

En passant le col du Mont-Cenis, vous vous êtes peut-être demandé ce qu'était ceci ;



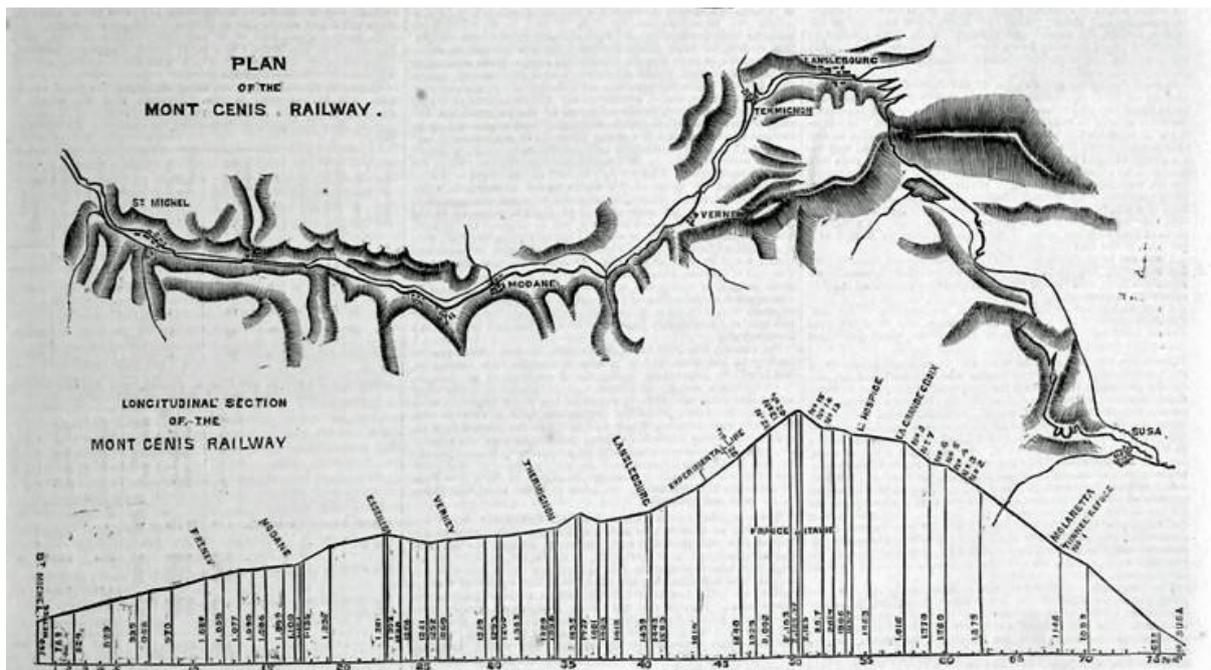
Galerie de la Frontière : 736 m

Et bien voici l'histoire d'un petit train éphémère.

Au 19^{ème} siècle on cherche à améliorer la circulation des marchandises et des personnes entre l'Asie et l'Europe car la route des Indes est longue et dangereuse. De grands projets voient le jour, Ferdinand de Lesseps entame le creusement du canal de Suez... La traversée des Alpes fait partie des autres défis.

En 1860, la liaison ferroviaire Paris-Lyon-Turin-Milan, débutée avant l'annexion de la Savoie à la France, est toujours bloquée à Saint-Michel-de-Maurienne car le passage des Alpes nécessite le creusement d'un tunnel entre Modane et Bardonnechia. En attendant voyageurs (50 000 par an), bagages et marchandises (30 000 tonnes par an) sont transbordés et passent le col du Mont-Cenis pour rejoindre l'Italie en diligences et chariots. Soit entre douze et seize heures pour 80 kilomètres !

Le tunnel envisagé sera le plus long tunnel ferroviaire de l'époque, soit 12 kilomètres de percement dans la roche. Les travaux sont entrepris avec les moyens à disposition, pics manuels, barres à mine, ainsi que le capricieux bélier hydraulique de l'ingénieur Sommeiller. L'avancement des travaux est lent, à peine 1 646 mètres en six ans, il en reste 10 587 ! Trop lent pour Napoléon III qui dans son château de Saint Cloud s'impatiente. Il se met ardemment en quête d'une solution. C'est à ce moment qu'intervient un ingénieur britannique Mister John Barraclough Fell. Celui-ci, associé à Brassey, propose une solution temporaire : un chemin de fer vapeur à voies étroites (110 cms) reliant Saint-Michel-de-Maurienne et Suse en Italie en longeant approximativement la route impériale Napoléon Bonaparte passant par le col du Mont-Cenis.



Le col du Mont-Cenis étant réputé inabordable pour les locomotives du fait du dénivelé important, il propose de mettre en œuvre un système de son invention, consistant à poser dans les pentes de plus de 4% et dans les courbes, un troisième rail central. Des galets, installés sous la locomotive, enserrment ce rail, et améliorent l'adhérence en côtes, le guidage dans les courbes et le freinage dans les descentes. Cette technique est antérieure au système dit à crémaillère.

Napoléon III se laisse convaincre.

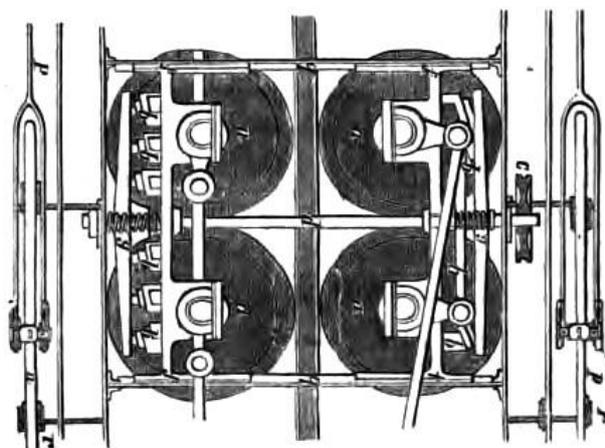


Fig. 198. — Roues horizontales et rail central de la locomotive du Mont-Cenis.

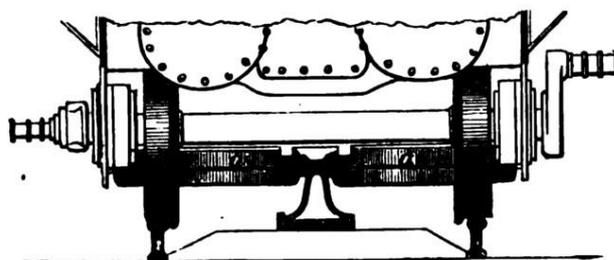


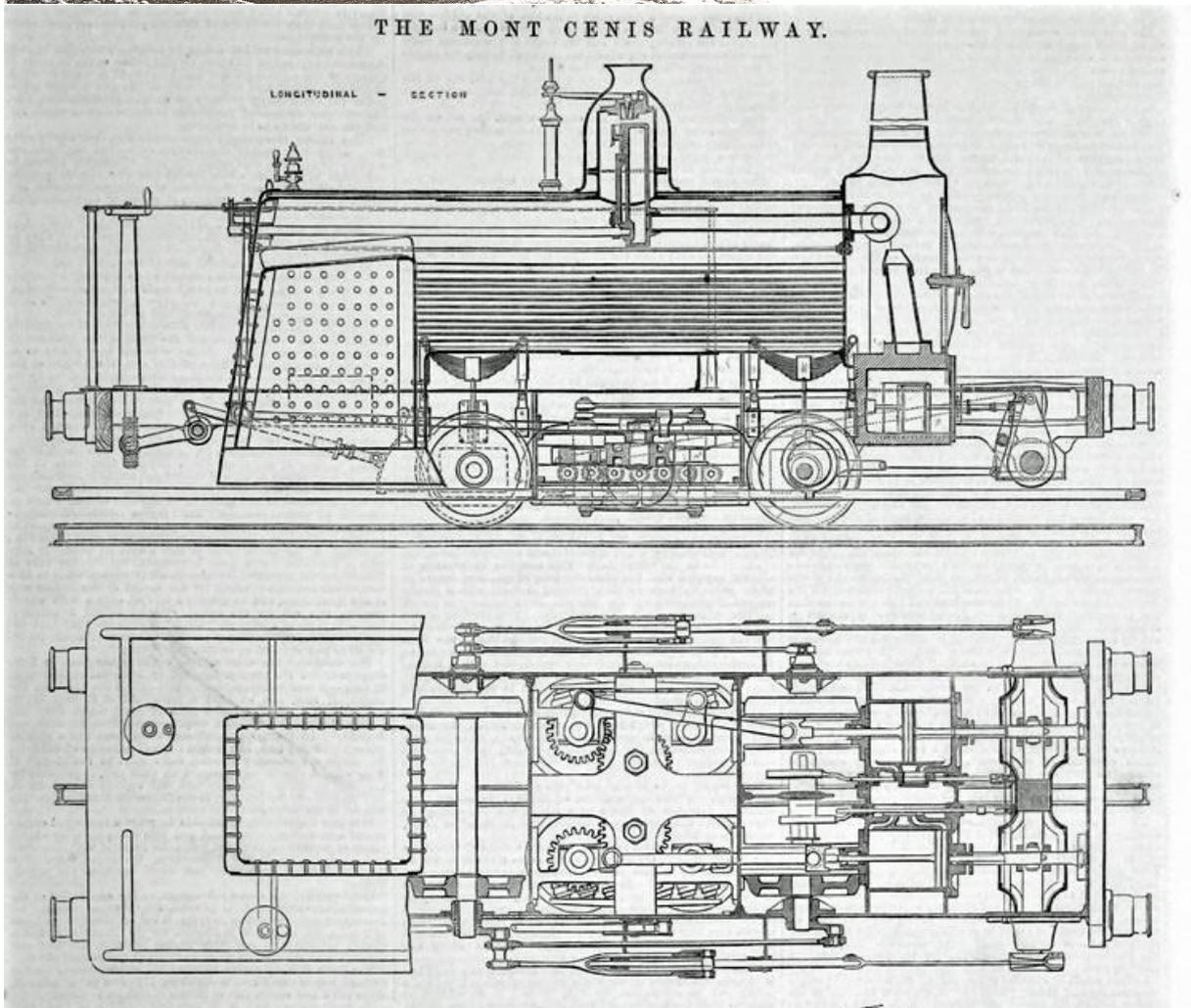
Fig. 197. — Coupe de la voie du chemin de fer du Mont-Cenis, vue des rails.

Le contrat pour la construction et la mise en œuvre de la ligne est signé le 4 novembre 1865 et prévoit la fin de la concession, un mois après l'inauguration du tunnel ferroviaire du Fréjus. Le calcul est vite fait, au train où le percement avance, il y en a encore pour trente ans, le projet Fell est donc rentable.

La construction de la ligne à voie unique est entamée en février 1866. La topographie très montagneuse des lieux requiert l'édification de nombreux ouvrages d'art. Entre Lanslebourg, côté français et Bar Cenisio, côté italien, les ponts, viaducs, tunnels et 12 kilomètres de galeries de

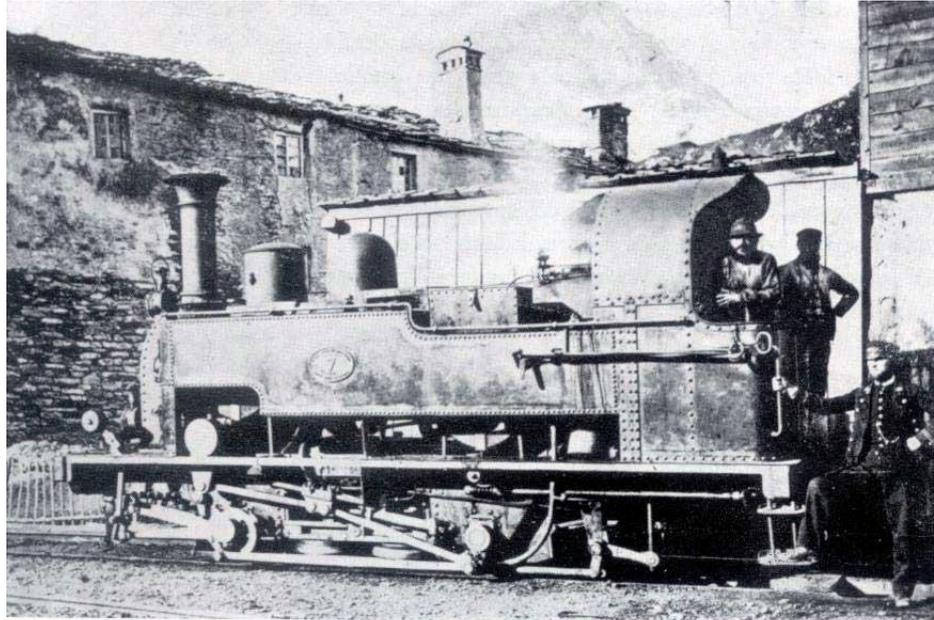


protection contre les avalanches, se succèdent. Dans la montée, côté français, des tunnels compensent la courbure trop serrée des lacets de la route.



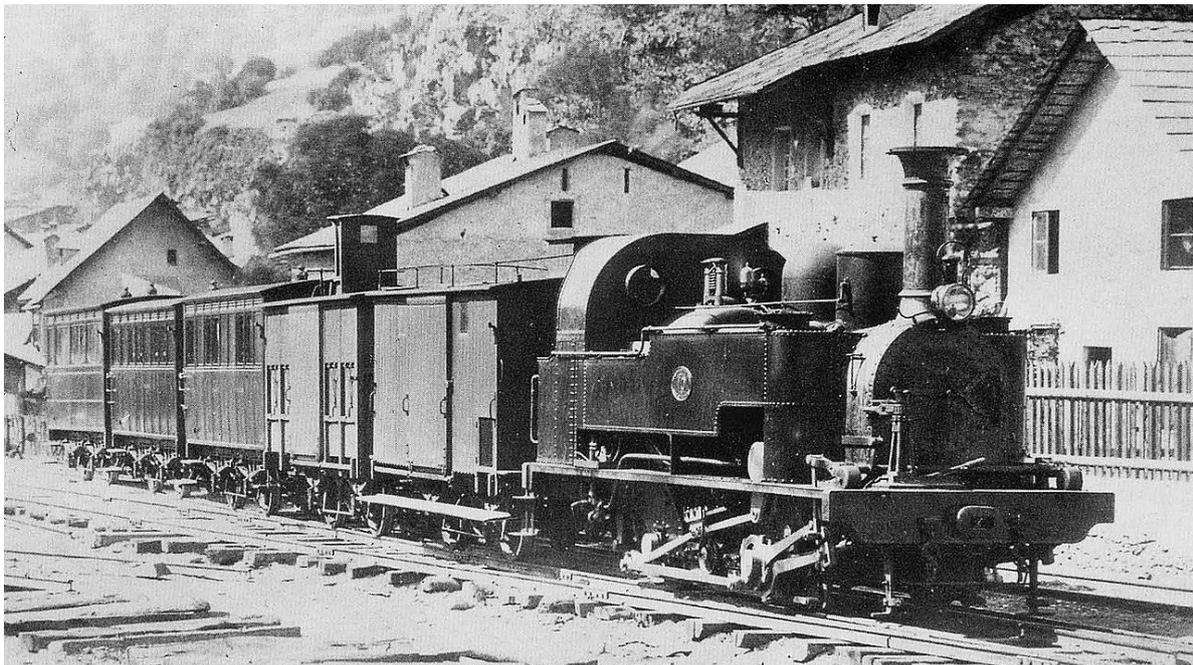
Malgré quelques contretemps dus, à des inondations de l'Arc et aux sabotages des autochtones opposés au projet, les ingénieurs et les milliers d'ouvriers réalisèrent un travail colossal. En 16 mois à peine ils réussissent l'exploit de relier les 77 kilomètres séparant Saint-Michel-de-Maurienne (Fr) et Suse (It). Mais surtout d'avaloir un dénivelé positif de 1357 mètres de Saint-Michel-de-Maurienne au col du Mont-Cenis et 1585 mètres de dénivelé négatif jusqu'à Suse, avec un passage audacieux à une

altitude de 2083 mètres. Neuf gares, à savoir Saint Michel de Maurienne, Francoz, Modane, Bramans, Termignon, Lanslebourg, l'hospice Mont-Cenis, Grand-Croix, Molaretto et Suse, émaillaient le parcours et permettaient le croisement des trains. La voie étant



unique, un système de bâton pilote remis par le chef de gare aux conducteurs des locomotives, autorisait celui-ci à rouler en toute sécurité et d'éviter ainsi les collisions avec un convoi circulant dans l'autre sens. Et très important, la ligne restait praticable quelles que soient les conditions climatiques.

Le 15 juin 1868, c'est en grande pompe que la ligne est inaugurée.



Quatre convois composés chacun de trois wagons à voyageurs et deux à marchandises, tractés par une locomotive à vapeur de 15 tonnes, réalisent chacun un aller / retour par jour. Ils emmènent 48 voyageurs à une vitesse moyenne de 25 km/h pour la montée et 17 km/h pour la descente. La durée totale du voyage est de cinq heures, soit un gain de temps appréciable de 7 heures par rapport à la diligence !

D'illustres personnages emprunteront la ligne du Mont-Cenis, citons l'Impératrice Eugénie, le prince de Galles futur roi d'Angleterre, Edouard VII. Mais également d'innombrables amoureux de la montagne, ce qui permis le développement d'une première vague de tourisme dans la région.



Mais, pendant ce temps-là du côté de Modane, le siècle des grandes inventions industrielles apporte un précieux outil aux 4000 travailleurs français et italiens œuvrant sur le chantier du tunnel du Fréjus ; le précurseur du marteau pneumatique. L'avancement du chantier du percement du tunnel qui se trainait depuis le 31 août 1857, s'emballe instantanément. Au point que le jour de Noël 1870, la jonction est faite. Les travailleurs italiens peuvent partager « il dolce tradizionale di Natale, il panettone » avec leurs homologues français qui avaient apporté la nouvelle brioche locale, un délicieux « pain de Modane ».

Le 1^{er} mars 1871, c'est l'ouverture officielle du tunnel ferroviaire dit du Mont-Cenis.

Cet événement, conformément aux dispositions contractuelles, sonne le glas de la ligne du chemin de fer Fell. Le 1^{er} novembre 1871, les guichets des neuf petites gares ferment leur volet, la vente de billets est définitivement terminée. Finalement, le chemin de fer Fell n'aura circulé que durant 3 années, contre les sept nécessaires pour atteindre le seuil de rentabilité. Il aura, néanmoins, permis à 100 000 voyageurs de traverser les Alpes plus rapidement et plus confortablement.



La compagnie proposa son infrastructure ferroviaire aux communes de Haute-Maurienne qui, ne comprenant pas l'intérêt du projet, refusèrent l'opportunité. Du fait de cet isolement, la région de Lanslebourg connu un déclin économique et perdit près d'un tiers de sa population.



Matériel, rails et autres équipements légers furent transportés et remontés en Suisse (Lausanne – Echallens). Aujourd’hui, plus de 150 années sont inexorablement passées mais certains vestiges (principalement des tunnels) sont encore bien visibles le long de la route du Col du Mont-Cenis. Ils servirent longtemps d’entrepôts de marchandises, de garages et même de glacières pour y conserver les pains de glaces.



Tunnels Saint Nicolas 1 et 2.



Photo : J.F. SEEWER

Les photos et croquis peuvent être soumis à des droits d'auteur.

Rés. LES GLACIERS à Aussois. Location d'appartements meublés à la semaine. www.lesglaciers.fr

Corinne

Ultime souvenir, la voiture voyageurs B5, construite en 1868 par les ateliers CHEVALLIER & CHEILUS à Paris, retrouvée en 1981 dans la campagne helvétique, à l'état de poulailler. Rachetée au fermier pour être restaurée, elle est toujours exposée au musée du chemin de fer de Blonay – Chamby (CH).