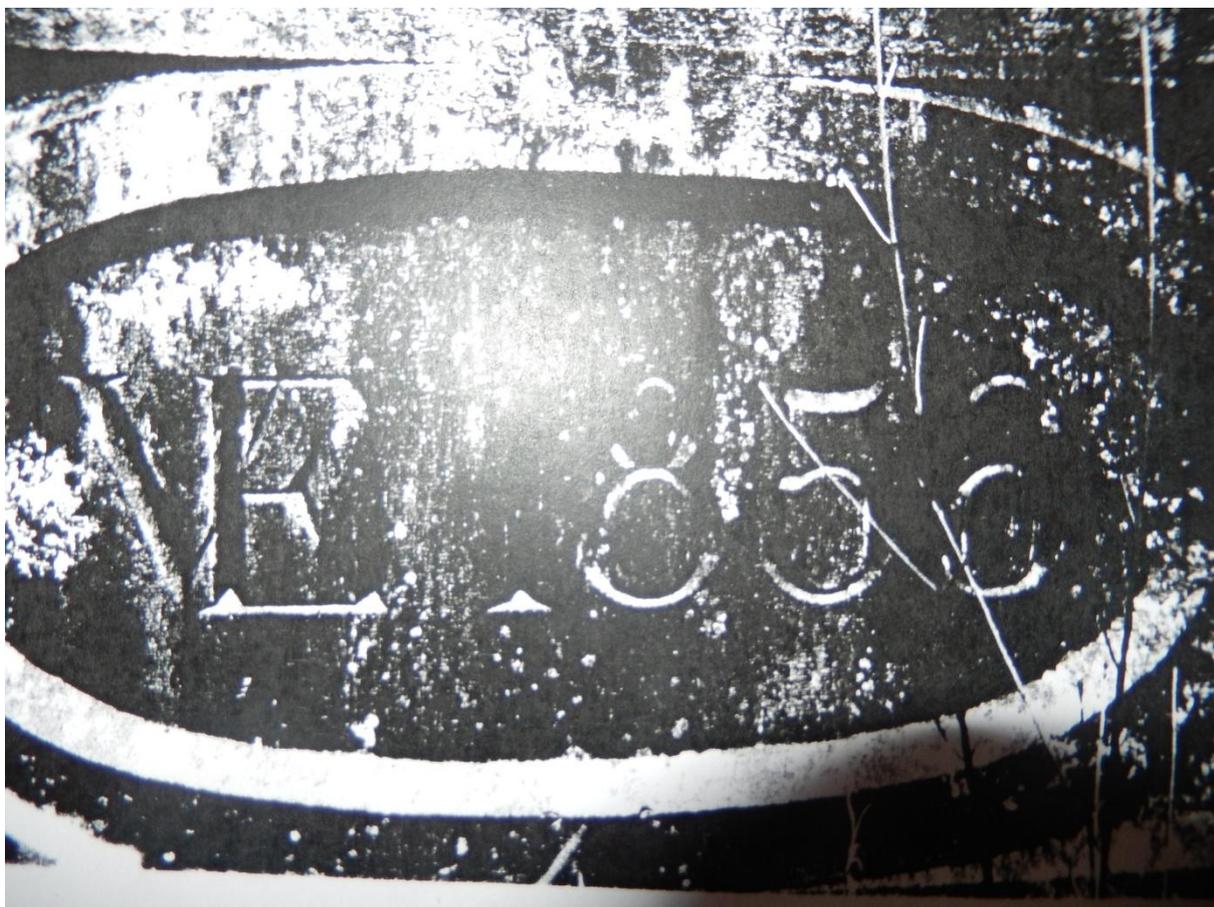


**LE PONT « VICTOR EMMANUEL »
ou encore « PONT DES ANGLAIS »**



Pierre gravée à l'entrée du pont

TABLE DES MATIERES :

Evènements marquants de l'histoire du Pont VE	2
Liste des membres fondateurs du comité de soutien	11
Le témoin intact de l'épopée du Chemin de Fer	12
Projets de mise en valeur du site	16
Bibliographie	21
Galerie de photos	22
Copie de documents anciens	26

1837 : Le projet de liaison Chambéry –Lyon (par railway et bateau à vapeur) établi par des banquiers Chambériens aboutit en 1839 à la création de la « Compagnie Savoyarde » et la mise en service de la liaison Chambéry - lac du Bourget par chemin de fer tiré par des chevaux. « Premier chemin de fer de mes Etats » dira le roi Charles Albert lors de son inauguration à la fin de l'été 1839. Une des roues des voitures déraillant, le roi préfère terminer le voyage en carrosse. Suite à de graves difficultés financières cette exploitation cesse en 1846. Cavour était le principal actionnaire de cette compagnie.

1841 : Suite aux études de Joseph Medail et de Camille Benzo de Cavour principalement (possibilité d'une liaison ferroviaire entre Turin et Lyon avec le percement d'un tunnel entre Bardonnèche et Modane) Charles Albert comprend que le chemin de fer resserrera les liens entre ses provinces, améliorera les échanges commerciaux et sortira son royaume de l'isolement. Ce choix favorise les échanges anglo-franco-italiens plutôt que le Lukmanier (le rail devait passer par ce col à 1972m séparant le massif du Saint Gothard de l'Adula en évitant le percement d'un tunnel coûteux) qui aurait privilégié les échanges germano-italiens et ainsi appuyé les désirs expansionnistes de l'Autriche.

1853 : Parution du décret de concession avec la création de la « Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel » qui devra construire la ligne de Modane à Chambéry avec ses deux embranchements : l'un vers la France, via St Genix et l'autre vers la Suisse via Annecy. En fait la ligne via St Genix ne sera pas construite et celle vers Annecy vers 1866 seulement. L'estimation de la ligne d'Aix-les-Bains à St Jean de Maurienne s'élève à 13 278 442 francs. Les travaux sont confiés à l'ingénieur Newman de l'Entreprise « Brassey » de Londres au prix de 730F le kilomètre. Thomas Brassey a construit près de 13500km de lignes ferroviaires dans le monde.

CREATION DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR EMMANUEL

OPÉRATIONS DE BOURSE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Société anonyme sarde, autorisée par décret royal du 25 mai 1853.

Siège social à Chambéry (Savoie, États sardes); bureaux à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

Durée, du 25 mai 1853 à l'expiration de la concession (99 ans).

Capital social, 50,000,000 fr., divisé en 100,000 actions au porteur de 500 fr. chacune. On a versé à ce jour 350 fr. par action.

Depuis l'origine de la société jusqu'à l'achèvement des travaux, les actionnaires ont droit à un intérêt de 4 1/2 0/0 par an.

Après l'achèvement des travaux, les produits nets sont employés :

1° A doter un fonds d'amortissement d'une annuité suffisante pour que le capital soit entièrement amorti à la fin de la concession ;

2° A servir aux actions non amorties un intérêt de 4 1/2 0/0 par an, payable tous les six mois ;

3° A doter la réserve d'une retenue d'au moins 3 0/0 des bénéfices nets restant après les prélèvements antérieurs, sans que

cette réserve puisse excéder un million. Le surplus est réparti à titre de dividende entre toutes les actions amorties ou non amorties.

Les intérêts aux actions se payent par moitié les 20 mai et novembre.

Assemblée générale ordinaire dans les 4 mois qui suivent la clôture de chaque exercice; elle se compose des propriétaires d'au moins 20 actions; chaque membre a autant de voix que de fois 20 actions sans pouvoir posséder plus de 50 voix.

1854 : Le décret du ministre des travaux publics Pierre Paleocapa approuve le tracé général sous réserve que le pont à Cruet soit exhaussé afin qu'il soit à l'abri des corps flottants en période de crue. Cela est très visible encore aujourd'hui car la départementale comporte un dos d'âne au droit de l'ouvrage.

1856 : Le 20 octobre toute la ligne d'Aix les Bains à Saint Jean de Maurienne est ouverte à l'exploitation en voie unique. Elle comprend les stations d'Aix, de Chambéry, Les Marches (route de Grenoble), Montmélian, Pont Royal, Pont d'Aiton, Aiguebelle, La Chambre et Saint Jean. De Chambéry à Cruet la ligne empruntait le tracé actuel. Au passage à niveau N°39 (entrée de Cruet) une courbe de 600m l'amenait au bord de l'Isère qu'elle traversait par un pont métallique à 50° suivie d'une courbe de 700m pour emprunter la rive gauche de l'Isère jusqu'au Pont Royal, elle contournait la colline du château de Chamousset et s'engageait sur la rive gauche de l'Arc vers le tracé actuel. La France ayant privilégié la ligne Lyon-Genève (intérêts pour les milieux financiers) par Ambérieu et Culoz, c'est vers ce raccordement que la Compagnie obtient une nouvelle concession par Cavour pour la réalisation du tronçon Aix-Culoz. Ainsi les troupes françaises pourraient être acheminées rapidement à travers les Alpes pour porter secours au Royaume contre les troupes autrichiennes.



1857 : cérémonie officielle d'ouverture des travaux de percement du Mont Cenis. Le 31 août à 9h Victor Emmanuel II met le feu à la première mine en présence de Jérôme, cousin de l'empereur Napoléon III. Le premier septembre une première pierre du Mont Cenis est posée à l'emplacement du futur pont sur le Rhône à Culoz en y scellant un parchemin rappelant ce moment.

1858 : la ligne atteint Culoz. C'est la compagnie VE qui est chargée des travaux. Elle les confie également à l'entreprise Brassey. Le pont métallique à voie unique (mais les piles et culées sont dimensionnées pour deux voies) sera le plus vieux de France. Il sera remplacé au début du XX^{ème} siècle par un pont métallique qui servira jusqu'en 2007. Endommagé par le déraillement d'un train de chantier il est remplacé par le pont actuel. Néanmoins les culées seront conservées (cela montre la maîtrise technique de ce constructeur).

1867 : Le PLM est chargé des travaux et de l'exploitation pour le compte de l'Etat Français des lignes du « Réseau du Mont Cenis » qui garde un régime indépendant pendant 30 ans. Décret N° 697 signé par l'Empereur Napoléon le 27 septembre 1867.

CESSION DU « VICTOR EMMANUEL » au PLM

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-six, le neuf juin, et l'an mil huit cent soixante-sept, le dix-sept juin,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

La société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, ladite compagnie représentée par M. *Sylvain Dumas*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 8 juin 1866, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part ;

Et la société anonyme constituée sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel*, ladite compagnie représentée par MM. *Charles-Pierre-Eugène Laffitte*, *Claude-Henri Mirault* et *Adolphe-Pierre de Bourgoing*, président et membres du conseil d'administration de cette compagnie, élisant domicile à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 48 bis, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération dudit conseil d'administration, en date du 6 juin 1866 et du 17 juin 1867, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires réunie à Paris par application de l'article 24 des statuts de ladite société, dans un délai de deux mois au plus tard,

Encore d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

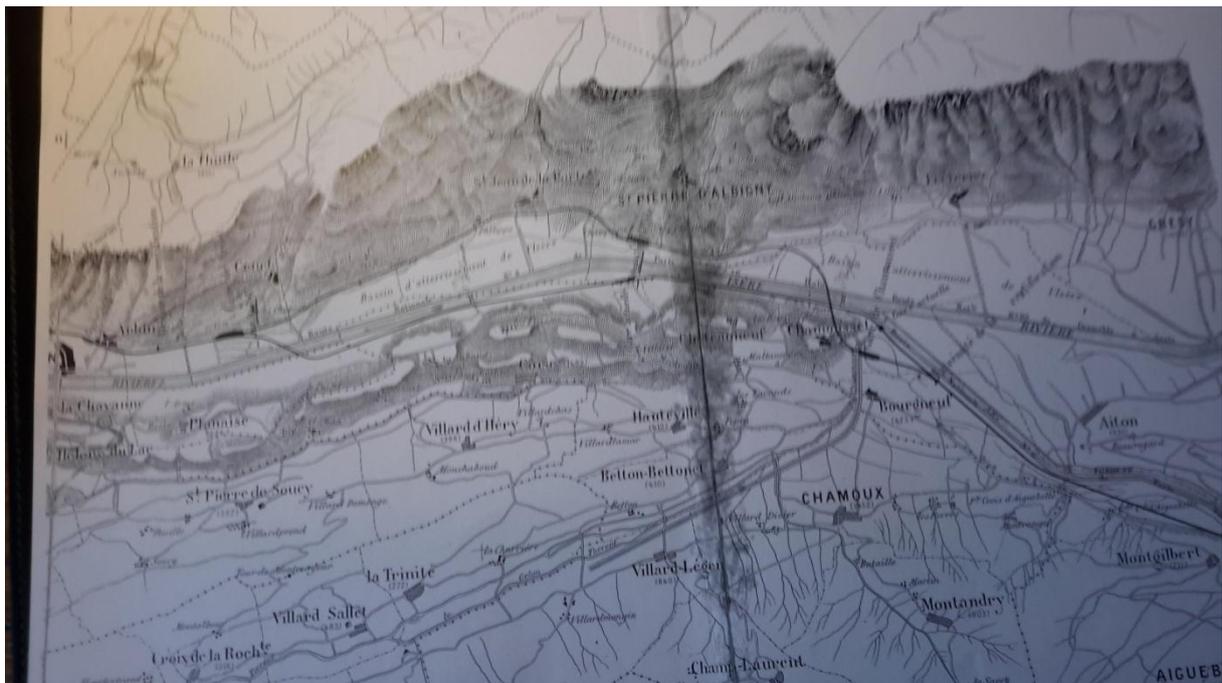
ART. 1^{er}. La compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel cède à l'Etat, lequel la rétrocède à la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, la concession, telle qu'elle est définie par la convention du 1^{er} mai 1863, approuvée par la loi du 27 du même mois, des sections construites ou à construire par ladite compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel qui sont comprises sur le territoire français, savoir :

- 1° Du Rhône, près de Culoz, par Aix, à Chambéry ;
 - 2° De Chambéry, par Montmélian et Aignebelle, à Saint-Jean-de-Maurienne ;
 - 3° De Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel ;
 - 4° De Saint-Michel à Modane ;
 - 5° De Modane à la frontière française, dans l'intérieur du tunnel des Alpes ;
- Le tout aux conditions énoncées dans la présente convention.
Lesdites cession et rétrocession sont et demeurent approuvées.

1868 : La date d'ouverture du tunnel étant très incertaine, il est mis en service le train de « Fell » entre Saint Michel de Maurienne et Suse par le col du Mont Cenis franchi à 2180m. Il dessert St Michel de Maurienne (arrêt), Modane (arrêt), l'Esseillon, Bramans (arrêt), Sollières, Termignon (arrêt), Lanslebourg (arrêt), Col du Mont-Cenis, l'hospice Mont-Cenis, Grand Croix (arrêt), Frontière Franco-Italienne, Bar Cenisio, Molaretto et Suse (arrêt). Le parcours est réalisé en 5h30. La locomotive augmente son adhérence en s'appuyant sur un rail central sur lequel vient mordre deux roues horizontales disposées sous la machine. C'est Brassey associé à l'ingénieur anglais Fell qui exploite la ligne.

1871 : Après l'inauguration du tunnel le 17 septembre et la fin de la réalisation de la voie ferrée entre Saint Michel et Modane, le premier train Paris Rome franchit le tunnel le 16 octobre. Le gouvernement provisoire de 1871 approuve le tracé actuel entre Cruet et St Pierre d'Albigny. La « malle des Indes » abandonne le Brenner et passe sur le pont.

1876 : Modification du tracé entre Cruet et Chamousset suite à un engagement du PLM en 1868 (la digue près de Chamousset doit être refaite ou la ligne détournée). La ligne empruntant le tracé actuel est mise en service le 18 décembre. Suite à l'enquête publique, la tranchée nouvelle coupant le chemin des Crozas et enclavant les terrains à droite de la voie ferrée, la compagnie propose la construction d'un chemin de 3m de largeur pour relier la berge gauche du torrent Record au chemin des Crozas.



1879 : Estimation pour la démolition par le PLM. Ce document donne des précisions importantes sur l'ouvrage : poids du pont métallique :339.9 tonnes ; maintien des culées participant à la tenue des digues ; démolition des trois piles (composées de trois tubes en tôle remplies en maçonnerie de moellons qui s'élèvent jusqu'à 0m50 au dessus de l'étiage), à la partie supérieure ces 3 tubes sont réunis par une enveloppe en tôle de 1m de hauteur, 3 poutrelles en fonte reposant sur l'ensemble des 3 tubes supportent la maçonnerie en élévation, laquelle est en moellons avec pierre de taille en parement, chaque pile est entourée d'un massif d'enrochement s'élevant au dessus de la partie supérieure des tubes. Il y est cependant suggéré de maintenir les piles pour l'établissement d'un pont ou d'une passerelle et réaliser une liaison entre les localités des deux rives une communication dont elles ont besoin.

2682
 CHEMINS DE FER
 DE
PARIS A LYON
 ET A LA
MEDITERRANÉE
 ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DE LA LIGNE
 7^e ARRONDISSEMENT

Mettre, quand il y a lieu, la réponse à la suite de la présente Note, avec le titre RÉPONSE et en supprimant toutes les formules.

24074.1

10
 22
 Catalogue P. Michel

Grenoble, le 26 Mai 1879

NOTE adressée à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la voie, en réponse à sa note n° 3292 du 29 mars dernier

Dans le cas où vous seriez avisés d'enlever le tablier métallique du pont sur l'étiage à Grand sur la partie abandonnée du V^e, nous aurions à démolir les 3 piles en rivière; mais nous serions autorisés certainement à maintenir les deux culées qui font partie de corps des digues et ne gênent en aucune façon la navigation et le halage.

Les fondations des piles se composent pour chacune d'elles de 3 tubes en tôle remplis en maçonnerie de moellons et qui s'élèvent jusqu'à 0,50 au dessus de l'étiage. A la partie supérieure ces 3 tubes sont réunis par une enveloppe en tôle de 1,00 de hauteur; trois poutrelles en fonte reposent sur l'ensemble des 3 tubes et supportent la maçonnerie en élévation, laquelle est en moellons avec pierre de taille en parement. Chaque pile est entourée d'un massif d'enrochement s'élevant au dessus de la partie supérieure des tubes.

Il faudra démolir les piles jusqu'à 1,50 environ au dessus de l'étiage, ce qui donnera lieu à une dépense estimée comme suit.

Démolition à la chaise de la pierre de taille et compris chargement en bateau, transport sur digue, déchargement, rangement et tous frais de manutention	200 ^m à 12 ⁰⁰	2.400 ⁰⁰
Démolition des 3 tubes par pile sur une hauteur de 1,50 dans l'eau, ainsi que de l'enveloppe métallique réunissant les parties supérieures, compris dériver d'eau, enlèvement, transport et rangement sur la digue	15.300 ^m à 19 ⁰⁰	3060 ⁰⁰
Démolition, enlèvement, déchargement et transport sur la digue		5.460 ⁰⁰

Vote. — N° 795. A — Appard (1871)
 Voir N° 1405 du Tableau chron.

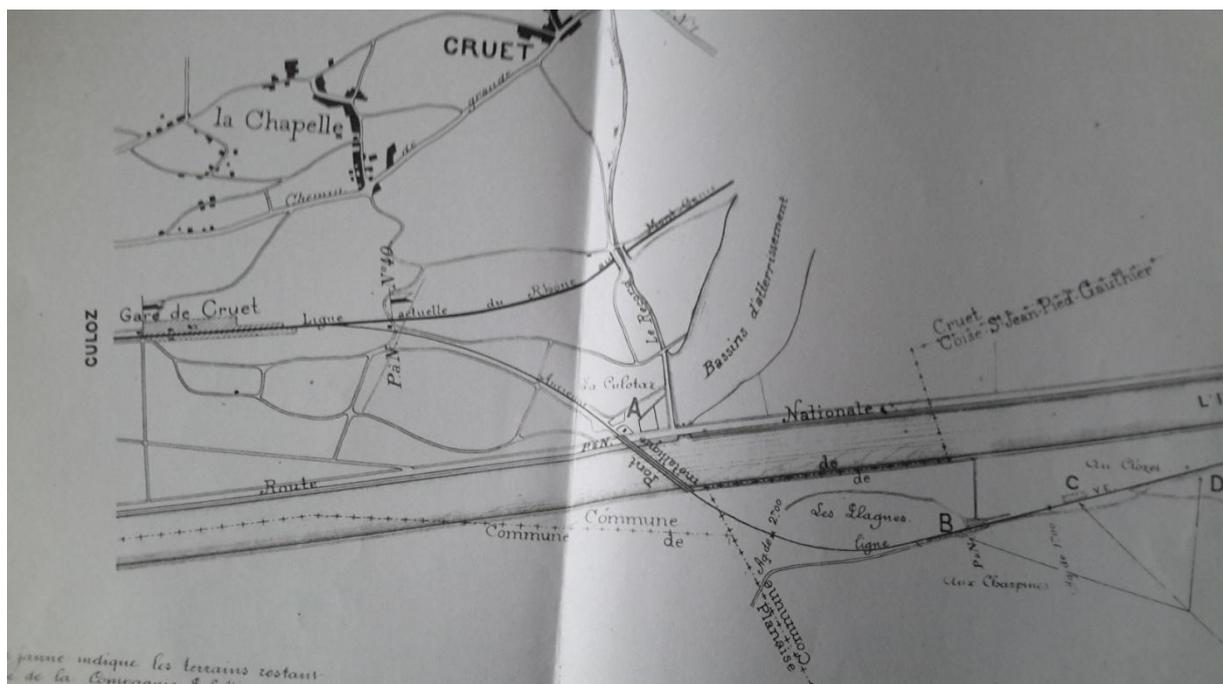
1882 : Demande de la commune d'Aurec (Haute Loire) pour acquérir le pont et réaliser un pont sur la Loire.

1884 : Une double voie est réalisée de Cruet à Chamousset le 5 juin. De Chignin à Cruet le 7 novembre 1890 (le 2/11/1891 de Chambéry à Chignin et toute la ligne le 3/11/1903).

1886 : subvention extraordinaire de 34 000F de l'Etat au Département en vue de l'acquisition du pont. Il devait se substituer au pont de bois de Coise situé 2000m en amont et en état de délabrement.

1887 : projet de dynamitage demandé par le ministère de la guerre pour mettre le pont à disposition de la commission d'études sur la dynamite et la réalisation d'un essai de destruction à l'aide de cette substance explosive.

1887 : Le 17 octobre le PLM cède l'ouvrage au Département pour servir à l'établissement d'un chemin public. Le pont métallique, les ouvrages d'art et les terrains situés entre Cruet et Chamousset. Prix de vente : 20.000F (390t x 50F, seule valeur de l'ensemble).



1904 : Petits travaux de réfection des trottoirs et de peinture du pont

1909 : le 9 janvier acte de vente du talus entre le PN 40 et le pont

1918/1940 : peinture du pont, aux dires de quelques anciens de Cruet.

1991 : Projet de démolition du pont lors de la préparation des JO d'Albertville. Création du comité de soutien pour sa sauvegarde, pour promouvoir sa restauration et sa mise en valeur.

1994 : Inscription du pont à la liste des monuments historiques. Plus vieux pont métallique ferroviaire en France (et sans doute en Europe continentale). Arrêté SGAR 94-891 du 19 août 1994.

Ainsi après avoir supporté des trains pendant 20 ans le pont VE aura vu passer voitures, bus, tracteurs, vélos et piétons pendant 100 ans encore. Durant cette dernière période il a servi, aux dires des plus anciens, de passage en alternat avec le pont de Coise. Celui-ci, en bois, très étroit ne laissait passer qu'avec peine un seul véhicule. Tacitement les gens empruntaient un pont dans un sens et l'autre à l'inverse. Puis l'activité s'est réduite fin des années 80 avec la construction du nouveau pont de Coise, en face de la ZI actuelle. Le pont VE a connu une activité plus importante encore après guerre en attendant la reconstruction du pont de St Pierre d'Albigny.

Note : Les photos de documents sont extraites de ceux nombreux dont dispose l'association, comme les plans de construction...

LISTE DES MEMBRES FONDATEURS du COMITE DE SOUTIEN:

- SELLIER Louissette Maire-adjointe de Cruet
- CLEMENT Maurice Président des Amis de Montmélian
- COUTIN Bernard Président des Amis de Saint-Pierre d'Albigny
- COUTIN Michel Membre des Amis de Montmélian
- CUNIT Rémi Maire-adjoint de Cruet
- FAVRE Michel Secrétaire de mairie de Cruet
- GAZET Paul Maire-adjoint de Cruet
- JACQUIER Etienne Ingénieur
- LAURENT Jean-Luc Vice- président des Amis de Montmélian
- MENART Michel Conseiller Général de Saint-Pierre d'Albigny
- MESSIEZ-POCHE Maurice Vice-président de la Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie
- NICOUD Gilbert Ingénieur
- RINCHET Jean Marie de Planaise
- RINCHET Roger Conseiller Général et Maire de Montmélian
- VOIRON Bernard Maire de Cruet

LE PONT DES ANGLAIS

Témoign intact de l'épopée du Chemin de Fer

Le pont permettant le passage au dessus de l'Isère, de la ligne de chemin de fer VICTOR EMMANUEL, entre Chambéry et St Jean de Maurienne, fut construit en 1855/56 par la compagnie Anglaise BRASSEY, d'où le nom d'emprunt qui lui est resté.

Alors qu'aujourd'hui le TGV conquiert l'Angleterre, à cette époque, la technique ferroviaire, tout comme celle des ouvrages d'art qui en dépendait, nous venait grandement d'outre-Manche.

Point phare du tracé de cette ligne vers la Maurienne, et plus tard vers l'Italie, cet ouvrage construit sur la rivière nouvellement « diguée » au cœur de la Combe de Savoie, se devait d'être marquant, et il le fût.

De fait, le Pont des Anglais était novateur à plus d'un titre, pour l'époque.

D'abord son implantation en biais par rapport aux rives afin de s'inscrire dans les larges courbes du tracé de la voie, mais augmentant de façon notoire sa longueur, en est une preuve, car ce n'était pas les faibles vitesses de l'époque d'alors qui nécessitaient de telles dispositions, mais bien une volonté de marquer son temps.

Ainsi, le pont comporte 4 travées de 40m environ de portée, lui donnant une longueur totale d'un peu plus de 160m.

Les culées au droit des digues récemment créées, sont biaisées par rapport à l'axe du pont, tout comme les 3 piles en rivière qui leur sont parallèles et s'inscrivent ainsi dans le sens du courant.

Au dessus du niveau de l'eau ces ouvrages ont été réalisés en maçonnerie de pierres appareillées aux formes arrondies, très esthétiques.

Chacune des culées et piles a été fondée, vers 4,00m de profondeur sous le lit de la rivière, sur 3 puits de 2m de diamètre, puits exécutés dans une enceinte de pilotis en bois, jointifs, constituant batardeau.

Ce pont était par ailleurs novateur, de part sa conception, dite « Pont en tôle ». Cette technique, née aux Etats Unis vers 1836, alors que les ponts en fonte ont donné toutes leurs possibilités (portée limitée, configuration obligatoirement en voûte ...) a permis d'épouser les nouvelles données du transport ferroviaire.

Au début, ces ouvrages réalisés avec des poutres en fer, à âme pleine, d'où le nom du « pont en tôle » étaient peu esthétiques.

Par la suite, cette technique se développant, notamment en Angleterre et en France, a donné naissance, vers 1850, aux poutres en treillis triangulés, beaucoup plus légères.

Achevé en 1856, le Pont des Anglais était donc un précurseur. Il est ainsi constitué par 2 poutres à treillis, de part et d'autre du pont, comportant des profilés hauts et bas, reliés par des montants, tous les 3,00m environ, alternant avec des croix de Saint-André.

Au droit de chaque montant, ces poutres reprennent les traverses basses formant support du tablier ; ces traverses sont elles mêmes reliées longitudinalement par des entretoises ou longerons, situés au droit des deux rails.

En partie haute, les deux poutres sont assemblées et raidies par des traverses cintrées en forme d'anse de panier, tous les trois montants.

Ces différents éléments constitutifs ont été réalisés à partir de profilés plats ou en forme de cornière, et le tout a été assemblé par rivetage.

Les dispositions constructives décrites ci-avant, qui ont aussi donné à l'ouvrage l'appellation de « pont cage », permettaient de dégager un gabarit de 4,00m de largeur, et de 4,65m de hauteur sous intrados.

En troisième lieu, on peut affirmer la qualité novatrice des formes de l'ensemble du pont, car sa conception relevant de techniques très nouvelles, n'est pas allée à l'encontre de l'esthétique. Bien au contraire, sa forme effilée sur la rivière, la

légèreté des entretoises galbées en parties hautes, allée aux formes arrondies des membranes en font un très bel ouvrage.

Le pont a supporté un trafic ferroviaire de 1856 à 1874, soit pendant 18 ans seulement, du fait du nouveau tracé de la voie sur la rive droite.

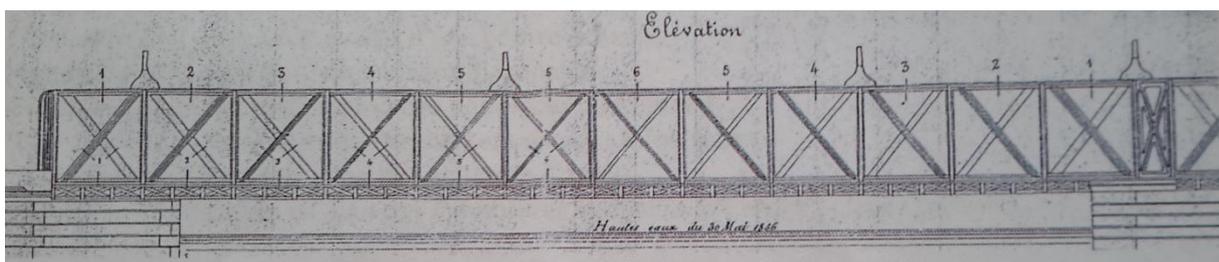
Voué par la suite à un trafic rural très local, presque oublié, il n'a donc pas subi l'évolution du transport ferroviaire qui l'aurait, sans nul doute condamné il y a longtemps, au profit d'un nouvel ouvrage.

C'est donc bien un témoin, dans son état originel, de l'avènement du chemin de fer et de l'ère industrielle en Savoie, pouvant, au même titre que beaucoup d'autres, être appelé « ouvrage d'Art » et figurer dignement au patrimoine culturel de la Combe de Savoie.

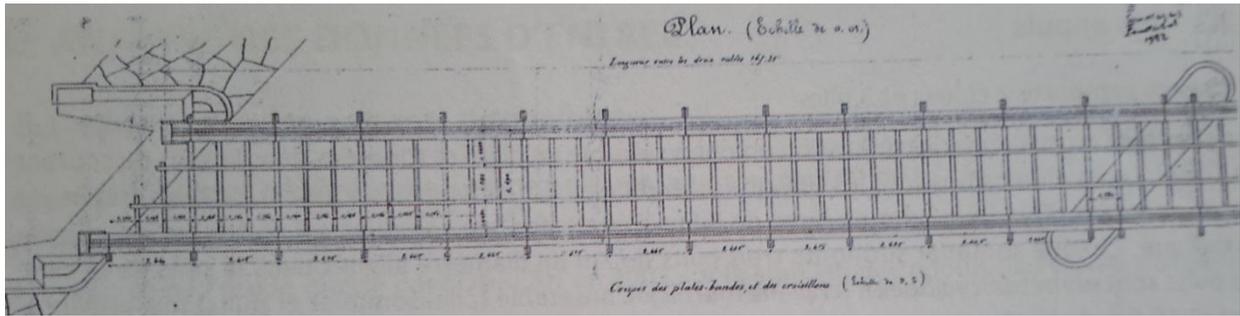
(texte rédigé par le comité de soutien)

Description technique réalisée par le cabinet d'expertise Systra en 2016

Le tablier est une bipoutre extradossé de type treillis métallique riveté à 4 travées hyperstatiques. Il possède un biais d'environ 45° et un entretoisement perpendiculaire à l'axe du tablier. Les poutres latérales sont formées de modules rectangulaires stabilisées par croix de Saint André ; chaque élément mesure 3,45m de long et 12 pieds de haut soit 3,65m.

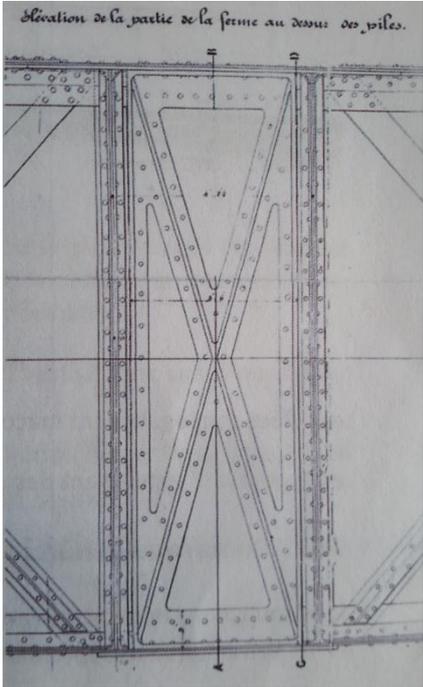
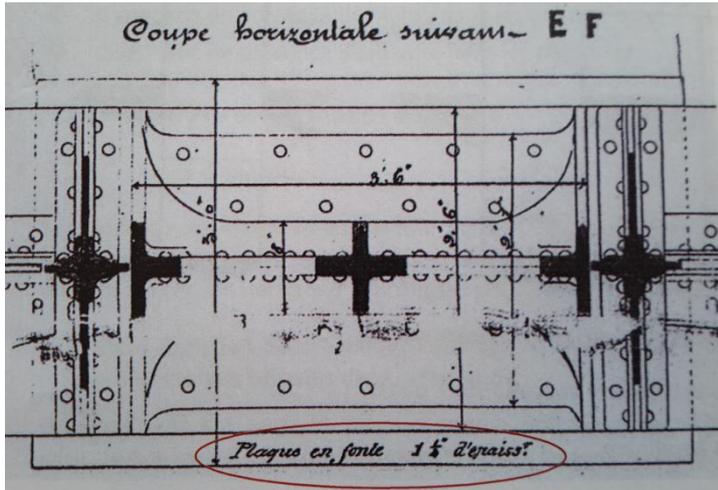


Les poutres latérales sont reliées en partie basse par des traverses espacées de 1,15m ; sur ces traverses et entre les poutres latérales s'intègrent deux longerons longitudinaux espacés de 1,5m sur lesquels le poids de la voie se répartissait (l'entraxe des rails devait être de 1,435m). En partie haute, des traverses en forme d'anse de panier s'opposent au déversement des poutres latérales avec une fréquence de 4 par travée.



Les poutres treillis du tablier sont constituées de profilés reconstitués par des assemblages rivetés. Le matériau est du fer puddlé.

Ces poutres se raccordent au droit des appuis sur des pièces issues d'un matériau différent, qui s'avère être de la fonte.



PROJETS DE MISE EN VALEUR DU SITE

Outre l'intérêt historique du pont VE dans le patrimoine industriel ayant concouru au développement de la Savoie, cet ouvrage offre une vue imprenable sur le massif du Mont Blanc, le piémont sud des Bauges, le mont Granier et toute la combe de Savoie avec ses vignes et ses châteaux.

Situé sur l'itinéraire incontournable de l'accès aux vallées de la Tarentaise, de la Maurienne, du val d'Arly et de l'Italie, la prochaine véloroute des préalpes devant relier Annecy au Rhône, sa mise en valeur serait un point d'appui décisif dans la mise en valeur de toutes les activités de la Combe de Savoie.

Ci après quelques exemples de projets pouvant facilement s'inscrire sur les 165m de l'ouvrage.

Histoire de l'endiguement de l'Isère :

La vue depuis le pont permet d'expliquer non seulement les étapes de la construction depuis les carrières de Cruet jusqu'aux marais anciens, mais aussi le rôle déterminant de ce diguement sur le développement de la combe et au-delà de toute la Savoie : axe ferroviaire, routier, autoroutier, cultures, zones artisanales et industrielles.

Histoire du développement du chemin de fer en Savoie :

Le pont Victor Emmanuel, ouvrage le plus important de la première ligne ferroviaire en Savoie réalisée par la compagnie de chemin de fer Victor Emmanuel permet d'expliquer comment cette ligne a été essentielle dans le développement du projet de réunification de ses états par le Duc de Savoie, de l'axe Grande Bretagne France Italie, puis du rattachement à la France.

Histoire de la résistance en Combe de Savoie : Le 8 juin 1944 huit otages et résistants ont été fusillés par les Allemands au niveau du pont. Ce lieu peut servir à retracer l'histoire de la résistance en Combe de Savoie.

Histoire du flottage et de la navigation sur l'Isère

Mise en valeur de la forêt alluviale de Cruet : Côté rive gauche du pont se trouve un espace remarquable par sa biodiversité : la forêt alluviale de l'Isère. Une mise en valeur de ce site est en cours par la commune en partenariat avec le conservatoire des espaces naturels de Savoie. La synergie des deux sites est tout à fait pertinente

Liaison d'accès du Val Coisin à la véloroute :

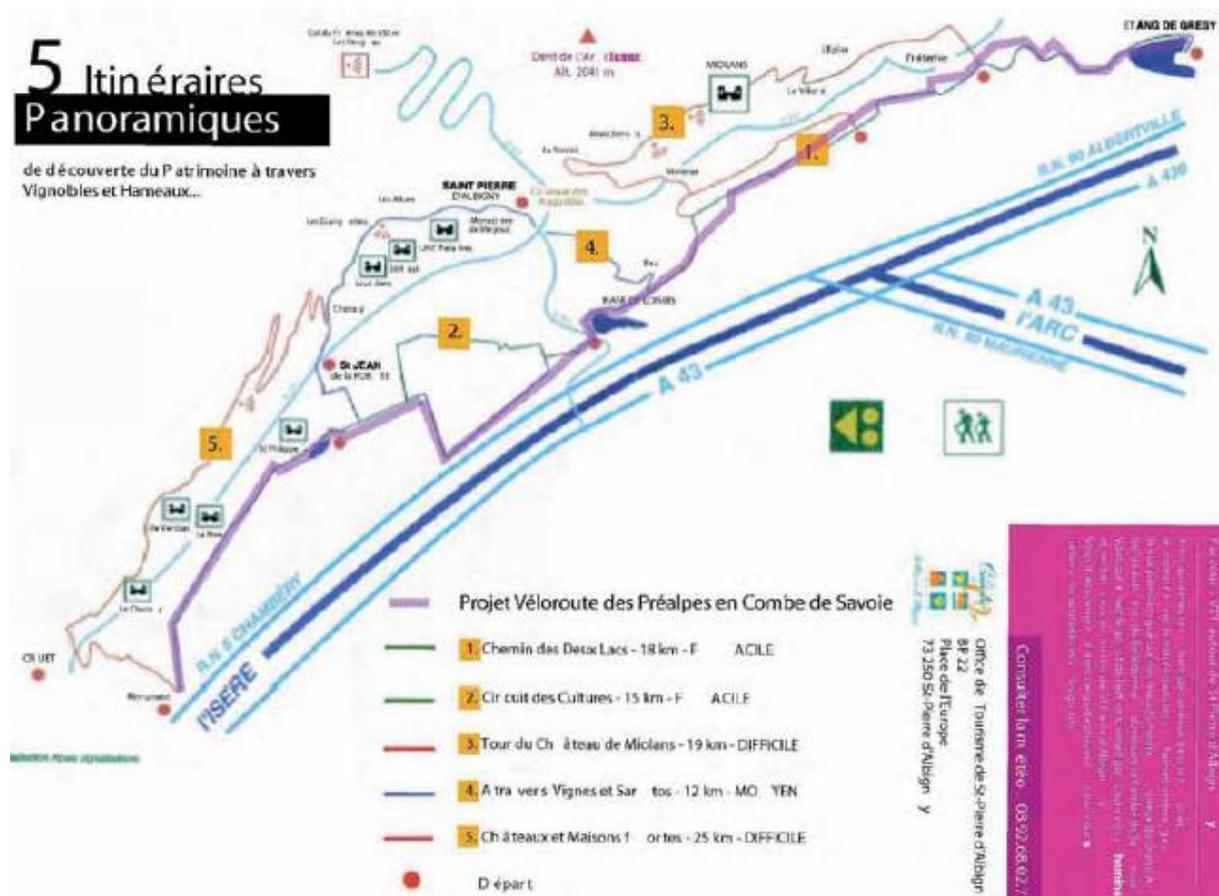
Sachant que la véloroute des préalpes va passer à côté du pont VE, une liaison avec la route qui descend de Planaise permettrait de relier le Val Coisin à la véloroute et d'offrir à ses habitants (piétons, cyclistes, cavaliers ...) les mêmes possibilités de déplacement qu'à ceux de la rive droite de l'Isère

Liaison entre le Val Coisin et les Bauges :

La combe de Savoie est parcourue par de nombreux itinéraires cyclo et VTT. Les liaisons entre ceux des deux rives sont rares et très chargées en circulation routière. Ce pont offrirait un tracé dédié, améliorant la qualité et la sécurité des nombreux pratiquants de ces sports.

Les cavaliers nombreux de la rive droite trouveraient également la possibilité de pratiquer leur sport sur la rive gauche de l'Isère dans un espace natura 2000.

Ci-dessous un extrait du projet de véloroute montrant l'absence de liaison entre les deux rives.



Sur le plan ci-dessous :

en rouge le projet de véloroute

en jaune la route de Planaise existante

en bleu le pont VE et le chemin rural existant à aménager



« Le Pont des Anglais » support du patrimoine culturel de la combe de Savoie

(Esquisse d'un projet pour le patrimoine culturel de la Combe de Savoie)

La longue, large et plantureuse Combe de Savoie est, du département, le « pays » à la fois le plus fréquenté par son rôle de desserte des grandes vallées, son ouverture sur Grenoble, l'Italie, la Haute Savoie, la Suisse et –paradoxalement- celui dont le patrimoine est le moins connu et le moins mis en valeur.

L'heureuse initiative des « chemins du baroque », bientôt étendue aux ouvrages militaires, ajoute au prestige des hautes montagnes du Beaufortain, de la Maurienne et de la Tarentaise un indéniable attrait culturel ; les soins judicieux apportés au lac du Bourget confortent l'aura romantique d'Aix et de Hautecombe ; les Bauges isolées et pauvres sont l'objet de toutes les sollicitudes visant à protéger leur aspect naturel et requinquer leurs ruines ; et, dans l'avant pays, on pare le lac d'Aiguebelette qui est une porte accueillante de la Savoie.

A l'inverse, alors que la Combe de Savoie est la zone obligée de toutes les contraintes «économiques, routes, autoroutes, voies ferrées, bientôt TGV, lignes électriques, gazéoduc, aqueduc, au profit de Chambéry, de la Savoie, de Rhône-Alpes et au-delà, c'est la région la plus oubliée, sinon négligée, quant à la présentation qu'on en fait et à la mise en valeur de son patrimoine par ailleurs tout à fait original.

Alors qu'elle est une authentique entité géographique, cet état de fait est-il une conséquence de sa parcellisation entre les trois arrondissements administratifs, les trois circonscriptions législatives du département ?

La réfection du Pont des Anglais, avec comme corollaire la restauration dans son état d'origine du vieux pont Cuénot de Montmélian, a pour ambition de poser les premiers supports d'une présentation cohérente des aspects culturels, au sens large, de la Combe : les sites romains, les buttes et châteaux féodaux, les vieux bourgs, les petites églises originales (de Détrier à Cléry en passant par Chamousset), les châteaux des temps modernes, les demeures des célébrités (d'Amélie Gex à Jean Pierre Veyrat, de Decouz à Curial), les ouvrages militaires (Aiton, Montgilbert, Barraux), la beauté des vignobles...

Sur ces « chemins des richesses de la Combe », le Pont des Anglais deviendra la galerie d'une exposition présentant, certes, ce que fut le chemin de fer « Victor Emmanuel », mais surtout l'histoire de l'Isère et de l'énorme chantier qu'a été

entre 1823 et 1853 son « diguement », avec les conséquences humaines et économiques qui ont résulté pour l'agriculture et les infrastructures de la Savoie.

Sa réfection trouve normalement sa place dans le cadre du patrimoine militaire en tant que pont stratégique au plan départemental, dans le cadre du « patrimoine lié au fleuve » dans le cadre régional.

(texte rédigé par le comité de soutien en 1994)

La Combe de Savoie, qui n'a ni riches chapelles baroques ni prestigieuses stations de ski ou d'été, qui ne bénéficie pas non plus des trésors de revenus que fournissent les barrages et leurs lacs, trouverait, dans la mise en valeur du patrimoine du pont VE, l'occasion de réhabiliter son passé et de développer un tourisme culturel à l'intention des grandes agglomérations voisines et des visiteurs de l'arc alpin. D'autant que ce secteur se trouve entouré de hauts lieux historiques comme Les Marches, Montmélian, Miolans, les tours de Montmayeur, d'espaces agricoles typiques tels les bocages et vergers de la rive gauche, les vignobles de la rive droite, les zones classées « Natura 2000 » dans le cadre européen, des versants méridionaux du massif des Bauges entièrement inclus dans l'espace du Parc Naturel Régional.

A cet effet nous demandons :

-d'abord la préservation et la réhabilitation des monuments actuellement les plus menacés par le temps comme le pont Victor Emmanuel, les digues et le lit de l'Isère, victimes d'une végétation exubérante.

-puis l'aménagement paysager des abords de l'Isère, en particulier de la digue rive gauche où peut trouver place une voie cyclable et piétonnière faisant une boucle avec les chemins de la moraine des Déroux qui passent par Châteauneuf, Coise, Planaise, La Chavanne, ceux qui s'étirent au long des canaux de drainage depuis Fréterive jusqu'à Montmélian ou par le chemin de vignes serpentant au-dessus des châteaux sur le piémont du massif des Bauges.

-enfin, notamment le long du chemin de la digue rive gauche et sur le pont Victor Emmanuel, l'installation d'une série de panneaux historiques retraçant celle de l'endigement, celle du flottage et de la navigation sur l'Isère, des voies de communication, de la flore et de la faune des derniers marais subsistants ainsi que la réalisation d'un site d'accueil sous la Chavanne, à la sortie de l'autoroute, pour gagner Montmélian à pied par le pont Cuénot sur lequel des tableaux retraceraient l'histoire de la citadelle.

(texte rédigé par les Amis de Cruet en mars 2003)

Bibliographie sommaire

– Histoire du chemin de Fer en Savoie – H. Billiez Connaissance de la Savoie – Éditions 73 / La Croix Blanche Saint Michel de Maurienne.

– Différents documents et archives privés dont ceux de l'association des Cheminots de Chambéry

Arrêté SGAR 94-891

Courrier des Alpes du 7 février 1886

Décret N° 697 27 septembre 1867.

Convention de cession du VE au PLM

Plan général de cession de terrains au Département 18 octobre 1887

Note du PLM du 25 mai 1887 sur le projet de déconstruction

Opération de bourse pour la création du VE

Ensemble de documents liés à l'amodiation des terrains du chemin de fer du Rhône au Mont Cenis entre le PN 40 et Chamousset puis de leur vente à la commune de Cruet pour ceux situés entre le PN N°40 et le pont

Correspondance de 1902/1903 entre les Ponts et Chaussées, les communes et le Département pour des travaux à réaliser sur le pont.

GALERIE DE PHOTOS



Le Mt Blanc l'Isère à travers le treillis du pont



Les Bauges et la Galoppaz à travers le treillis du pont



Le Mt Charvet à travers le treillis du pont



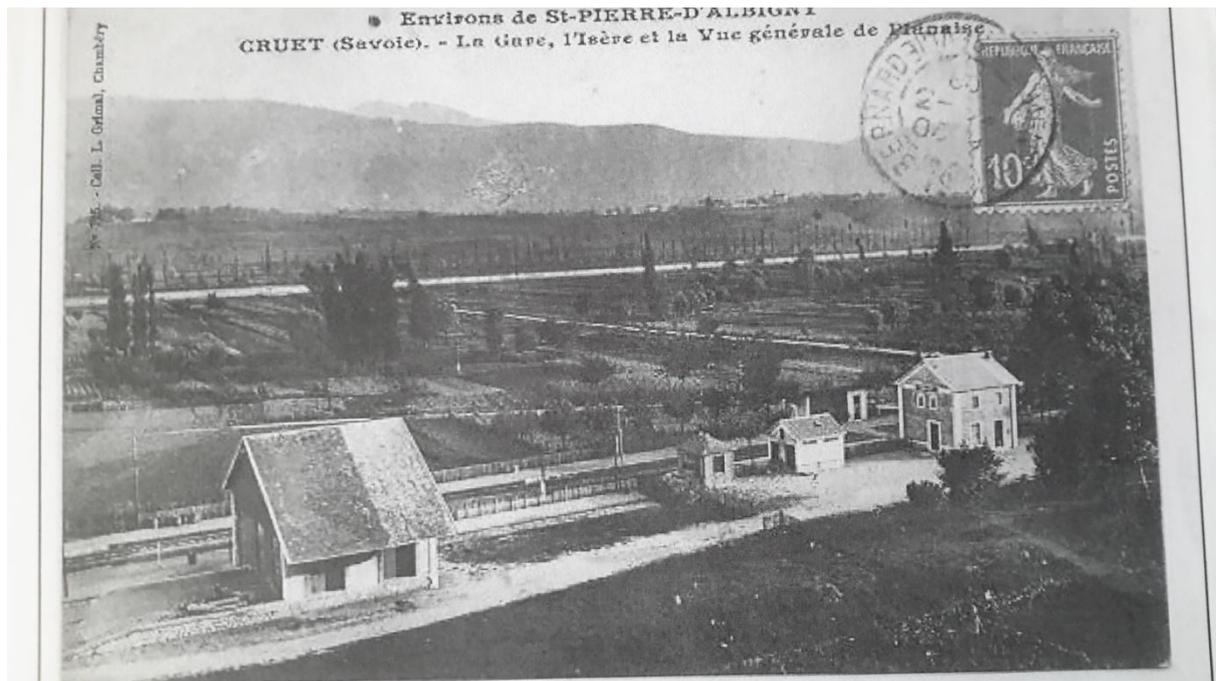
L'Isère et l'Arclusaz



L'Isère et la Chartreuse



CRUET



La gare de Cruet. A noter le petit abri presque carré servant de poste de cantonnement habituellement accolé ou inclus dans le bâtiment principal. Bloc automatique en 1972.

devoira être à l'abri des inondations de la Laysse et une proposition d'emplacement de la station sera présentée rapide-

Le banquier Jacques Laffitte.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

D'Aix à Saint-Jean de Maurienne.													De Saint-Jean de Maurienne à Aix.												
STATIONS.													STATIONS.												
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
Aix-les-Bains													Aix-les-Bains												
Chambéry													Chambéry												
Moutiers													Moutiers												
Montmélian													Montmélian												
Saint-Jean de Maurienne													Saint-Jean de Maurienne												

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.
CORRESPONDANCE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE.
 Service direct entre LYON ET TURIN en 24 heures 25 minutes, par Culoz, Rhour, station du chemin de fer de Lyon à Genève, le lac du Bourget, Aix-les-Bains, Chambéry et le Mont-Cenis.

DE LYON A AIX-LES-BAINS, CHAMBERY ET TURIN.				DE TURIN A CHAMBERY, AIX-LES-BAINS ET LYON.			
LYON Saint-Clair gare du ch. de Lyon à Genève	dep.	10	30	Chemin de fer de Lyon à Genève	TURIN gare du chemin de fer de Suisse	arr.	7
CULOZ Rhône	arr.	1	4	Batons à vapeur pour le traverser du Rhour et du lac du Bourget.	CHAMBERY Albertville, Moutiers, MONTMELIAN	arr.	10
AIX-LES-BAINS Humilly, Aix-les-Bains	arr.	4	35	Chemin de fer Victor-Emmanuel	CHAMBERY Grenoble	arr.	10
CHAMBERY (Grenoble)	arr.	5	15	Service spécial de diligences pour le pas de Mont-Cenis.	AIX-LES-BAINS Humilly, Aix-les-Bains	arr.	11
MONTMELIAN	arr.	6	30	Ch. de fer de Turin à Saas.	SAINT-INNOCENT lac du Bourget, douane sarde	arr.	12
MOUTIERS	arr.	7	45		CULOZ Rhône, douane française	arr.	13
SAINT-JEAN DE MAURIENNE	arr.	8	15		LYON Saint-Clair gare du ch. de Lyon à Genève	arr.	14
SAAS	arr.	9	30				
TURIN gare du chemin de fer de Saas	arr.	10	35				

CIMENT DE MONTAGNOLE ET CHAUX HYDRAULIQUE

Commis **BONIFICATION** des EAUX DE VIE Export. Avec l'ESSENCE DE VIEUX COGNAC de A. PAGERS, chimiste anglais. Cette essence détruit le mauvais goût des alcools, les adoucit et leur donne instantanément le goût de vin. Flacon pour 1 hectolitre, 5 fr. port en sus. Expédit. contre remboursement. — S'adresser à M. M. Lavoisier, Masade et Comp., r. Montmartre, 120, à Paris.

CHAMBERY. DE MARLIOZ, près Aix-les-Bains, source d'eau minérale gazeuse froide, alimentée par une source sulfureuse.

Hôtel LANSARD, à Saint-Jean de Maurienne, près Aix-les-Bains, sur la route de Genève.

Grand Hôtel VENAI, à Aix-les-Bains. Le meilleur hôtel, service à la française, plein air, vue magnifique.

CHAUFFAGE ET VENTILATION.

HIPPOLYTE BOUVIER,
RUE DU VIEUX-TEMPLE, A GRENOBLE (ISERE).

APPAREILS POUR LE SECHAGE
des Peaux teintes, Peaux mères, Laines, Draps, Etouffes, Albumine, Conserves alimentaires, Cérge germe pour les brasseries, Batteraves pour la fabrication du sucre, Garance, Garanceine, Vermorelle, Fèves de Genes, etc.

Assainissement par la Ventilation des Magnaneries, Ateliers insalubres, Ecuries, etc.
des Etablissements publics, Hospices, Ecoles, etc. des Habitations, Fabriques, Ateliers, Serres, etc.

BREVET D'INVENTION n° 244.000
FILAGE DE LA SOIE SECHE ET L'ASSAINISSEMENT DES FILATURES
PAR LA VENTILATION.

Suppression du Gommage de la soie et des Vapeurs dans les Filatures pendant l'hiver.

RESULTATS GARANTIS.



E. 6682-

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

64
1887
Cote au Mont-Cenis

Ligne du Rhône au Mont-Cenis.

Plan général, à l'échelle de 0^m.001 par mètre
(1 à 10,000), à joindre à la Convention en date de ce jour, relative
à la cession au Département de la Savoie des terrains
provenant de la partie de ligne abandonnée située entre le
Passage à niveau N° 40 et la traversée de la Route départementale N° 12,
vers Chamousset.

Le 17 Octobre 1887.
adresse originale à M. le Directeur.

Paris, le 19 Août 1887 pour la Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.
Chambéry, le 14 Septembre 1887 pour le Département de la Savoie.

En pour être joint à la Convention en date de ce jour.
Pour le Directeur de la Compagnie,
Le Sous-Directeur
signé: A. Coffinet.

Le Préfet de la Savoie,
signé: A. du Grosnez.

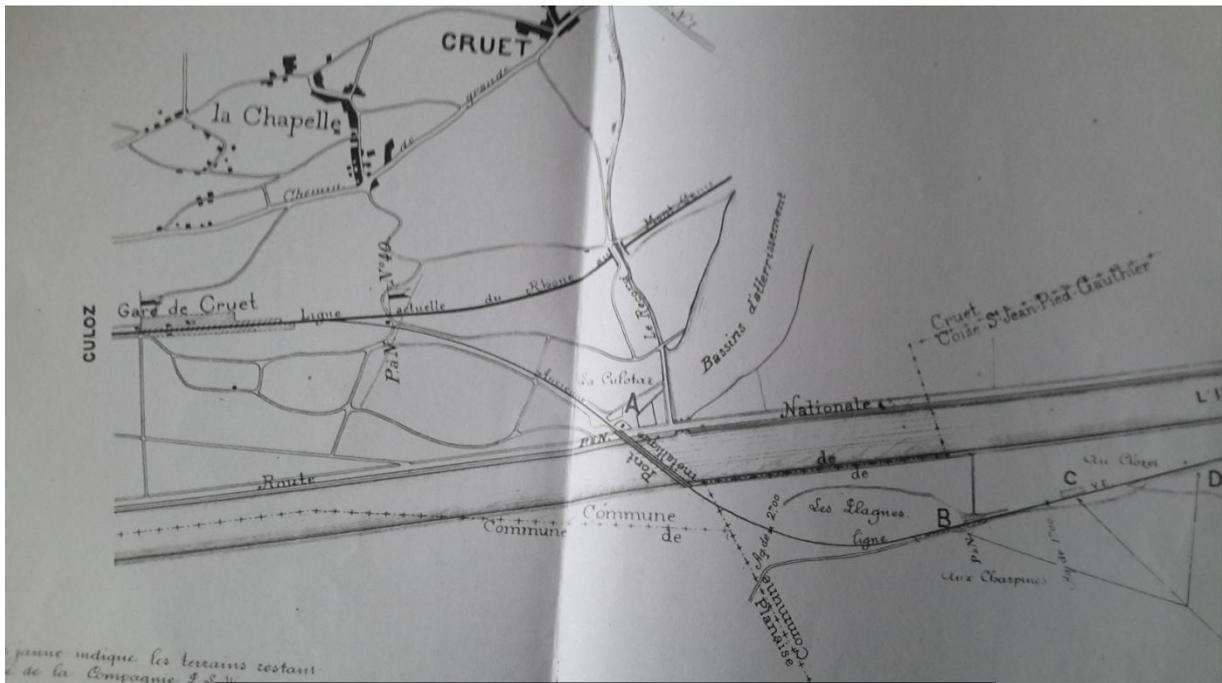
375
Enregistré à Chambéry le vingt septembre 1887
folio 32 case 4, reçu trois francs, dixmes soixante-
quinze centimes. Par duplicata.

Le Receveur de l'Enregistrement.
signé: Cappaz.

Pour copie conforme

[Signature]

Cession du PLM au Département



Plan pour le cession des terrains du PLM au Département

PONTS ET CHAUSSÉES
 DÉPARTEMENT
 N° D'ORDRE DES REGISTRES
 de l'Ingénieur en chef : de l'Ingénieur ordinaire :

*Commune de Cruet
 Ancienne Voie Ferrée Victor Emmanuel
 Aliénation et délimitation des talus*

BORDEREAU GÉNÉRAL

LETTRES des BORDEREAUX particuliers.	DÉSIGNATION DES BORDEREAUX PARTICULIERS.	OBSERVATIONS.
	<i>Partie de la Commune de Cruet comprise entre le PN N°40 et le pont en tuffeau sur l'Yves</i>	

Acte de vente à la commune de Cruet des terrains entre le PN N°40 et le pont

DEMANDE

Chambéry, le 19 X^{bre} 1902
M. Monsieur Monffalery
avec prière d'étudier et de m'adresser
un projet de rectification des voutures
des trottoirs du pont dit des Anglais
ch. d'int. Com. n° 33.
Le devis de la dépense sera détaillé
au rapport à adresser aux
de Crues et Crise leur demandant de
voter la 1/2 de la dépense; l'autre 1/2
étant prélevée sur les fonds de réserve
M. travaux de grosses réparations.
La part à demander aux Comm.

RÉPONSE

Je viens de visiter l'ouvrage en question
A mon avis, les réparations à faire
sous la chaussée qui sur les
trottoirs, doivent se borner à
un creusement destiné à arrêter
une désagrégation plus complète
des briques, sinon il y aurait
à refaire presque la
totalité des voutures.
M. Monsieur P. Ingénieur
adopte ma manière de voir
à moins qu'il veuille bien

Note de service de 1902 : travaux à exécuter sur le pont

Chambéry le 23 Décembre 1902.

J'ai bien visité le pont dit des Anglais sur le Chemin de Intérêt commun N° 33.

Il ne faut pas demander une réfection totale que nous n'obtiendrions pas du Département et des Communes, mais faire le projet de ce qui est absolument indispensable.

Vous ferez des réfections bien délimitées afin de pouvoir faire quand même un travail propre et durable. Le long de la bordure de trottoir il suffira sur quelques points de refaire une petite bande en ciment, mais c'est un moyen économique que ne donne qu'une amélioration de peu de durée, et dont il ne faudra pas abuser.

Pour avoir des chances d'être accepté votre projet ne devra pas dépasser la somme de 600 FR...

L'Agent-Voyer d'Arrondissement

M. R. conf.

Vous ferez également et dans le même projet l'estimation de la réfection de la peinture à 2 couches.

1902 : travaux à exécuter sur le pont

DEMANDE

RÉPONSE

Chambéry, le 8 Juin 1903
À Monsieur Montfalcony
Le Conseil général a voté le
crédit pour la restauration du front
dit des anglais. Ce crédit sera inscrit
au budget départemental de 1904.
Je prie M. Montfalcony de bien
vouloir diriger ce travail. A cet effet,
il dressera le devis des travaux sur form. 137,
invitera les entrepreneurs qu'il jugera
capables de bien exécuter ce genre de
travail (Fontana, Dogno. -) à adresser
leur soumission.
Le devis mentionnera une clause

1903 : Note de service suite au vote des travaux par le département