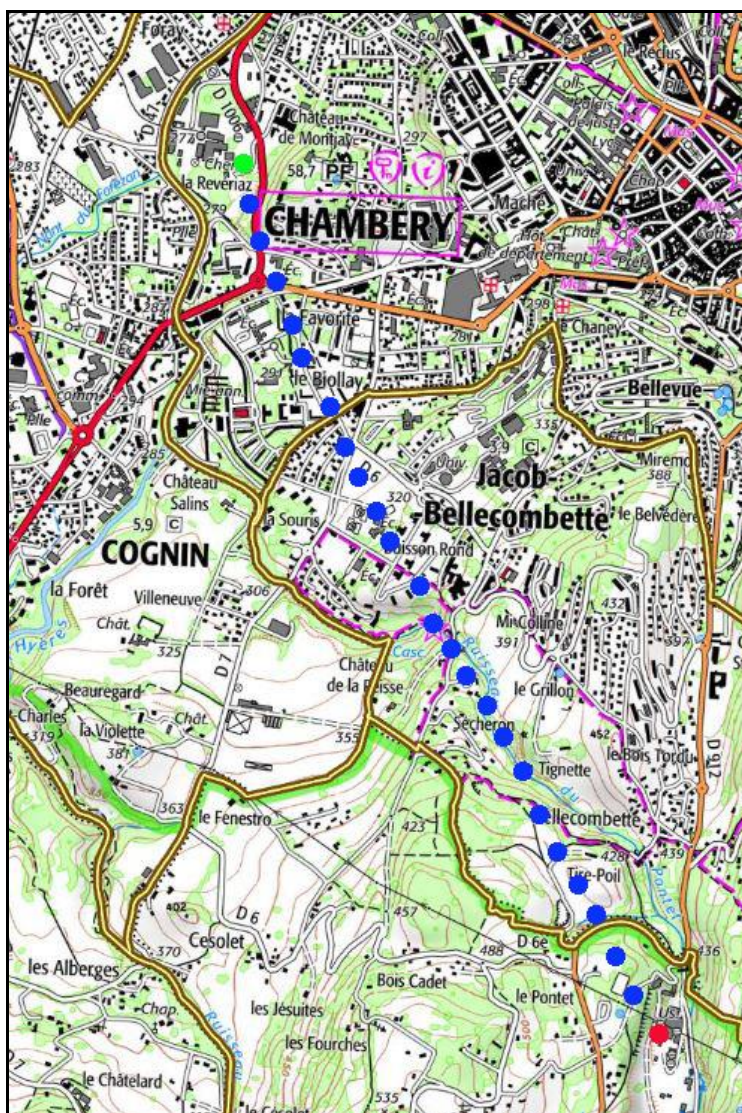
SECTION de LIGNE : **73065.01M**

COMMUNES : **Entrée : Chambéry (73)** **Sortie : Montagnole (73)**

COORDONNEES : Lambert II Etendu

X :	878,360	X :	879,780
Y :	2069,200	Y :	2066,590

Altitude moyenne : **285 m**



DONNEES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	Vrai tunnel de percement
Longueur estimée :	3000 m
Nombre de voies :	1
Usage actuel :	Bouché

COMMENTAIRES :

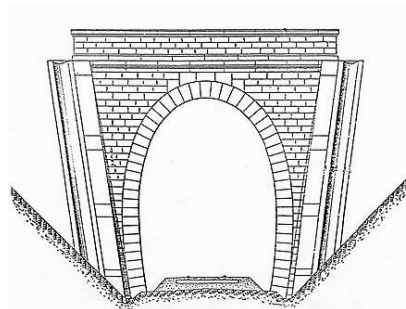
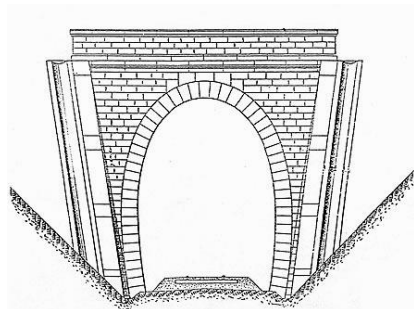
La cimenterie Chiron sise à la Révériaz, commune de Chambéry, a longtemps exploité la pierre à ciment descendue des carrières de surface ou souterraines de la commune de Montagnole. Ce transport s'est successivement effectué par charrois routiers, puis par un petit chemin de fer Decauville à crémaillère, puis par un transbordeur aérien à travers la commune de Jacob Bellecombette.

Mais à la fin des années 1950, face à l'extension de la ville de Chambéry, le transbordeur vieillissant est jugée indésirable. Il est alors décidé de le remplacer et de relier l'usine à la carrière du Pontet par un chemin de fer souterrain à l'écartement de 1,10 m de large.

Pour ce faire, une galerie de 3000 m de long est creusée au départ de l'usine. Sa première partie, de 1600 m de long, est pratiquement horizontale. Par contre, sa deuxième partie, de 1400 m de long doit rattraper une dénivellation de 170 m pour atteindre la carrière du Pontet. Elle exigera la mise en place d'un système funiculaire pour tracter les trains. Elle sera mise en service en 1963.

ICONOGRAPHIE :**ENTREE****SORTIE**

Pas de photos passées disponibles pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous...



Qui me tirera le portrait ?

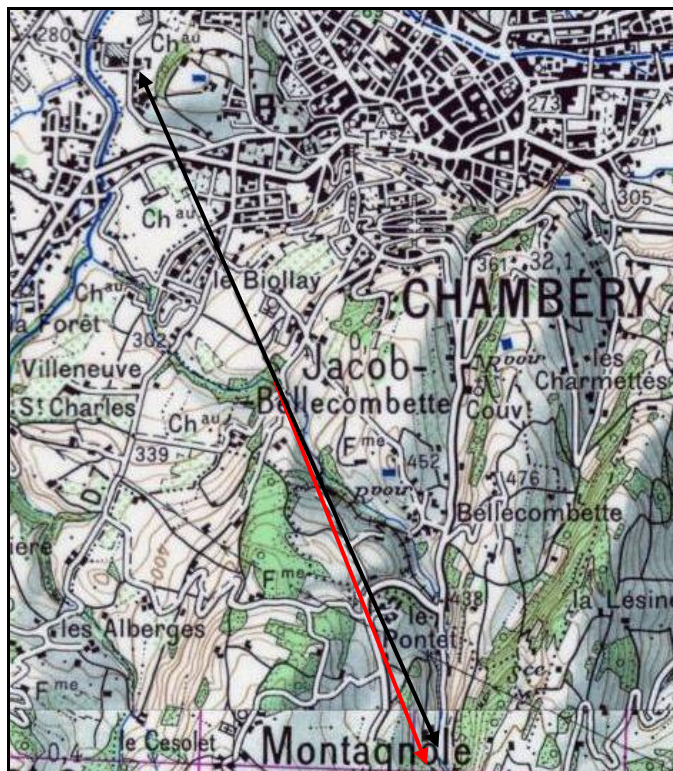


Vue aérienne de l'entrée du tunnel au niveau de l'usine

Ci-contre, le débouché de la galerie le long d'un hangar dans la carrière du Pontet
 Les câbles de traction du système funiculaire sont bien visibles au milieu des rails, ainsi qu'un train en attente de chargement



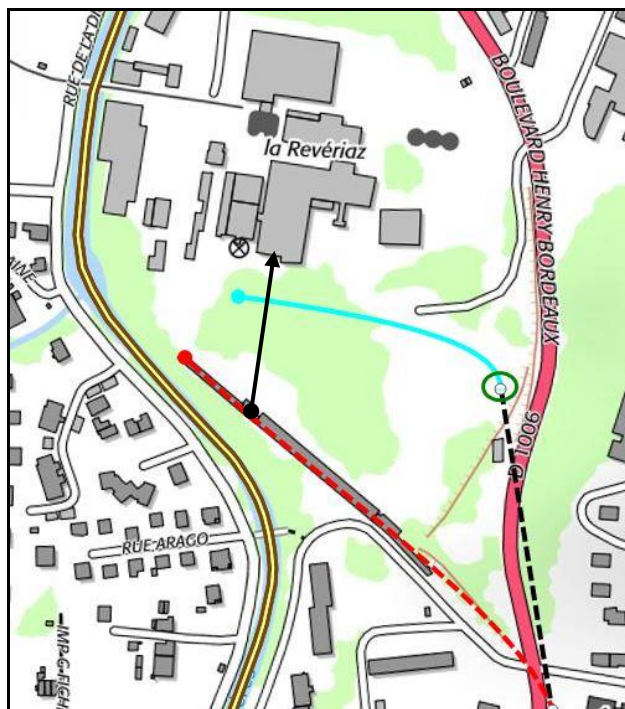
Puis, toujours pour cause de pollution, il est décidé de transférer le four à ciment au Pontet. Un grand silo de stockage du clinker (pierres cuites par le four) est alors créé sur place. Il se présente sous la forme d'un puits géant de 12 m de diamètre et de 140 m de profondeur. Pour que les trains puissent atteindre sa base, la galerie primitive est alors modifiée. Les 1600 premiers mètres sont conservés, mais une nouvelle galerie de 1400 m de long légèrement divergente est alors creusée. Elle est horizontale comme la première partie et sera mise en service en 1971.



Les deux galeries de Montagnole

En noir, la galerie primitive entre la cimenterie de Chambéry et la carrière du Pontet à Montagnole
 En rouge, la galerie légèrement déviée pour atteindre le bas du silo

Enfin, l'entrée de la galerie primitive sera aussi modifiée et couverte pour éviter la dispersion des poussières dues au déchargement des wagons.



Modification de la galerie de la Montagnole au niveau de la cimenterie de Chambéry

Tirets noirs : galerie primitive

Cercle vert : son entrée

Tracé bleu : voie ferrée à l'air libre

Tirets rouges : Nouveau tracé mis sous couverture béton pour éviter la dispersion des poussières

Petite flèche noire : transporteur à bande vers les bâtiments de l'usine

Ce nouvel ensemble sera surnommé "métro de Montagnole". Il sera condamné et bouché à la fermeture de la cimenterie et de ses carrières en 1993.



Le Métro au niveau de l'évitement de croisement des trains

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