

Académie de la Val d'Isère

Conférence du 10 avril 2019

" La petite histoire du tramway et de l'électrobus au départ de Moûtiers, vers la vallée de Bozel de 1892 à 1965 ".

Par François RERAT

1	INTRODUCTION	2
2	CHRONOLOGIE DE L'ARRIVÉE DU TRAIN À MOÛTIERS	6
3	LA LIGNE DE TRAMWAY DE MOÛTIERS À BRIDES-LES-BAINS	8
3.1	Création de la ligne de tramway de Moûtiers à Brides-les-Bains	8
3.2	Alimentation électrique	14
3.3	Matériel roulant	14
3.4	Infrastructures: voies, gares, haltes	15
3.5	Exploitation, desserte, horaires	16
4	L'ÉLECTROBUS EN SAVOIE	26
4.1	L'expérience de la Maurienne	26
4.2	L' électrobus arrive en Tarentaise	28
5	CONCLUSION	32
6	ANNEXE: LE CHEMIN DE FER FELL EN 1868	33

Dans cet exposé deux mots différents sont utilisés pour nommer le matériel sur voies ferrées:

- ✓ tout ce qui circule sur rail et partage la chaussée avec les autres véhicules se dénomme tramway (même s'il n'utilise la chaussée que sur quelques centaines de mètres)
- ✓ à partir du moment où les rails se trouvent en site propre (séparés de la chaussée), on utilise le mot train.

J'ai retranscrit les termes utilisés dans les rapports et comptes-rendus, même si les auteurs ont parfois confondu les deux définitions.

1 Introduction

A partir de 1840, le développement du chemin de fer va faciliter les déplacements. Avec le train, les temps de trajets sont diminués, les conditions de transport et de confort améliorées, les coûts réduits.

La chaîne des Alpes sépare la Savoie de Turin, capitale du royaume de Piémont Sardaigne auquel elle appartient. Cette barrière limite les échanges tant commerciaux que politiques.

Les projets ferroviaires visant au désenclavement du Duché de Savoie, deviennent d'actualité au sein du royaume. Toutefois, de tels projets nécessitent obligatoirement le franchissement de la chaîne des Alpes à l'aide d'un tunnel.

La Savoie en tant que "portier des Alpes" ne peut ignorer le chemin de fer, mais elle a peu d'expérience et encore moins de moyens. L'Etat Sarde soucieux de maintenir un lien étroit avec la Savoie, a deux priorités: l'accès vers la capitale Turin à travers une ligne de chemin de fer "Aix / Saint-Jean-de-Maurienne / Suse", mais aussi son désenclavement en direction de la frontière française (vers Paris) via Culoz. Il s'agit de la pièce maîtresse du futur réseau savoyard, les liaisons transversales vers Lyon et Grenoble ne font pas partie de ses priorités.

Le 3 novembre 1838, le roi Charles-Albert autorise la création de la Compagnie Savoyarde. Cette compagnie appelée aussi "Compagnie de service accéléré par chemin de fer et bateaux à vapeur" propose de construire un accès reliant le Rhône à Aix-les-Bains / Chambéry. En provenance de Lyon le Rhône est navigable jusqu'à Seyssel. Pour poursuivre le trajet vers Aix les Bains, la compagnie utilise d'abord, sur le canal de Savière et le lac du Bourget, des bateaux à vapeur, puis sur la terre ferme des wagons sur rails, tirés par des chevaux.



En tête de la Compagnie Savoyarde.



Tramway à traction hippomobile.

Cette liaison reste lente et comporte trop de changements. Elle n'attire pas la clientèle prévue. La Compagnie Savoyarde fait faillite en 1841.

Victor-Emmanuel II succède à Charles-Albert en 1852 et nomme CAVOUR premier ministre le 14 mai 1853. Celui-ci crée la Compagnie Victor Emmanuel avec le même objectif : désenclaver la Savoie et la relier à deux axes majeurs : vers l'est, la ligne Turin / Novare / Gênes et vers l'ouest à l'axe Paris / Lyon / Marseille.

Cavour raisonne non seulement au niveau de l'Etat Sarde, mais aussi en tant qu'europpéen. Il voyait en Turin, la plaque tournante du trafic ferroviaire provenant de l'Europe entière.

La concession pour la nouvelle compagnie ferroviaire, d'une durée de 99 ans est accordée le 29 mai 1853.

La Compagnie Victor Emmanuel commence le tronçon "Aix-les-Bains / Saint-Jean-de-Maurienne", premier objectif. Les travaux avancent vite, Saint-Jean-de-Maurienne est atteinte en 1856, mais les difficultés financières ralentissent la poursuite des travaux au-delà, en direction de Turin.

En direction de la France, à l'autre bout de la ligne, la Compagnie Victor Emmanuel a achevé en 1858 le tronçon de voie ferrée qui va d'Aix-les-Bains à Culoz, où il se connecte au réseau ferroviaire français (réseau P.L.M.). Du coup, on peut aller de Paris à Saint-Jean-de-Maurienne avec le train sans changement, dès 1858.

Il faut attendre 1862 pour que le train atteigne Saint-Michel-de-Maurienne. Reste le plus difficile : franchir la barrière des Alpes en direction de l'Italie, ce qui impose un tunnel fort long.

La Savoie rejoint la France en 1860. La convention signée le 1er mai 1863 entre le gouvernement français et la compagnie Victor-Emmanuel redéfinit les engagements de chacune des parties, notamment l'accès et le financement du tunnel sous les Alpes (moitié italien, moitié français). Il s'agit également de contrecarrer les grandes liaisons internationales nord-sud qui détournent le trafic ferroviaire de la France (tunnels du Brenner, Simplon, Saint-Gothard).

Quelques dates du développement des voies ferrées entre 1853 et 1913 :

- ✓ 1853 création de la société de chemin de fer Victor Emmanuel
- ✓ 1854 ouverture de la ligne Paris /Lyon
- ✓ **1856** ouverture de la ligne Aix-les-Bains / Saint-Jean-de-Maurienne
- ✓ 1858 ouverture de la ligne liaison Culoz / Chambéry
- ✓ 1862 le train arrive à Saint-Michel-de-Maurienne
- ✓ 1864 ouverture de la ligne Chambéry / Grenoble
- ✓ 1866 ouverture de la ligne Chambéry Annecy
- ✓ 1868 ouverture de la voie ferrée entre St Michel et Suze via le col du Mont-Cenis (chemin de fer Fells)
- ✓ 1871 ouverture du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis
- ✓ 1879 le train arrive à Albertville
- ✓ 1884 ouverture de la ligne Saint-André-le-Gaz / Chambéry
- ✓ 1893 le train arrive à Moûtiers
- ✓ 1901 ouverture de la ligne Annecy / Albertville
- ✓ **1913** le train arrive à Bourg-Saint-Maurice

La Maurienne est desservie depuis **1856** (Aix / Saint-Jean-de-Maurienne).

Il faudra encore attendre 23 ans pour que le train atteigne Albertville.

Puis ans pour qu'il arrive à Moûtiers,

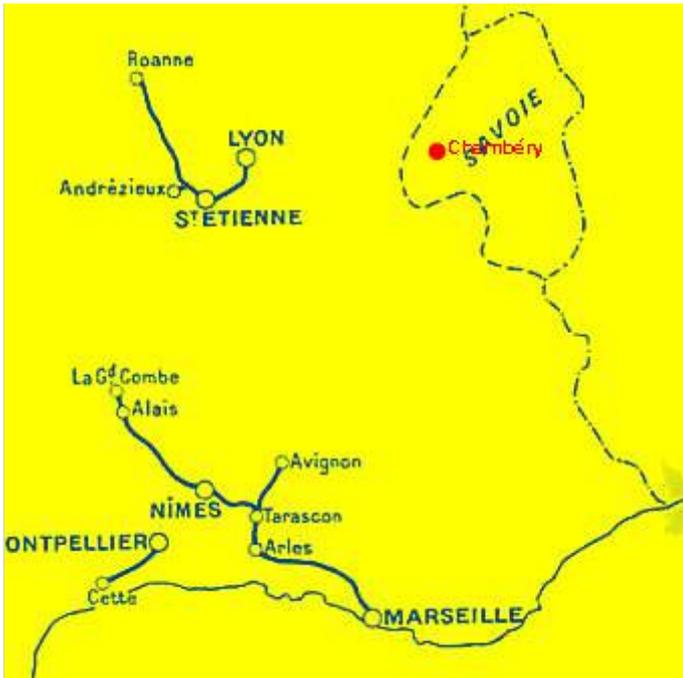
et 20 autres années pour rejoindre Bourg-Saint-Maurice (1913)

En parallèle se développent les trains à crémaillère, purement touristiques: Aix-les-Bains / le Revard en 1872, le Salève en 1892 (bassin Genevois)

Cartes des voies ferrées à la fin du XIX^{ème} siècle.

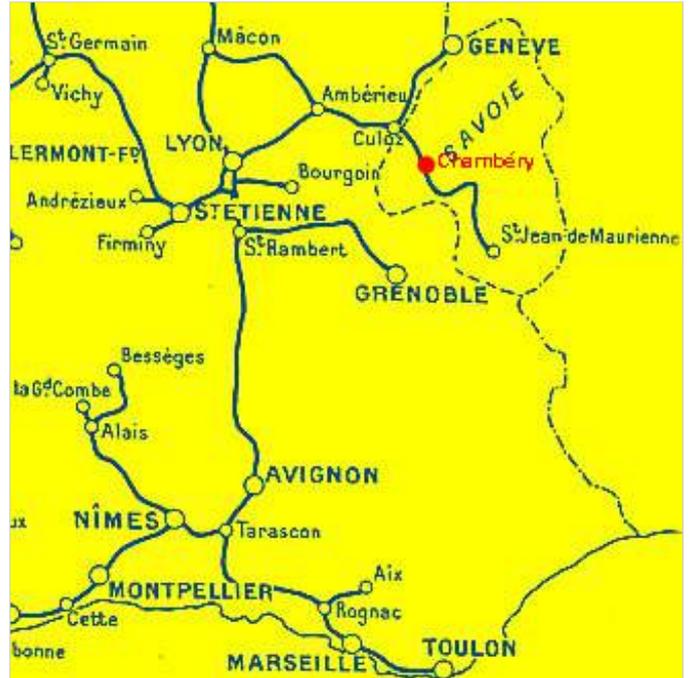
Les dates indiquées correspondent aux lignes en service en 1850, 1860, 1870, 1890.

En 1850



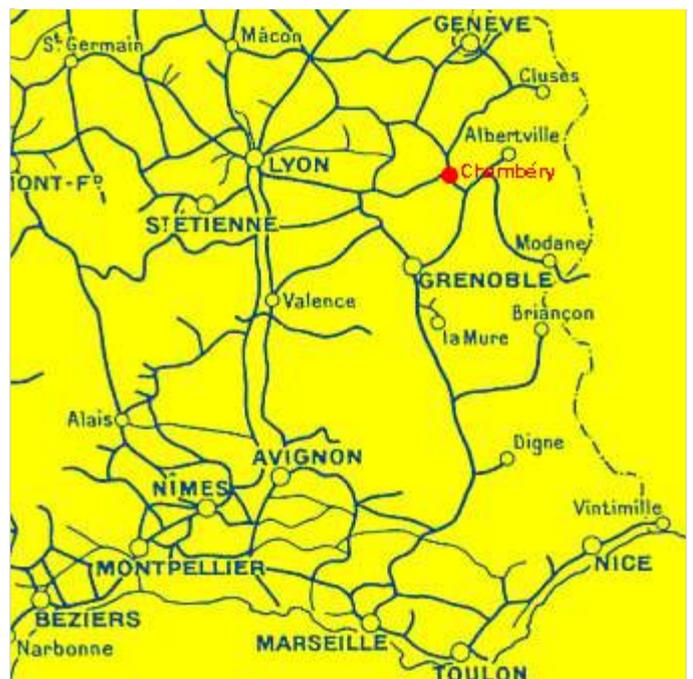
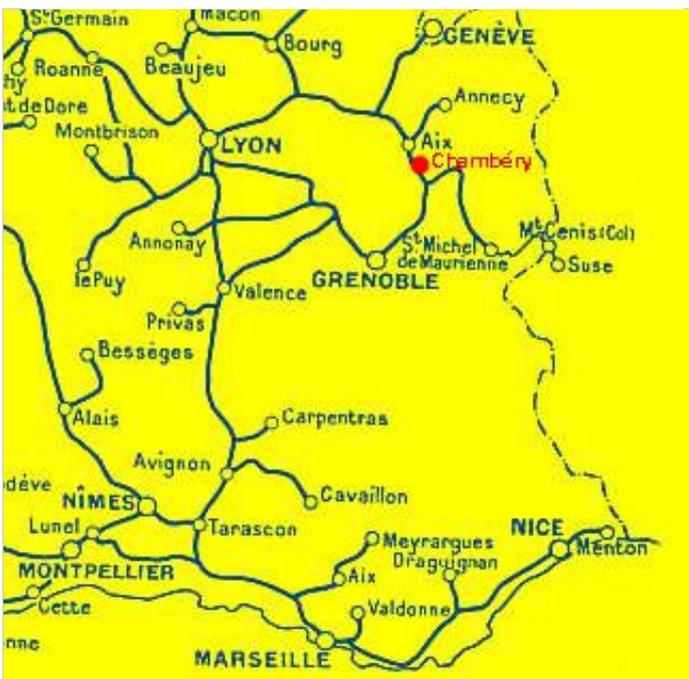
En 1860 : liaison Culoz/Saint-Jean-de-Maurienne.

La Savoie est reliée à la France via Culoz.



En 1870 : le train passe par le col du Mont-Cenis (chemin de fer Fell), liaisons Aix/Annecy, liaison Chambéry/Grenoble.

En 1890: le train passe par le tunnel du Mont-Cenis, liaison Chambéry/Lyon via Saint-Béron, le train est arrivé à Albertville (1879).



Lancée en 1840, Brides-les-Bains est déjà en 1880 un petit centre mondain, malheureusement difficilement accessible.

Une station thermale type, à la fin du XIX^{ème} siècle se doit de comporter un établissement thermal, des hôtels récents de toutes catégories, des distractions, une vie mondaine. Brides-les-Bains possède tout cela, même si elle ne peut rivaliser avec Aix-les-Bains en nombre de curistes. Par contre, si Aix-les-Bains est relié à Paris et au reste de l'Europe par le train depuis 1858, pour les curistes fréquentant les stations thermales de Tarentaise, la partie finale du voyage se poursuit dans des pataches ou des diligences sur des routes ou chemins en plus ou moins bon état. Pour une clientèle habituée à un certain confort, cette fin de voyage s'avère rédhibitoire.

Publicité parue dans le journal

"La Tarentaise du 7 mai

1865". L'annonceur précise :

" - Etablissement géré par la ville de Moûtiers

- Chemins de fer jusqu'à Chamousset ; de là, **bonnes voitures** "

BRIDES-LES-BAINS
PRÈS MOUTIERS (SAVOIE)

EAUX ÉMINEMMENT PURGATIVES ET FERRUGINEUSES

Spécialités : Constipation opiniâtre; Phlegmasies chroniques de l'intestin; Dyspepsies; Obstruction des viscères abdominaux; Calculs biliaires; Congestion cérébrale; Paralysie; Suites d'apoplexie; Chlorose; Maladies dartreuses, rhumatismales; Goutte; Gravelle, etc., etc.

PAYSAGES remarquables et variés. — Vallées fraîches et riantes. — Air pur et vivifiant. — **ETABLISSEMENT** thermal bien aménagé et amélioré par les soins de la Ville de Moûtiers, qui en est aujourd'hui propriétaire. — **HOTELS**, Pensions et Logements dans des conditions variées. — **SERVICE** médical. — **CERCLE**. — Salons. — Salle de lecture. — Bibliothèque. — Jeux. — Orchestre. — Sociétés musicales. — Voitures, Chevaux, Mulets et Anes pour promenades et excursions.

Chemins de fer jusqu'à Chamousset ; de là bonnes Voitures.

Les Eaux de Brides s'expédient sur demandes.

OUVERTURE : 1^{er} JUIN.

S'adresser au Directeur de l'Etablissement.

Récit du voyage d'un savoyard rentrant de Paris en 1865. (Extrait des Amis du Vieux Conflans n° 134)

"...celui-ci débarque du train à Chamousset, petite gare au bord de l'Arc. De là, il peut monter dans une diligence publique qui le mènera jusqu'à Albertville. En attendant l'heure de départ il peut se restaurer dans un hôtel tout neuf à coté de la gare. Puis il gravit les marchepieds de la lourde diligence qui ne tarde pas à s'élaner dans la grande plaine en direction d'Albertville, où après un parcours d'environ 2 heures, elle s'arrête 20 minutes, à l'hôtel de la Balance ; car c'est l'heure du diner. Lorsque les voyageurs avaient réalisé l'exploit de l'ingérer dans le temps que l'on avait bien voulu leur accorder, la lourde voiture repartait vers Moûtiers, toujours au même rythme ..."

Moûtiers: relais de diligences, vers 1880 (actuellement bâtiment de l'Auberge de Savoie).

A gauche de la photo: enseigne :

"diligences de Chamousset vers: Anney, Bourg-Saint-Maurice, Brides-les-Bains. Seul correspondant de la compagnie P.L.M."



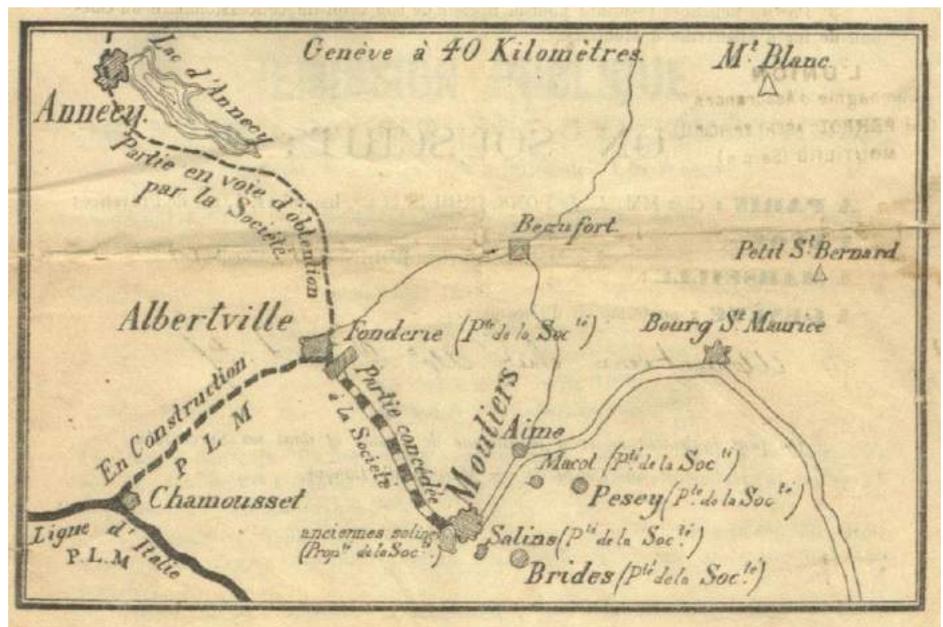
2 Chronologie de l'arrivée du train à Moûtiers

Il faut attendre le 18 juillet 1868 pour qu'après bien des lenteurs, l'Etat concède à la société P.L.M. la future ligne de chemin de fer de Chamousset à Albertville (raccordement sur la ligne existante de Chambéry à Saint-Michel-de-Maurienne).

La guerre de 1870 reporte les travaux de cette ligne. Ils ne commencent qu'à partir de 1876, Albertville est atteinte le 7 octobre 1879, c'est alors le terminus de la ligne.

La vallée de la Tarentaise se sent à l'écart du bouleversement qu'apporte l'arrivée du chemin de fer. Elle souhaite bénéficier de ce moyen de transport moderne, permettant d'exporter à moindre coût ses ressources et richesses (charbon, bétail, minéral...). Mais les grandes compagnies ferroviaires ne souhaitent pas investir dans une infrastructure très coûteuse compte-tenu du relief accidenté de la ligne.

En 1872, la Société Générale de Tarentaise, composée de banquiers et actionnaires (parisiens et savoyards) présente le projet d'une voie ferrée transversale Anney/ Albertville /Moûtiers. Cette société a acquis de la ville de Moûtiers en 1874, les sources et établissements thermaux de Brides et Salins. Elle possède également les mines de Macot et de Peisey, ainsi que la fonderie d'Albertville. Elle a de grands projets: créer à Moûtiers un grand ensemble thermal sur le site des anciennes salines royales. Bien sûr, la desserte par train est indispensable. Cette voie ferrée drainerait la clientèle du bassin genevois et au-delà.



Carte éditée par la Société Générale de Tarentaise indiquant ses possessions.

La Société Générale de Tarentaise obtient la concession Anney/Moûtiers, mais seul le tronçon Albertville/Moûtiers est déclaré d'utilité publique le 15 juin 1875. Ce tronçon est malheureusement incorporé dans le réseau d'intérêt local. Classement qui ne donne droit à aucune aide financière ni garantie d'emprunt de la part de l'Etat. Seul le département et les communes peuvent apporter leur participation.

Cession des sources et établissement thermaux de Brides-les-Bains et Salins-les-Therms, à la Société Générale de Tarentaise en date du 29 mars 1874.

Archives nationales (Paris) – Eaux minérales – F/14/3235-3280

- Source d'eau minérale du comte Onfroy de Vérés à Saint-Christophe-en-Brionnais. 14 p. dont 4 rapports. 1860 – 1861. Demande d'autorisation d'exploitation, arrêté 18 juillet 1861.

SAVOIE

- Transformation de la saline de Moutiers en établissement thermal de la commune à Moutiers. 217 p. dont 15 rapports et 10 plans. 1854 – 1872. Concession de la saline à la ville de Moutiers loi du 10 août 1868.

- Sources d'eaux minérales communales de Brides et de Salins appartenant à la commune de Moutiers. 23 p. dont 1 rapport. 1868 – 1878. Déclaration d'intérêt public et demande de fixation d'un périmètre de protection. Sources cédées par la commune de Moutiers à la Société Générale de la Tarentaise 29 mars 1874.

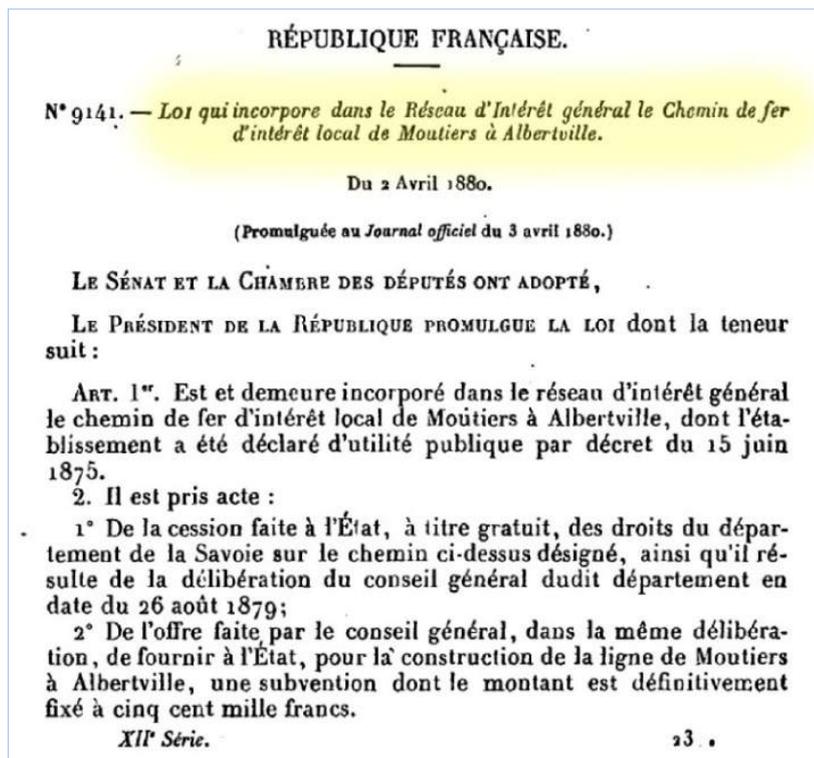
- Source d'eau sulfureuse de Mmes Antoinette et Hélène Michaud et Henri Ract, leur oncle et beau-frère, à Challes-les-Eaux. 19 p. dont 2 rapports. 1861 – 1869. Déclaration d'intérêt public et demande de fixation d'un périmètre de protection sans suite.

- Sources d'eaux minérales de la Société anonyme des eaux de Challes à Challes-les-Eaux. 10 p. dont 2 rapports. 1891 – 1895. Déclaration d'intérêt public et demande de fixation d'un périmètre de protection, décret 3 mai 1895.

- Source d'eau minérale du comte de Cotté de Castigliole à la Bauche. 1 p. 1877. Demande d'autorisation d'exploitation sans suite.

Les investisseurs hésitent à s'engager, inquiets de l'absence de garantie de l'Etat. Conscient du frein que constitue ce manque de confiance, l'état lance le plan Freyssinet en 1878. Ce plan remédie aux contraintes qui étranglent les petits réseaux. Il est conçu pour développer le chemin de fer sur l'ensemble du territoire français et permettre de créer ou de sauver des petites lignes, notamment dans les Alpes, en les reclassant d'intérêt local en intérêt général. Ce classement permet l'intervention et la garantie de l'Etat.

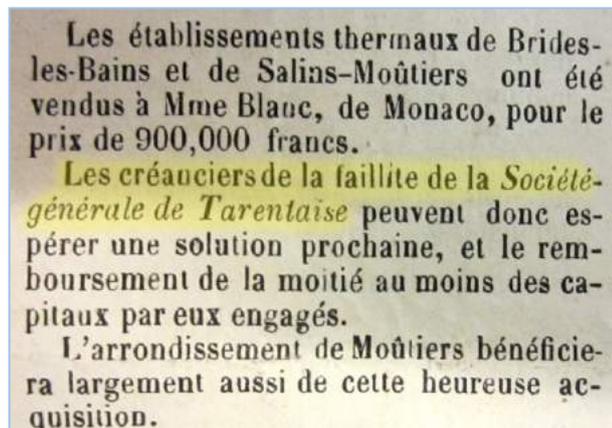
Le 26 août 1879, le département de la Savoie cède ses droits à l'état sur la ligne Albertville /Moûtiers, moyennant le versement par le département d'une subvention fixe, pour solde de tout compte. Le 2 avril 1880 paraît le texte de loi classant la ligne Albertville /Moûtiers dans les réseaux d'intérêt général.



Extrait du texte de loi incorporant dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Moûtiers à Albertville.

Les travaux commencent lentement sur le tronçon Albertville/Moûtiers, partie la plus difficile et la plus coûteuse de la future ligne Annecy/Moûtiers.

La Société Générale de Tarentaise n'a pas les moyens de ses ambitions et le 18 décembre 1880, elle est déclarée en faillite. La société P.L.M. déjà chargée de la construction de la ligne Saint-Pierre d'Albigny/Albertville reprend la liaison Albertville/Moûtiers en 1889. Elle fait une très belle affaire, en reprenant à bon compte les travaux abandonnés par la Société Générale de Tarentaise.



Extrait du journal "l'Union Savoisiennne" du 1 janvier 1881. Faillite de la Société et vente des établissements thermaux de Brides et Salins à Mme Blanc de Monaco.

Le 11 juin 1893 le train arrive à Moûtiers, terminus provisoire de la voie.

L'article 4 de la convention, stipule que le concessionnaire doit constituer une société anonyme, qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable, avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aura contractés avec ce dernier.

Quelques courts extraits de la convention:

- Cette ligne partira de la place du Pré commun (actuellement square de la Liberté), en face de l'Avenue de la Gare.
- Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de 6 mois et les travaux commenceront dans un délai de 1 an à partir de la date d'approbation du projet.
- La ligne sera livrée à l'exploitation un an après le début des travaux.
- la largeur maximum des locomotives et des caisses des véhicules ne doit pas dépasser 2,15 m. Dans les sections où le tramway empruntera la chaussée, les voies seront posées au niveau du sol sans saillie ni dépression.
- La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou rétablie de façon qu'il reste une largeur libre de chaussée de 2,60 m permettant à un véhicule venant en sens inverse de se garer pour laisser passer le tramway.
- Cette ligne sera construite avec une voie de 1 m de large.
- La circulation aura lieu du 15 avril au 15 octobre. Le nombre minimum de voyages par jour est fixé à quatre.
- La vitesse en marche sera au plus de 20 km à l'heure, réduite à 15 km/h dans les courbes. Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours indiqués par des poteaux espacés au plus de 500 mètres, indépendamment des stations où se fera le service des messageries. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations pour le service des voyageurs à Moûtiers, Salins et Brides



Halte facultative au niveau de la place des Victoires (Avenue de la Libération). A droite l'ancienne entrée des Salins Royales.



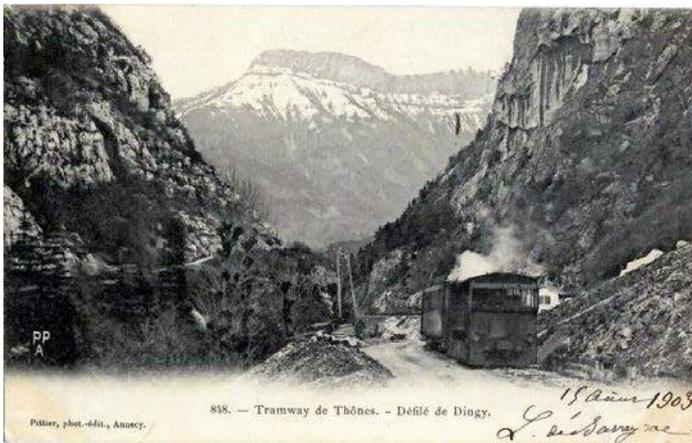
Arrêt avec voie de croisement au niveau du départ de la route de Villarlurin.

La convention précise également les modalités de la fin de la concession :

- à la date fixée pour l'expiration de la concession, le département sera subrogé au concessionnaire pour la voie et ses dépendances (sauf pour le matériel).
- il entrera immédiatement en jouissance de tous ces produits. Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession le département aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Le Département aura toujours le droit de racheter la concession avant son expiration.

Lors de sa réunion le 23 août 1896, le conseil municipal de Brides-les-Bains critique le choix de la vapeur. Il attire l'attention des autorités sur le risque d'effrayer les animaux notamment les chevaux et mulets, nombreux à circuler sur la route. De plus le tramway servira surtout à transporter la clientèle des stations thermales de Salins et Brides, la fumée noire et les escarbilles qui s'échappent des locomotives risquent de noircir les objets et vêtements).



Tramway à vapeur (ligne Annecy / Thônes).
A remarquer l'emprise du tramway sur la chaussée.



Mr Franck ne perd pas de vue l'extension de la ligne en direction du Villard-du-Planay et de Pralognan. Le 12 août 1895 il présente au département un projet de convention et un cahier des charges pour un tramway de Brides à Pralognan, comprenant l'étude sommaire du tracé et l'estimation de son coût.

En parallèle et conformément à l'article 4 de la convention, Mr Franck crée une société pour la construction et la gestion du tramway : la Compagnie des Voies Ferrées des Alpes Françaises (C.V.F.A.F) au capital de 250000 frs. Les statuts de la société ne sont approuvés par décret que le 11 juillet 1896. Mr Franck alors cède à la C.V.F.A.F ses droits pour la section Moûtiers / Brides uniquement, mais reste dans la société.

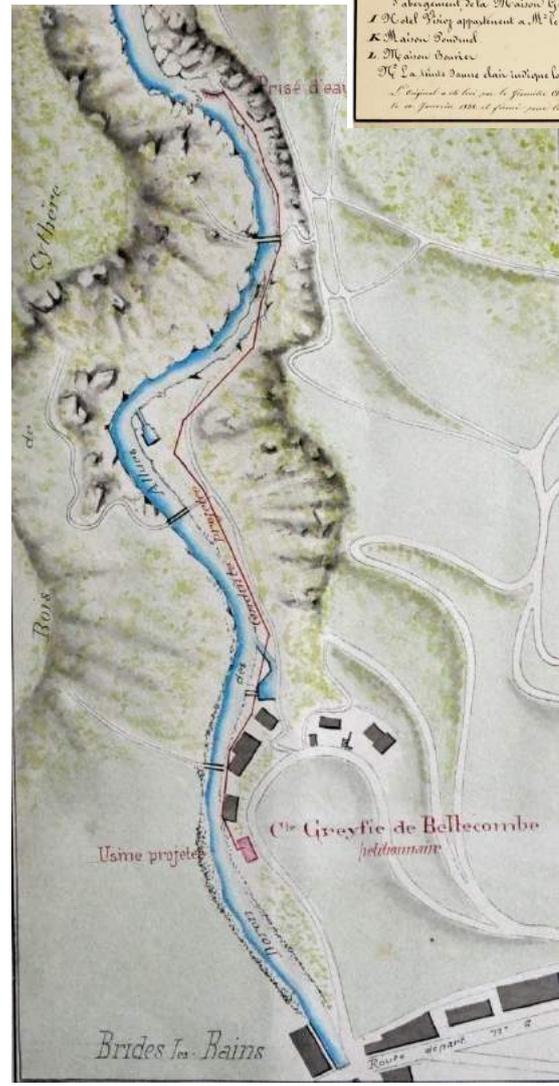
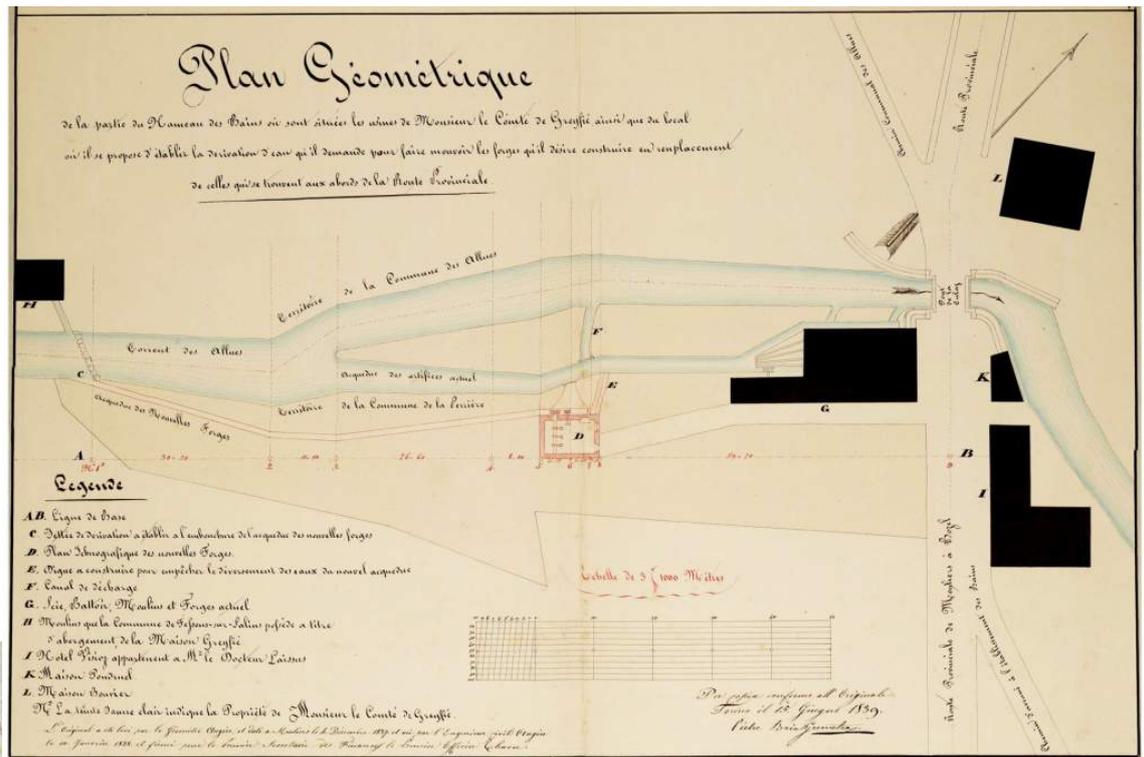
La convention prévoyait la traction à vapeur, Mr Franck recherche un mode de traction plus souple et plus simple que la vapeur: la traction électrique.

Pour cela, il sollicite le comte Greyfié de Bellecombe qui exploite une petite centrale électrique sur le doron des Allues. La hauteur de la chute est modeste : 10 mètres, mais elle suffit pour l'éclairage public de la commune de Brides et alimente également les principaux établissements (casino, hôtels ...). Pour les besoins en alimentation électrique du tramway, il faut augmenter la puissance de la petite centrale.

Le comte Greyfié de Bellecombe, possédait déjà en 1839, au lieu dit Le Hameau des Bains, un droit d'eau sur le Doron des Allues. Il y exploite une scie, un battoir, un moulin et une forge.

En 1895, le comte dépose une demande pour créer une usine hydroélectrique plus puissante avec une hauteur de chute de 103 mètres, toujours sur le doron des Allues. L'autorisation est accordée en 1897.

Le 4 mars 1895, les projets d'exécution de la ligne de tramway Moûtiers Brides sont définitivement agréés.



Plan des possessions du comte le long du doron des Allues en 1839, ainsi que ses projets d'extension.

Projet de 1895 avec implantation de la future conduite. A la réalisation, la nouvelle centrale fut accolée à l'ancien bâtiment.

Un prolongement du tramway vers Bozel et Pralognan est toujours envisagé, mais profitant de la lenteur des études, l'entreprise Alex et Bernard met en place un service de diligences entre Moûtiers et Pralognan dès juin 1895.

Début 1896, aucun chantier n'est encore ouvert, la Compagnie des Eaux Minérales et Thermales de Brides et Salins qui exploite les sources et les thermes s'impatiente et lance en avril 1896 une pétition demandant au département de retirer à la C.V.F.A.F. la concession du tramway au motif qu'elle n'a pas respecté les délais impartis pour commencer les travaux. Le préfet demande à Mr Franck d'engager immédiatement les travaux. Il s'ensuit de multiples échanges de courrier où Mr Franck fait notamment ressortir des négociations pénibles et longues. Il fait surtout remarquer que le décret validant la création de la nouvelle société (C.V.F.A.F.) n'est toujours pas signé par le ministre.

Il se plaint de la mauvaise volonté de la Compagnie des Eaux de Brides et Salins et de la compagnie P.L.M. Le tramway est censé partir du square de la Liberté, à 200 m de la gare. Mr Franck souhaite qu'il parte de la cour du P.L.M. pour éviter une rupture de charge. Il évoque aussi les difficultés et la lenteur des procédures pour construire la nouvelle centrale électrique qui alimentera le tramway.

Mr Franck par lettre du 30 avril 1896, propose pour couper court à ces discussions sans fin, d'abandonner l'idée de la traction électrique et de revenir à la vapeur. Les élus refusent cette solution et la C.V.F.A.F s'engage finalement à démarrer rapidement les travaux. Elle remet les plans des rails et du matériel roulant aux ingénieurs chargés du contrôle.

La C.V.F.A.F recherche des capitaux, la compagnie Fives Lille entre dans le capital, et devient l'actionnaire majoritaire. La société Fives Lille apporte également la caution industrielle qui faisait défaut à C.V.F.A.F.

L'histoire du groupe Fives Lille, dont l'origine remonte à 1812, se confond avec les plus grands événements industriels et économiques mondiaux. Fives Lille a signé quelques-uns des plus beaux ouvrages de l'ère industrielle: premières locomotives à vapeur, pont Alexandre III à Paris, charpentes métalliques de la Gare d'Orsay, ascenseurs de la Tour Eiffel, halls de l'exposition universelle de Paris de 1889...

En 1898 la Compagnie dépose également une demande de concession pour reprendre l'exploitation des Salines de L'Abonne, au dessus de Bourg-Saint-Maurice. Cette demande sera sans suite.

Mr Franck cède ses droits sur la ligne Brides le Villard-du-Planay à la C.V.F.A.F en 1897, mais garde ceux de la ligne Brides / Pralognan.

En 1898 la compagnie Fives Lille demande l'autorisation d'effectuer une prise d'eau sur le doron de Pralognan (Gorges de Ballandaz) en vue de construire une usine hydro électrique destinée à l'alimentation du prolongement de la ligne du tramway et autres usages industriels (notamment l'usine du Villard-du-Planay). Mr Duval directeur de la compagnie Fives Lille précise qu'il " *commencera l'étude et la construction du tramway Moûtiers / Brides, pour le compte de la C.V.F.A.F. aussitôt qu'il sera en possession de l'arrêté l'autorisant à utiliser une partie des eaux du torrent de Pralognan*".

Concernant la nouvelle centrale de Brides, pour diminuer les dépenses de la C.V.F.A.F. la compagnie Fives Lille propose de prendre en charge la construction et l'exploitation de la centrale,. A titre de redevance, elle fournira l'énergie dont a besoin le comte Greyfié de Bellecombe pour ses propres besoins. Un bail est conclu entre la compagnie C.V.F.A.F et le comte. En juillet 1898 Fives Lille sollicite auprès de l'Etat, l'autorisation de construire une centrale électrique sur le Doron des Allues. Autorisation accordée par arrêté préfectoral en avril 1899. La compagnie utilisera le droit d'eau acquis en 1897 par le comte.

La Compagnie Fives Lille entreprend la construction de la centrale de Brides, de la voie, et la fabrication du matériel roulant. Les travaux débutent lentement mais s'accroissent fin 1898.



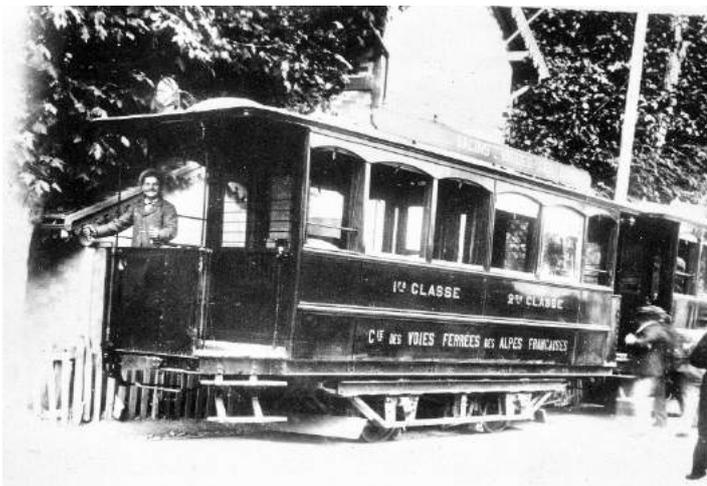


La centrale électrique de Brides. Actuellement le bâtiment n'a pratiquement pas changé d'aspect.

Cor

La compagnie Fives Lille et Mr Franck à travers la C.V.F.A.F, ne perdent pas de vue la prolongation de la voie jusqu'à Pralognan ; une enquête est ouverte en janvier 1899, pour une desserte, seulement jusqu'au Villard-du-Planay dans un premier temps. Lors de la construction de l'usine chimique du Villard, Fives Lille équipe de 6 turbines et dynamos la centrale de Ballandaz, sur le doron de Pralognan. Cette nouvelle centrale électrique en amont de Bozel, permettra l'alimentation électrique nécessaire à l'extension de la ligne du tramway.

Le 13 septembre 1899, sans trop de cérémonies, la ligne du tramway est ouverte à l'exploitation jusqu' à Brides-les-Bains. Mais la saison thermale se termine le 15 octobre, soit un mois plus tard. Il a fallu huit années pour parvenir à construire ce tronçon de 6 kms.



La première version du tramway de couleur sombre.



La place de la gare P.L.M. à Moûtiers. Le tramway et les diligences attendent l'arrivée des clients.



Le tramway en stationnement devant l'établissement thermal de Salins.



Le terminus du tramway à Brides les Bains. A remarquer, à l'arrière plan le service de diligence de l'entreprise Boch qui

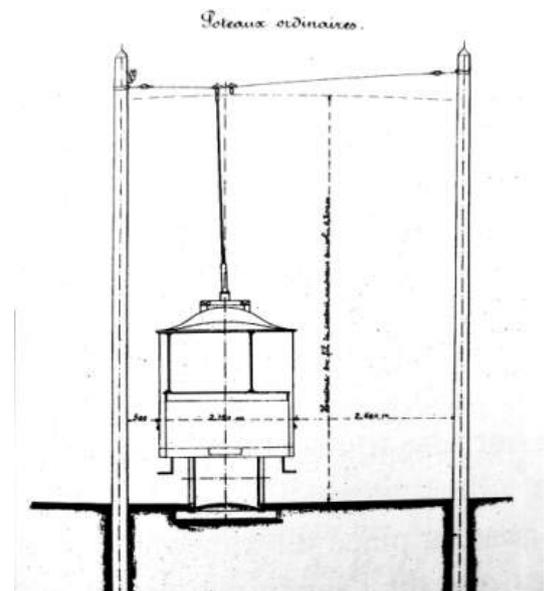


Publicité pour Boch Romain négociant à Moûtiers

"voitures à volonté, en tous genres (calèches, victorias, phaétons...)"

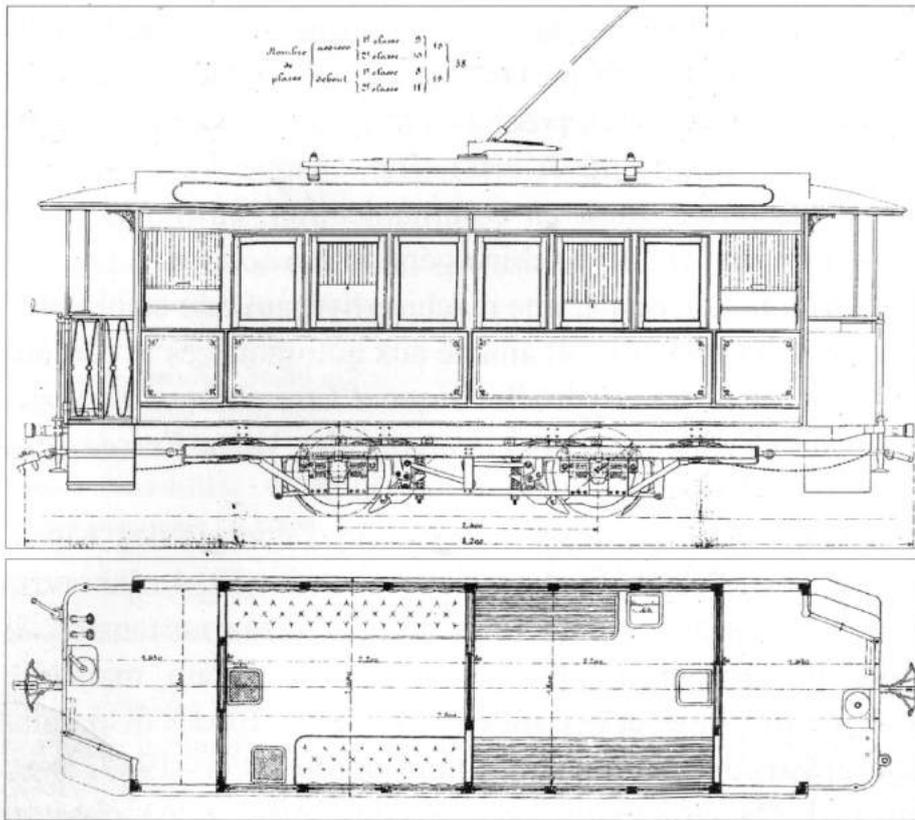
3.2 Alimentation électrique

L'énergie est distribuée à l'aide de conducteurs aériens constitués par un double fil de cuivre de 8 mm de diamètre. Le retour du courant s'effectue par les rails. Le système, sans caténaire, avec captage du courant par un patin frottant sur le troisième rail situé au sol n'a pas été retenu par mesure de sécurité. Le fil conducteur est supporté par des consoles ouvragées en fonte dans la traversée des bourgs et par de simples poteaux de bois ailleurs.



3.3 Matériel roulant

La compagnie C.V.F.A.F (Compagnie des Voies Ferrées des Alpes Françaises) met en service en 1899 quatre automotrices de petite dimension. L'accès se fait à chaque extrémité des véhicules. Les cabines sont montées sur châssis à deux essieux, pratiquement sans suspension, pour un poids de 9 tonnes à vide, (l'aménagement est mixte avec compartiment de première classe et seconde classe). Cet équipement est complété par des fourgons à bagages et un wagon à marchandises. Afin de rajeunir l'image du matériel, la peinture d'origine des voitures de couleur foncée sera rapidement remplacée par du jaune, plus gai.



Voiture de voyageurs:

9 places assises et 8 debout en première

10 places assises et 11 debout en seconde.

Soit au total: 19 voyageurs assis et 19 debout par wagon.

Les plateformes portent chacune, à l'extrémité, un appareil régulateur de marche et de freinage électrique. Les dispositions de ces divers organes sont telles que le conducteur peut facilement enlever les manivelles, poignées, lorsque les sens de la marche doit être changé, et les replacer à l'autre bout de la voiture. De cette façon il se retrouve toujours dans le bon sens de marche, à l'avant de son véhicule.



3.4 Infrastructures: voies, gares, haltes

La ligne entre Moûtiers et Brides mesure 6 kms. Elle est construite avec un écartement de 1 mètre entre les rails (l'écartement normalisé sur les grands réseaux français était de 1.423 m.).

Dans les agglomérations traversées, les rails sont noyés dans la chaussée, ailleurs la voie surélevée est posée sur l'accotement de la route lorsqu'il en existe un, sinon elle empiète sur la chaussée déjà très étroite.

La voie comporte 4 points d'arrêt (Salins, La Rageat, chemin des Allues, et une voie d'évitement permettant le croisement, au niveau du départ de la route d'accès à Villarlurin). Les points d'arrêt se réduisent à de simples petits bâtiments en bois, seules les extrémités de la ligne disposent de bâtiments plus accueillants, avec une petite salle d'attente et un bureau. Au niveau des arrêts facultatifs, c'est le voyageur qui demande au conducteur de s'arrêter.

3.5 Exploitation, desserte, horaires

Cette ligne a pour point de départ et de retour la gare P.L.M. de Moûtiers. Les horaires du tramway sont établis en fonction du trafic de la gare P.L.M et du déplacement des curistes entre Salins et Brides.

Le trajet dure environ 30 minutes à la montée.

TRAMWAY ÉLECTRIQUE
DE
MOUTIERS A BRIDES-LES-BAINS
TABLEAU DE LA MARCHE DES TRAINS
A DATER DU 26 MAI 1909

I^o DE MOUTIERS P.L.M. A BRIDES-LES-BAINS (Vitesse effective de 12 kilomètres à l'heure)

DESIGNATION	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	OBSERVATIONS
HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	HEURE	
MOUTIERS (P. L. M.) (Gare) (Départ)	5.35	6.36	7.38	8.35	9.30	10.03	10.50	11.26	12.00	1.21	2.09	2.44	3.25	4.09	4.50	
Salins (Station)	5.43	7.04	7.45	8.33	9.28	10.11	10.58	11.32	12.06	1.29	2.17	2.52	3.33	4.18	5.01	
Chemin de la Rajat (Arrêt)	5.45	7.06	7.47	8.37	9.32	10.15	11.02	11.36	12.10	1.33	2.21	2.56	3.37	4.22	5.05	
Villard-Lorenz (Halte)	5.52	7.13	7.46	8.42	9.47	10.30	11.17	11.51	12.17	1.40	2.28	3.03	3.44	4.29	5.12	
Chemin des Allons (2 ^e)	5.58	7.19	8.02	8.48	9.43	10.26	11.13	11.47	12.23	1.46	2.34	3.09	3.50	4.35	5.18	
BRIDES-LES-BAINS (El. Ch. Arrivée)	6.40	7.26	8.09	8.55	10.00	10.33	11.20	11.54	12.30	1.51	2.39	3.14	3.55	4.40	5.23	

Les trains ne sont garantis qu'en saison et à leur vitesse normale.

Tableau et horaires pour la saison de 1909.

Le tableau précise : vitesse effective 12 kilomètres à l'heure!

Dès la première année de l'ouverture de la ligne Moûtiers /Brides, les commerçants, hôteliers, médecins résidant à Brides adressent une longue liste de doléances à la Compagnie des Voies Ferrées des Alpes Françaises, réclamant une modification des horaires, une plus grande fréquence des trains, des arrêts supplémentaires, l'insonorisation de la centrale hydroélectrique, des abonnements pour les utilisateurs réguliers, des réductions sur le transport des marchandises. La compagnie n'est pas à même de répondre à toutes ces sollicitations sans mettre en péril son équilibre financier. Equilibre financier difficile à consolider, car si les premières années d'exploitation se soldent par un bilan bénéficiaire, le déficit apparaît rapidement.

La C.V.F.A.F. qui avait demandé la concession du tramway Brides / Le Villard-du-Planay, renonce à sa demande le 23 avril 1902. L'enquête d'utilité publique avait bien eu lieu au début de l'année 1899, mais des nouvelles exigences prescrites par le ministre des travaux publics avaient enlevé tout espoir de rentabilité de la ligne (notamment l'obligation d'assurer un service toute l'année, par tout temps).

Rappelons toutefois que Mr Franck, n'a jamais renoncé à sa demande en ce qui concerne la ligne de tramway, de Brides à Pralognan, mais n'a pas signé le cahier des charges et la convention rédigé par le préfet (peut être en attente de capitaux?).

Par contre l'entreprise de transport Bernard envisage de renforcer son offre vers Pralognan. Extrait du journal La Croix de Savoie du 25 janvier 1907 : " L'entreprise Bernard, correspondant P.L.M., a demandé au préfet de la Savoie l'autorisation de faire circuler un **véhicule automobile à vapeur**, entre Moûtiers et Pralognan ".

On entrevoit déjà le conflit d'intérêt entre la C.V.F.A.F. et l'entreprise Bernard sur les parties communes de la ligne (tronçon Moûtiers /Brides).

La Compagnie des Voies Ferrées des Alpes Françaises, à bout de souffle, informe le Conseil Général en juin 1909 de sa décision d'arrêter l'exploitation du tramway à partir du 15 avril 1910, juste avant l'ouverture de la saison thermale. Le département demande la stricte application de la convention et menace la société de déchéance et de sanctions si celle-ci ne reprend pas l'exploitation au début de la saison. Dans la réponse que Mr Franck adresse au préfet en juin 1910, il indique que n'ayant pu céder à l'amiable la concession, la C.V.F.A.F. assurera la saison 1910 mais confirme sa décision d'arrêter définitivement l'exploitation de la ligne le 15 octobre 1910.

L'idée de poursuivre la ligne jusqu' à Pralognan est toujours dans l'esprit des élus. Mais dans un premier temps, en 1912, le département vote uniquement le principe de la poursuite de la ligne jusqu'au Villard-du-Planay. Il s'agit juste d'un vote de principe, cela n'engage pas grand monde.

Pourtant Pralognan reste perçue comme un atout touristique majeur pour la Savoie. A travers les articles de presse, la publicité et les décisions de son conseil municipal on perçoit l'envie d'aller de l'avant de la part de ses habitants. Le tramway fait partie de cette stratégie.

Un tramway reliant Brides (station thermale) à Pralognan (station de bon air), est loin d'être une utopie, compte tenu des avancées techniques de la fin du XIX^{ème} siècle

La mise en service, en 1868, d'une voie ferrée passant par le col du Mont-Cenis à 2083 mètres d'altitude en est la preuve. (Lire l'épopée du chemin fer Fell en fin d'article)

Pralognan est connue depuis l'antiquité pour ses cols (Vanoise, Chavière), qui permettent le passage de la Tarentaise à la Maurienne et au-delà vers la plaine du Pô (route du sel). Les exploits des alpinistes (surtout anglais), lui ont valu d'être surnommée " *le petit Zermatt des Alpes françaises*".

Elle fait régulièrement parler d'elle à travers des événements relatés par la presse nationale. J'en cite quelques uns:

- en 1895 Pralognan se dote d'un nouvel hôtel. Ce n'est plus une simple auberge comme il en existe déjà plusieurs, mais un établissement de prestige doté de tout le confort moderne, avec un grand parc. Il s'agit de conforter son image de petite station d'alpinisme, mais également de proposer un séjour de postcure et de grand air à la clientèle de Brides. On note déjà que les curistes, après leurs soins, vont "s'oxygéner" à Pralognan.



Le grand hôtel de Pralognan devenu ensuite l'hôtel de la Grande Casse, puis la Grande Cordée.

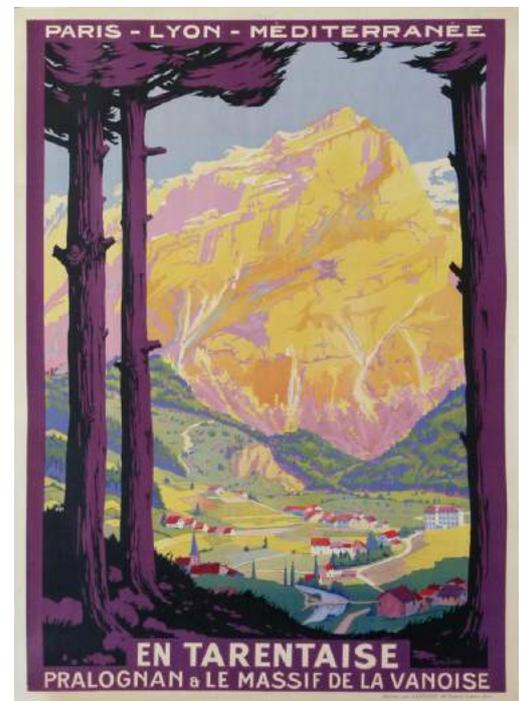


Les autorités attendent l'arrivée du président F. Faure en provenance de Termignon en 1897.

- venu en Maurienne en 1897 pour l'inspection des troupes, le président de la république Félix Faure passe par le col de la Vanoise pour rejoindre Pralognan, puis Moûtiers. Toute la presse relate l'événement. Le refuge du col de la Vanoise portera longtemps son nom avant d'être renommé au moment de la création du Parc National de la Vanoise.



La compagnie P.L.M. édite une série d'affiche sur Pralognan, affiches placardées dans les gares de son réseau.



A LA VANOISE EN AUTOMOBILE

Nous avons parlé dans un de nos précédents numéros de la prouesse accomplie par MM. Lamisse et Bernard, en se rendant au refuge Félix-Faure en automobile.

montrant un des passages du parcours et qui permet de se rendre compte des difficultés qu'il a fallu vaincre.

Nous nous faisons un plaisir de reproduire cette photographie dont nous devons le cliché à l'amabilité de notre grand confrère.



Toute la presse a parlé de cet exploit sans précédent et l'Illustration a publié une photographie

En 1910, pour attirer l'attention sur leur service automobile, la société Bernard frères à Moûtiers et Lamisse tentent un exploit. Leur idée : atteindre le refuge Félix Faure en voiture, ils mettront deux jours pour l'atteindre. Cette odyssee fera l'objet d'un article dans le plus célèbre journal de l'époque " l'illustration ". Le retentissement est national.

- ÉTÉ 1911 -

Les

Services Automobiles en Tarentaise



GOSIUME DE LA TARENTAISE

ENTREPRISE BERNARD FRÈRES

MOUTIERS, Place de la Gare. Téléphone 6
BOURG-SAINT-AURICE, Près Hôtel Argin, Téléphone 15
BRIDES-LES-BAINS, En face la Poste, Entrée du Parc.

CARS-ALPINS AUTOMOBILES
DU GARAGE LORRAINE-DIETRICH
J. LAMISSE, Directeur
7, Rue Maccarnni, 7, NICE

Extrait du journal l'Illustration.
La montée au refuge F. Faure en voiture par Mrs Bernard et Lamisse en 1910.

Mr Lamisse exploite une concession d'autocar à Nice et utilise les autocars savoyards sur la Riviera, lors de la mauvaise saison en Tarentaise.

Le 22 octobre 1911 le conseil municipal de Pralognan demande que la commune soit érigée " en station climatique " et porte le nom de Pralognan-la-Vanoise. Le 27 novembre 1912 le président Fallières signe le décret officialisant le changement de nom.

Le décret de classement en station climatique parait le 15 septembre 1914. Pralognan restera la seule station d'altitude classée en Savoie, jusqu'au classement de Val D'Isère ... en 1945.

PRALOGNAN ♦ LA VANOISE

(1.400 mètres)

CENTRE D'ALPINISME — STATION DE SÉJOUR ET DE REPOS

CURE D'AIR ET DE PETIT-LAIT - FORÊT DE SAPINS

La plus belle résidence estivale des Alpes Françaises

Hôtel de la Grande-Casse

PREMIER ORDRE

Lumière Électrique dans toutes les Chambres

Deux Tennis réglementaires dans un immense parc naturel

Publicité de l'hôtel en 1912 vantant

"la "cure d'air et de petit lait " (le bio avant l'heure ?)



Livret de la compagnie P.L.M. décrivant ses circuits touristiques en Savoie.

Correspondance Compagnie P.-L.-M.

BERNARD FRÈRES

MOUTIERS

Téléph. 9

BRIDES-LES-BAINS

BOURG-SAINT-AURICE

Téléph. 13

♦♦ Entreprise générale de Transports ♦♦ Camionnage ♦♦

Location d'automobiles ♦♦ Services automobiles

TRAMWAY ÉLECTRIQUE DE MOUTIERS A BRIDES-LES-BAINS

Tous les jours, du 10 juillet au 15 septembre

Service automobile entre Bourg-St-Maurice et Val d'Isère, par Ste-Foy et Tignes

SERVICES RÉGULIERS

de Moutiers à Brides, Bozel, St-Bon, Pralognan, Bourg-St-Maurice

Le Petit-Saint-Bernard — Correspondance sur Val-d'Isère

Adresse télégraphique : Bernard Frères, Moutiers

Entreprise Bernard Frères - publicité de 1912.

Camionnage, transport, location d'automobiles, tramway et services d'autocars réguliers...

8. — Moutiers-Salins à Pralognan (Alt. 1.400 m.)

En voiture automobile du 15 juin au 15 septembre

	mat.	soir (A)	Prix		mat.(A)	soir	Prix
Moutiers-Salins <i>dép.</i>	9 43	14 19		Pralognan... <i>dép.</i>	9 00	14 45	
Brides-les-Bains..	10 13	14 49	1 50	Planay.....	9 30	15 15	2 »
Bozel.....	10 58	15 34	3 »	Villard.....	9 50	15 35	4 »
Villard.....	11 08	15 44	4 »	Bozel.....	10 00	15 45	5 »
Planay.....	11 28	16 04	6 »	Brides-les-Bains..	10 30	16 15	6 50
Pralognan... <i>arr.</i>	11 58	16 34	8 »	Moutiers-Salins <i>arr.</i>	11 00	16 45	8 »

(A) Ce service fonctionne du 10 juillet au 31 août seulement.

Horaire de 1912:

Départ Moutiers 9h 43 - arrivée Pralognan 11h 58

Départ Pralognan 14h 45 - arrivée Moutiers 16h 45

En 1912, le service d'été, par voiture à pétrole permet d'aller passer environ 3 heures à Pralognan

Les quelques extraits ci-dessus témoignent de la volonté de Pralognan de se développer et de ne pas rester à l'écart des nouveaux flux touristiques.

Après l'évocation de la complémentarité du couple "Brides – Pralognan, revenons à la ligne de tramway Moûtiers /Brides.

Le 17 mai 1910 la C.V.F.A.F a confirmé sa décision ferme d'arrêter l'exploitation de la ligne Moûtiers /Brides. Le 15 juillet 1911, le Journal des Transports publie les textes concernant le rachat par le département de la concession du tramway de Moûtiers à Brides-les-Bains.

La centrale électrique de Brides ne fait pas partie du rachat. La fourniture du courant électrique nécessaire au fonctionnement du tramway fait l'objet d'une convention entre le département et Fives Lille propriétaire du bâtiment et des turbines. (Le comte est toujours propriétaire des droits de la chute)..

Le département de la Savoie est autorisé provisoirement à pourvoir à l'exploitation du tramway.

Le rachat du tramway de Moutiers à Brides-les-Bains. — Le département de la Savoie est autorisé, conformément à l'article 6 de la loi du 11 juin 1880 et aux dispositions de l'article 19 du cahier des charges annexé au décret du 14 juin 1894, à opérer le rachat de la concession du tramway de Moutiers à Brides-les-Bains.

Est approuvée la convention passée, le 10 février 1911, entre le Préfet de la Savoie, agissant au nom du département et la Compagnie des voies ferrées des Alpes françaises, pour fixer les conditions du rachat.

Le département de la Savoie est autorisé provisoirement à pourvoir à l'exploitation, soit en régie, soit à l'entreprise, du tramway susmentionné, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 14 juin 1894.

Journal des transports juillet 1911

Rachat de la concession par le Département.

L'exploitation du tramway est confiée le 18 août 1911 à l'entreprise Bernard Frères de Moûtiers pour 3 années. Cette société exploite plusieurs lignes régulières d'autocars (notamment la ligne Moûtiers Pralognan). A la convention est annexé un cahier des charges très rigoureux en ce qui concerne la sécurité, le matériel, les horaires et le nombre minimum de voyages par jour, mais aussi les tarifs à appliquer.

Les frères Bernard constatent l'état déplorable des installations et envoient rapidement au département une facture pour remise en état des voitures et du dépôt. La vétusté est telle que ces réparations même à minima ne permettent pas de rendre au tramway son prestige. Le service perd des voyageurs.

La circulation automobile croissante s'accommode mal de la présence de rails sur la chaussée et d'un tramway qui se traîne à 15 kms /heure. Le tramway supporte mal la concurrence des transports par autocars, plus rapides et plus confortables. L'augmentation du trafic impose également l'élargissement de la petite route, calibrée à l'époque pour les charrettes et les diligences.

L'année 1912 voit l'accélération des études détaillées concernant la future ligne Brides/ le Villard-du-Planay (tramway ou train). Le conseil général dispose en août 1912, d'un dossier complet, avec les variantes possibles, les dépenses à prévoir, l'étude de l'alimentation électrique. Les différentes variantes du projet portent essentiellement sur le passage en rive droite ou gauche du doron, mais avec le même souci : éviter les fortes pentes de façon à pouvoir faire circuler des convois plus lourds.

Pour les tarifs envisagés, , on trouve un inventaire à la Prévert qui prévoit en outre le transport des veaux, vaches, cochons, mais aussi celui des huitres et du poisson, des pierres de taille et du charbon ...Tout est prévu et tarifé, même le fumier et les cercueils (il est toutefois précisé que ceux-ci voyageront dans un compartiment isolé).

En avril 1914, le tramway Moûtiers/Brides reprend du service à l'ouverture de la saison thermale. Mais la déclaration de guerre perturbe le service, le personnel est mobilisé, le trafic du tramway arrêté. Les hébergements, devenus disponibles du fait de l'absence de curistes, sont transformés en centre de soins pour les blessés et convalescents de guerre. Le déplacement des blessés de la gare Moûtiers à Brides nécessite trop d'hommes et chevaux en cette période de réquisition. Le tramway reste le bon moyen de transport. La ligne est de nouveau ouverte début septembre 1914, avec du personnel non mobilisable. Elle est exploitée en régie directe par le département qui prend en charge toutes les dépenses.

L'exploitation se poursuit jusqu'à fin novembre 1914. Les bâtiments de Brides conçus pour un fonctionnement estival, ne peuvent pas être chauffés efficacement. La station ferme pour l'hiver. Durant les années suivantes, la station thermale reçoit de nouveau des curistes et en 1917 on note même un accroissement de la clientèle. Chaque hiver on profite de la fermeture de la ligne pour remettre en état un matériel de plus en plus délabré.

La compagnie Fives Lille vend en décembre 1917, la centrale électrique de Brides à Coutagne (usine la Volta à Pomblière). Le département signe le 8 avril 1918 une nouvelle convention avec Coutagne pour la fourniture de l'alimentation électrique du tramway.

Au sortir de la guerre 14/18 la voie doit être réparée en de nombreux endroits, le matériel est vieillot, inconfortable. Le trafic subit la concurrence des lignes régulières d'autocars, et des circuits touristiques de la société P.L.M.



Autocar Bernard Frères à Pralognan, les pneus sont pleins, à bandages, la protection contre les intempéries est assurée par des rideaux.

L'état de la ligne n'attire pas les candidats à la reprise de l'exploitation du tramway. Le seul candidat reste la société Bernard Frères, qui a déjà exploité la concession avec compétence et sérieux avant la guerre. Mais la société connaît aussi l'état du matériel et la rentabilité aléatoire de la ligne, cela pèse dans les discussions avec le département.

Une nouvelle convention est signée le 12 mai 1919, avec l'entreprise Bernard Frères pour l'exploitation du tramway. La durée est ramenée de 3 ans à 2 ans. Elle sera renouvelée par tacite reconduction jusqu'à l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Moûtiers au Villard du Planay. La ligne de tramway, indispensable à Brides et Salins reste sous perfusion, un avenant en date du 28 juin 1920, met à la charge du département de nouvelles dépenses : remplacement des poteaux qui supportent la ligne d'alimentation électrique, frais extraordinaires de grosses réparations...



Le projet de poursuivre la ligne de tramway jusqu'au Villard-du-Planay est toujours à l'étude et ressort au gré des sessions du Conseil Général. Dans la perspective d'une future déclaration d'utilité publique, le ministère des travaux publics demande fin 1919 une ré-évaluation de l'avant projet de 1913 et de son estimation.

On ne parle plus de tramway, mais de chemin de fer, ce qui peut donner droit à de nouvelles subventions. Il s'agit surtout de desservir l'usine du Villard, bien isolée au fond de la vallée, mais aussi d'exporter le charbon des mines de Montagny et de la Perrière. Le département envisage d'ailleurs que l'usine du Villard prenne à sa charge une partie du ligne. La ligne doit pouvoir fonctionner toute l'année, par tout temps.

Enquête supplémentaire de 1918 sur l'avant projet Moûtiers / le Villard-du-Planay. On emploie le terme " voie ferrée".

Le rapporteur dans son rapport d'enquête cite également le bienfait que la ville de Moûtiers pourrait en tirer. Il évoque "Moûtiers point de convergence des vallées et des mines de charbon, où l'on pourrait installer une super centrale mi-thermique, mi-hydraulique, permettant d'alimenter les grandes villes, faisant la richesse de la commune".

Mais le matériel est trop vieux pour ce projet, il faut le renouveler, acheter de nouvelles locomotives plus puissantes, et pour éviter les pentes trop fortes, construire une voie ferrée nouvelle à la sortie de Salins, dans des terrains instables, en dehors des emprises de la route. Le développement des petites lignes de chemin de fer n'est plus la seule solution de désenclavement, compte tenu du coût des travaux. La plupart des petites lignes construites au début du siècle sont en déficit chronique.

On parle tantôt de tramway, tantôt voies ferrées or les wagons doivent circuler en toutes saisons, ce qui interdit les rails encastrés et impose des pentes modérées. Il n'est plus possible de suivre la route, il faut un tracé en site neuf.

L'entreprise Bernard Frères signe le 14 octobre 1919 avec le département (la même année que pour l'exploitation du tramway!), une convention pour le **service régulier de transport par autocar des voyageurs**, messageries et marchandises, entre Moûtiers et Bozel, pour une durée de cinq ans. L'autocar concurrence un peu plus le tramway. Dans le cahier des charges annexé au décret on retrouve toute la littérature administrative française dont je cite quelques extraits :

- ✚ *l'espace libre entre deux banquettes sera d'au moins 45 cms lorsqu'elles se feront face. Dans le cas contraire la distance entre une banquette et le dossier de la banquette voisine sera au moins 35 cms.*
- ✚ *La longueur affectée à chaque place sera de 43 cms au minimum et la largeur des banquettes de 45 cms au minimum.*
- ✚ *Les banquettes de l'intérieur seront rembourrées et celles des plateformes pourront être en bois plein ou ajouré.*
- ✚ *Les roues des véhicules pour voyageurs seront munies de bandage en caoutchouc présentant une élasticité suffisante, les bandages des roues des camions pour marchandises pourront être rigide à condition d'être lisses.*

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS
ET DE LA MARINE MARCHANDE**

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande,
Vu la délibération du conseil général de la Savoie en date du 1^{er} mai 1919 concernant l'organisation et le fonctionnement d'un service public de transports automobiles, pour voyageurs, messageries et marchandises, entre Moûtiers et Bozel ;
Vu la convention passée, le 14 octobre 1919, entre le préfet de la Savoie, agissant au nom du département, et MM. Bernard frères, entrepreneurs de transports, demeurant à Moûtiers, pour l'exploitation du service précité conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention ;
Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 13 juillet 1919 ;
Vu l'avis du ministre de l'intérieur en date du 8 août 1919 ;
Vu l'article 65 de la loi de finances du 23 décembre 1908 et le décret portant règlement d'administration publique du 5 juin 1909 ;
Vu l'article 12 de la loi du 31 décembre 1918 ;
Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :
Art. 1^{er}. — Est approuvée la convention passée, le 14 octobre 1919, entre le préfet de

la Savoie, agissant au nom du département, et MM. Bernard frères, entrepreneurs de transports à Moûtiers, pour l'organisation et l'exploitation, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention, d'un service public de transports automobiles affecté aux voyageurs, messageries et marchandises, entre Moûtiers et Bozel.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Il est accordé, au département de la Savoie, sur les fonds du Trésor, pour l'entreprise précitée, une subvention dont le montant maximum annuel est fixé à 12,060 fr., et qui sera égal aux deux tiers de la subvention totale versée par le département en exécution de la convention susvisée.

Cette subvention sera payée à partir de la date du présent décret, si le début de l'exploitation est antérieur à cette date, ou, dans le cas contraire, à partir de la mise en exploitation, et jusqu'au 31 décembre 1923. A cette époque le montant pourra être modifié selon les dispositions légales alors en vigueur.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 6 novembre 1919.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République
Le ministre des travaux publics,
des transports
et de la marine marchande,
A. CLAVEILLE.

L'entreprise Bernard signe avec le Département, la convention pour un service régulier d'autocars entre Moûtiers et Bozel.

Pourtant la ligne Moûtiers Bozel par autocars est loin d'être une bonne affaire pour la société Bernard, notamment durant la saison hivernale. Dès le début de l'année 1920 elle demande de revoir les tarifs à la hausse arguant de l'augmentation très importante des matières premières (essence, huile, pièces de rechange, bandages..) Elle met en avant ce qu'elle appelle les "frais de route" : l'autocar consomme 60 litres d'essence et 8 litres d'huile aux 100 kms, les bandages pour roues pleines ne dépassent pas 15000 kms. Elle demande également l'autorisation de passer la vitesse commerciale de 12 à 9 kms/heure.

Vers 1920 la clientèle de Brides revient et le trafic du tramway reprend, mais reste en dessous de celui d'avant la guerre. Le tramway effectue une quinzaine de voyages par jour. On instaure des services spéciaux de soirées pour aller aux spectacles à Brides.

G TRAMWAYS DE MOUTIERS P.-L.-M. A BRIDES-LES-BAINS		Distance : 8 kilomètres.
ALLER. — Durée du trajet : 35 minutes. — ● Moutiers (P.-L.-M.) (19h) dép. : 6 h, 6 45, 7 30, 8 15, 9 10, 10 11, 10 50, 11 50, 14 h, 14 30, 16 30, 16 45, 17 h (dimanches et fêtes), 17 30, 18 30. RETOUR. — Durée du trajet : 25 minutes. — Brides-les-Bains (Etablissement thermal) dép. : 6 10, 6 35, 7 15, 8 35, 9 20, 10 h, 11 h, 11 35, 14 10, 15 h, 15 40, 17 15, 17 35, 18 20 (dimanches et fêtes), 18 50. Les trains du Casino seront annoncés dans les bureaux et les voitures. Ils partiront de Moutiers à 19 h. 45, de Brides, 15 minutes après la fin des représentations.		
S MOUTIERS A BRIDES-LES-BAINS S		
Service jusqu'au 14 septembre inclus.		
DISTANCE : 8 kilomètres. — PRIX : 1 ^{re} classe, 2 francs; 2 ^e classe, 1 fr. 65 c.		
ALLER. — Durée du trajet : 35 minutes.		
● Moutiers (P.-L.-M.) dép. : 6 h, 6 56, 7 31, 8 15, 9 11, 9 50, 10 46, 11 25, 13 55, 14 50, 15 50, 16 50, 17 41, 18 41. RETOUR. — Durée du trajet : 25 minutes. Brides-les-Bains (Etablissement thermal) dép. : 6 10, 6 45, 7 41, 8 25, 9 h, 10 h, 10 35, 11 35, 14 h, 15 h, 16 h, 17 h, 17 30, 18 30. Les trains du Casino seront annoncés dans la journée de leur mise en circulation; ils partiront de Moutiers à 19 h. 45 et de Brides-les-Bains un quart d'heure après la fin des représentations. Nota. — Le service des bagages n'a pas lieu dans les voitures à voyageurs. Un fourgon spécial est affecté à ce service.		

Service de soirée pour le casino, année 1921.

Départ Moûtiers 19h 45, départ de Brides ¼ d'heure après la fin des représentations.

Les pannes du tramway se multiplient, l'état des moteurs oblige à interrompre totalement le trafic du 25 juillet au 6 août 1920, en pleine saison touristique. L'entreprise Bernard peine à recruter du personnel qualifié pour seulement 6 mois d'exploitation. Elle doit utiliser un personnel moins expérimenté ce qui se traduit par une usure prématurée des moteurs électriques. Les pièces de rechange commandées à Five Lille se font attendre.

La présence des rails sur la route étroite pose problème, le tramway congestionne le trafic automobile croissant. La concurrence rail/route s'accroît, les deux principaux hôtels de Brides traitent directement avec un transporteur pour leur clientèle et les messageries. Le déficit du tramway s'aggrave.

D'ailleurs, l'ensemble des lignes de tramway de la Savoie souffre d'un déficit chronique (Chambéry /Le Bourget, Chambéry /St Jeoire, etc...), le matériel à l'extrême limite de l'usure coûte très cher à remplacer. Le département réfléchit à un mode de déplacement moins coûteux, pouvant être mis en place rapidement : l'électrobus.

Des électrobus circulent déjà, dans de nombreuses agglomérations, mais en terrain plat. Par contre on manque d'expérience pour les lignes de montagne. Le département de la Savoie observe le fonctionnement de la ligne d'électrobus, qui relie Ivrea à Cuorgne en Italie. Elle fonctionne sans problème particulier, été comme hiver et semble adaptable à une nouvelle ligne destinée à désenclaver la haute Maurienne: la liaison Modane / Lanslebourg.

En juillet 1921 l'entreprise Bernard dénonce le contrat avec le département et prévient qu'elle ne reprendra pas l'exploitation du tramway en 1921. Le dernier paragraphe du courrier adressé au préfet laisse toutefois entendre que la société pourrait revenir sur sa décision si des travaux importants de remise en état étaient entrepris par le Département.

La société Bernard a repris l'exploitation, mais les avenants pour travaux et réparations se multiplient (1924, 1925). Il faut maintenir la ligne avec l'exploitant et le matériel que l'on a, en attendant de trouver une solution pérenne. Entre 1920 et 1926 le département gère à minima l'entretien du tramway. Il y a urgence, il faut soit investir lourdement, soit abandonner la solution du tramway et trouver un autre mode de transport. Brides a besoin d'un transport fiable et confortable entre la gare P.L.M. de Moûtiers et la station thermale. Le nombre de voyageurs du tramway diminue de 84321 en 1923 à 75721 en 1924.

Bilan d'exploitation 1925 : recettes 69984 frs, dépenses : 96989 frs.

La mise en place par la Compagnie des Eaux de Brides-les-Bains d'un service privé de car pour le transport de ses curistes entre Salins et Brides, détourne du tramway une partie de sa clientèle traditionnelle. Sur le tronçon Salins/Brides il existe dorénavant trois offres : les autocars Bernard Frères, le tramway et la ligne privée de la Compagnie des Eaux de Brides-les-Bains.

Pourtant la Savoie croit encore à ses petits trains. Le conseil général de la Savoie sous la présidence d'Antoine Borrel émet un vœu pour la poursuite du projet de la ligne Moûtiers/Pralognan. Le 29 août 1923, le département classe en priorité le prolongement de la ligne de tramway Moûtiers /Brides jusqu'au Villard-du-Planay. Dans ce village se trouve l'usine électrochimique qui voudrait souhaite être reliée à la gare de Moûtiers par voie ferrée.

Mais en mai 1924 le département suspend toutes les études de création de chemins de fer locaux, jugés non viables. Le prolongement de la ligne de Brides vers le Villard-du-Planay par rail est condamné et le dernier espoir de rejoindre un jour Pralognan par voie ferrée disparaît.

La société Bernard Frères dénonce définitivement la concession du tramway Moûtiers / Brides en juillet 1926, (concession déjà dénoncée en 1921 puis reprise). Pour le département, seules deux solutions peuvent être envisagées: ou poursuivre sous le régime d'une nouvelle convention à établir avec Bernard Frères, ou reprise en régie par le département.

Les discussions avec la société Bernard n'aboutissent pas, le département doit reprendre le tramway en régie.

Entre temps, le projet d'électrobus en Tarentaise devient, pour les élus une solution crédible. Pour cela ils basent sur les résultats de la ligne d'électrobus Modane / Lanslebourg, ouverte depuis 1923 et qui fonctionne à la satisfaction des usagers.



Electrobus en gare de Modane.

Avec un matériel à bout de souffle, qualifié de dangereux par les ingénieurs chargés du contrôle, un trafic en perpétuel diminution, le tramway détonne dans le paysage, le département décide enfin son arrêt le 30 octobre 1928. L'année suivante tout le matériel est vendu (4 voitures automotrices, 2 remorques, 10 wagons, 1 fourgon à bagages, 28 poteaux bois ...) , les voies sont enlevées de la chaussée.

Le bilan financier de la saison 1928 est mauvais, les recettes s'élèvent à 122 332 frs et les dépenses à 124 950 frs soit un déficit de 5 628 frs. Ce chiffre est trompeur car de nombreuses factures ne sont pas payées faute de fonds. Ainsi, pour l'année 1929, les sommes restant dues s'élèvent à 26 685 frs alors que le tramway a cessé de fonctionner.

En attendant la mise en place des équipements nécessaires au fonctionnement du futur électrobus, le transport des passagers entre Moûtiers et Brides est assuré durant l'année 1929 par la Société Sud Est Automobiles, à la charge du département.



Entrée du garage des tramways à Moûtiers, avenue de la Libération.



Vue du dessus des mêmes garages, vers 1972.

4 L'électrobus en Savoie

4.1 L'expérience de la Maurienne

On l'a vu dans le chapitre précédent, le tramway Moûtiers/Brides a connu une carrière tourmentée. Avant de poursuivre cet exposé, il est souhaitable de faire un petit retour en arrière.

À l'arrivée du train en fond de vallée, à la fin du XIX^{ème} siècle, le département de la Savoie se préoccupait de la desserte des petites villes éloignées des gares. La création de lignes de tramway ou chemin de fer à voie étroite, répondit en partie à ces besoins. Des projets très ambitieux furent étudiés et chiffrés (la desserte des Bauges à partir de Saint Pierre d'Albigny et d'Aix-les-Bains, du Beaufortin à partir d'Albertville, de Moûtiers vers Bourg-Saint-Maurice...), mais ne résistèrent pas à la réalité financière. Seuls les tramways à proximité de grandes villes furent créés (surtout autour de Chambéry).

Au lendemain de la première guerre mondiale les dessertes par tramway ont montré leurs limites (encombrement de la chaussée, déficit chronique, matériel à bout de souffle difficile à remplacer...). Le renouvellement ou la construction de nouvelles lignes de chemin de fer local ne sont plus envisageables financièrement. L'investissement que nécessite une voie ferrée en site propre exclut tout espoir d'équilibre budgétaire. Le développement du mode de transport par automobiles et autocars s'impose donc à travers un système de lignes concédées. Ce système de concession n'est toutefois pas parfait, il soulage le département de la gestion au quotidien de ces lignes, mais montre l'insuffisance des titulaires des concessions en position de presque monopole (l'état et le confort des autocars laissent à désirer).

Le département de la Savoie dispose d'une énergie presque gratuite et abondante : l'électricité. La loi du 16 octobre 1919 stipule en effet que les départements perçoivent le sixième de la taxe payée à l'Etat par les concessionnaires de forces hydrauliques. Particularité de cette loi, la taxe pouvait être perçue en nature sous forme de livraison d'électricité. A charge pour le bénéficiaire de se raccorder dans un délai de cinq ans, sous peine de déchéance.

Le département, soucieux de saisir cette opportunité réfléchit au mode de transport par véhicules électriques, et dès 1920 apparaît dans les rapports du Conseil Général le mot " électrobus ".

Le président du Conseil Général, Antoine Borrel préconisa le choix du transport par électrobus et émit le vœu que ce système de transport nouveau soit subventionné par l'Etat au même titre que les tramways. Le ministère des transports ne reconnaissait comme moyen de transport routier que l'autobus ou le tramway. L'électrobus est donc ignoré et ne peut recevoir de subventions.

Antoine Borrel, qui travailla beaucoup au désenclavement de la Savoie et au développement du tourisme, avait compris la nécessité de consommer les richesses sur place, de façon à ce que la population locale n'en soit pas exclue. Je cite une de ses phrases : *"en ce qui concerne particulièrement la force électrique, nous nous rendons compte que ce qui fait la prospérité d'un pays, ce n'est pas la houille blanche produite, mais la houille blanche utilisée. Si l'on ne fait dans nos vallées que construire des centrales hydrauliques, notre magnifique richesse en énergie s'en ira au loin le long de quelques fils de cuivre "*.

Le département au vu du fonctionnement satisfaisant de la ligne qui relie Ivrea à Cuorgne en Italie, se décide enfin à remplacer ses vieux tramways et envisage la création de trois lignes d'électrobus:

Chambéry / Chignin

Moûtiers / Le Villard du Planay

Modane / Lanslebourg

La première ligne se situe dans un environnement urbain, les deux autres comportent des déclivités importantes, à une altitude supérieure.

La ligne de Maurienne, Modane/Lanslebourg, est ouverte le 9 octobre 1923. Pour cette ligne, le département achète d'abord trois petits véhicules auprès du constructeur Crochat, du nom de l'ingénieur Crochat surtout connu pour ses loco-tracteurs (petites locomotives de manœuvre). Ces engins rustiques, peu gracieux, mais robustes peuvent rouler sans problème sur les routes enneigées avec de vrais pneus gonflés (et non pas de simples bandages) Deux camions à trolley, d'une charge utile de 3,5 tonnes permettent le transport des marchandises volumineuses. Une petite remorque, avec des roues à bandages pleins assure le transport des bagages excédentaires. Le succès est au rendez vous, la ligne est largement bénéficiaire.



Les 3 électrobus Crochat à Modane en 1933

Electrobus avec sa remorque à bagages (pneus à bandages)



Camion de livraison sur châssis Crochat avec trolley

4.2 L' électrobus arrive en Tarentaise

Après l'arrêt du tramway Moûtiers / Brides en 1928, le département poursuit sa réflexion sur le projet d'électrobus en Tarentaise.

Il dispose des résultats d'une consultation auprès d'entreprises susceptibles de construire le ligne aérienne et de fournir le matériel roulant (électrobus avec remorque passagers). Sept ont répondu: Algem avec du matériel A.E.G, Curtis et Pras avec du matériel A.E.G., Electro Entreprise, Générale d'Electrification avec du matériel Berna Crochat, Société d'Equipement des Voies Ferrées et des Grands Réseaux Electriques, Société Générale d' Entreprise avec du matériel A.E.G., et la Société Vetra associée à la société Thomson Houston (matériel électrique Siemens et châssis Daimler Benz).

Toutes les entreprises ne répondent pas sur l'ensemble du cahier des charges.

A noter que les Sociétés allemandes (A.E.G., Siemens...) interviennent pour partie, au titre des dédommagements dûs par l'Allemagne à la suite de la guerre 14/18.

La Société Vetra est retenue. Elle équipe en caténaire le tronçon Moûtiers /le Villard-du-Planay, et fournit les véhicules nécessaires.

La ligne d'électrobus Moûtiers le Villard-du-Planay est mise en service, le 15 avril 1930. Elle est alimentée par la centrale de Brides, alors propriété de la Société d'Electrochimie d'Electrometallurgie et des Aciéries d' Ugine.

La ligne Chambéry/Chignin est mise en service la même année.



Changement d'époque à St. Jeoire Prieuré: à gauche le nouvel électrobus (bec de canard), à droite le tramway à vapeur lors de son dernier voyage. Sur cette photo on voit très bien que l'électrobus peut se déporter par rapport à l'axe de la ligne électrique, cela facilite les croisements.

Les nouveaux électrobus livrés à Moûtiers, au nombre de huit, n'ont plus rien de commun avec ceux achetés pour la Maurienne. Ces véhicules de la marque Vetra (**VE**hicule et **TR**acteur **A**utomobile), sont construits à partir d'un autocar Renault PY dont on a démonté le moteur thermique, mais gardé l'impressionnant capot moteur, d'où son surnom d'électrobus en " bec de canard ". L'entreprise Vetra, filiale de la société Alstom , construira pendant quarante ans les équipement électriques de la quasi-totalité des électrobus français. Vetra ne fut pas un vrai constructeur d'électrobus au sens propre, mais plutôt un assembleur. Le gros du matériel venait de grandes entreprises Thomson- Houston , Alstom (moteurs et rhéostats), Renault ou Berliet (essieux, châssis) ...



Livraison des 8 électrobus à Moûtiers



Camion "trolley" avec une remorque à accumulateurs, devant les bureaux de l'électrobus et du Syndicat d'Initiatives de Tarentaise, place de la gare.



Electrobus en attente devant la gare de Moûtiers. Carte colorisée (il n'y a jamais eu d'électrobus rouge à Moûtiers)

Contrairement à la ligne de la Maurienne, l'alimentation électrique se fait par une double rangée de caténaires, cela permet aux électrobus d'avoir une alimentation distincte, donc de se croiser sur n'importe quel point de la ligne. Deux camions à trolley complètent la commande et permettent le transport des marchandises et matériaux entre le Villard et Moûtiers. Les camions peuvent se voir adjoindre une petite remorque contenant des batteries. Cela leur permet une petite autonomie en dehors des caténaires pour accéder à l'intérieur des entrepôts.

La convention passée au nom du Département de la Savoie est approuvée par décret le 29 décembre 1926 Au début chacune des 3 lignes savoyardes possède une gestion distincte, mais le regroupement se fait rapidement et prend le nom de la "Régie Départementale des Electrobus de Savoie ".

L'exploitation s'effectue en régie directe, (personnel embauché et géré par le Département). Ce mode de gestion directe a fait l'objet d'un consensus en raison des demandes jugées excessives de la part des sociétés d'autocars auxquelles avaient été proposées la gestion.



Trois garages furent construits:
 un à Moûtiers
 un à Brides-les-Bains
 un au Villard du Planay.

Les garages de l'électrobus à Moûtiers en 1984. A son emplacement se trouve la Maison de retraite des "Cordeliers"

Après la deuxième guerre mondiale en 1948 et 1949, de nouveaux véhicules sont achetés par le département. Ils font partie de notre histoire récente et de nombreux savoyards se souviennent des électrobus matinaux empruntés pour aller au collège.



Electrobus vers 1950



L'électrobus en hiver sous la falaise de Salins.

ELECTROBUS DEPARTEMENTAUX DE LA SAVOIE																			
MOÛTIERS A BRIDES-LES-BAINS ET LE VILLARD-DU-PLANAY																			
[Service d'été non parvenu au moment de la mise sous presse.]																			
Moûtiers (136).....	7	10	10	10	55	(b)	13	40	16	45	18	25	21	55					
Salins.....	7	14	10	4	10	55	13	44	16	49	18	29	22	*					
Villarlarin.....	7	20	10	10	11	5	13	50	16	55	18	35	2	5					
Brides-les-Bains.....	7	30	10	22	11	17	14	*	17	7	18	45	22	15					
La Perrière.....	7	39	0	30	11	25	14	9	17	15	18	53	22	23					
Saint-Bon.....	7	48	10	39	11	34	14	18	17	24	19	2	22	32					
Bosel.....	8	*	10	50	11	45	14	28	17	35	19	13	22	42					
Le Villard-du-Planay	8	10	11	*	11	55	14	38	17	45	19	23	22	52					
(b) N'a lieu entre Brides-les-Bains et Le Villard et vice versa que les lundis, jeudis, samedis et dimanches.																			
Le Villard-du-Planay	6	25	8	20	13	25	15	*	18	*	20	35							
Bosel.....	6	35	8	30	13	35	15	10	18	10	20	45							
Saint-Bon.....	6	43	8	38	13	43	15	18	18	18	20	53							
La Perrière.....	6	50	8	46	13	51	15	26	18	26	21	*							
Brides-les-Bains.....	7	*	8	55	14	5	15	35	18	35	21	10							
Villarlarin.....	7	10	9	5	14	15	15	45	18	45	21	20							
Salins.....	7	16	9	11	14	21	15	51	18	51	21	26							
Moûtiers.....	7	20	9	15	14	25	15	55	18	55	21	30							

Moûtiers / Le Villard horaires vers 1950

L'exploitation de l'électrobus entre Moûtiers et le Villard-du-Planay ne connut pas les vicissitudes du tramway. Exploité en régie directe par le Département de la Savoie, sa vie fut rythmée par les sessions bi-annuelles du Conseil Général (Bilans prévisionnels et définitifs, augmentation des salaires et des tarifs, gestion du matériel, gestion des conflits avec les autocaristes).

Quelques extraits:

- compte rendu d'exploitation pour l'année 1934 recettes: 283 062 frs, dépenses: 290543 frs soit un déficit de 7 484 frs. On y apprend que les véhicules voyageurs ont parcouru 62423 kms, les camions 11237 kms et que les pneumatiques coûtent très cher et durent en moyenne 44000 kms.
- depuis 1933, le transport de goudron entre Moûtiers et les usines Bozel Maletra du Villard, représente un élément important des recettes (environ 1000 tonnes par année). En 1935, la Régie des électrobus achète une citerne pour le transport du goudron, destinée à remplacer l'ancienne citerne prêtée par la Société Bozel Maletra.
- en 1937 un accident du travail coûta la vie à B. L'équipe d'ouvriers effectuait des travaux de réparation sur la ligne électrique. La ligne d'attache cassa, entraînant dans sa chute l'ouvrier qui fit une chute mortelle de 5 mètres. Il était père de six enfants.
- compte rendu d'exploitation pour l'année 1937: recettes: 315 017 frs, dépenses déficit : 359 039 frs soit un déficit de 44 021 frs. Ce déficit s'explique par la rétroactivité des salaires, par le ralentissement des transports avec l'usine Bozel Maletra (le transport des marchandises se fait en commun avec l'entreprise Bernard Frères) et par la concurrence de la même entreprise concernant le transport des voyageurs.
- compte rendu d'exploitation pour l'année 1943 :la ligne de Moûtiers connaît une progression de ses recettes, cette augmentation provient uniquement de la majoration des tarifs. Le trafic voyageurs subit une légère augmentation, par contre le trafic industriel qui représentait la principale ressource est en notable diminution par suite du manque de wagons et aussi du mauvais état du matériel.
Les 3 lignes savoyardes sont en excédent.
Excédent Moutiers le Villard: 25168 frs
Excédent Chambéry Chignin: 41769 frs
Excédent Modane Lanslebourg :706 frs (résultat moindre du fait des destructions dues au bombardement de Modane)
- Le rapport du 26 novembre 1945 de M. Cote nouveau directeur de la Régie d'électrobus à Moûtiers décrit un service à l'abandon.

"Cette ligne est parfaitement viable à condition qu'elle soit bien gérée, ce qui n'a pas été le cas précédemment. Actuellement la Régie n'assure que trois fois par semaine la liaison au départ et arrivée des trains sous prétexte du manque de pneus, cette raison à mon avis n'est pas la seule, il faut y voir surtout un manque de conscience professionnelle des chauffeurs, due en majeure partie à leur salaire bien trop bas.

Etat du matériel en service: deux voitures voyageurs (ces voitures assurent le service depuis 1930 et sont en très mauvais état) – deux camions pour le ravitaillement de la vallée de Bozel et pour les transports des Usines Bozel Maletra (matériel également en très mauvais état)

Etat du matériel sur cales: deux voitures de voyageurs

Observations: après 15 années de service continu, les véhicules arrivent à ne plus être réparables. Il faudrait renouveler le matériel en achetant deux voitures de voyageurs et un camion pour éviter un arrêt total de l'exploitation. Dans l'attente de la livraison de ce matériel, il faut prévoir en urgence la livraison de 15 pneus.

En ce qui concerne le salaire du personnel il faudrait envisager une augmentation des salaires d'environ 33 %"

5 Conclusion

Le développement du tramway à la fin du 19^{ème} siècle correspondait à un besoin nouveau de transport, initié par l'ère industrielle en plein bouillonnement (machine à vapeur, véhicule à pétrole, électricité...). Il trouve rapidement sa place sur les petites routes départementales où ne circulent alors que quelques rares véhicules à essence, la coexistence des deux ne posant pas de problème.

En 1920 le contexte n'est plus aussi favorable au tramway. Sa cohabitation avec la circulation automobile devient intolérable avec l'augmentation du trafic. Le tramway reste prisonnier des rails sur lesquelles il circule. Les virages serrés de la route lui imposent d'empiéter largement sur la chaussée, sa vitesse réduite gêne le trafic.

Pour continuer le désenclavement des vallées il faut prolonger et multiplier les lignes de voies ferrées. Mais au vu du coût par kilomètre, du matériel à bout de souffle, toutes les conditions sont réunies pour signifier la mort des tramways savoyards et de bien d'autres également.

Face à ce constat, l'électrobus en Savoie s'impose dès 1920 comme le successeur idéal sur certains itinéraires. Propre, silencieux, facile à entretenir (absence de pièces mécaniques fragiles et onéreuses : embrayage, boîte de vitesse...), bénéficiant d'une énergie pratiquement gratuite du fait de la loi de 1919, s'insérant facilement dans la circulation. Son concurrent direct: l'autocar manque encore de fiabilité et souffre de la pénurie de carburant en cette période d'après guerre. L'électrobus reste toutefois tributaire de son alimentation par câble aérien, cela lui impose un circuit difficilement modifiable et reste l'élément faible du système.

Dès 1950 le développement rapide des stations de skis impose la mise en place d'un véritable réseau d'autocars entre les gares SNCF et les sites d'altitude. Toujours pour les mêmes questions financières, il n'est pas possible d'équiper les nouvelles lignes en caténaires de façon à y faire circuler les électrobuses. Se pose aussi la question du renouvellement du matériel, l'électrobus n'est plus à la mode, et fabriqué en petite série, il coûte très cher à remplacer.

L'électrobus disparaît comme le tramway avant lui, le temps est venu d'envisager son remplacement par de modernes autocars circulant sur des lignes concédées.

La ligne d'électrobus Moûtiers / le Villard-du-Planay est fermée en 1965. Cette fermeture a été précédée par celle de Modane / Lanslebourg après guerre (la ligne fut détruite lors de la guerre 39/45 et jamais reconstruite) et par celle de la ligne Chambéry/Chignin en 1955.

La roue de la technique continue de tourner, le tramway fait aujourd'hui un retour en force dans de nombreuses villes, avec un espace qui lui est entièrement dédié, libéré des contraintes qui avaient conduit à sa disparition.

6 Annexe: le chemin de fer Fell en 1868

Le précurseur du chemin de fer de Brides à Pralognan

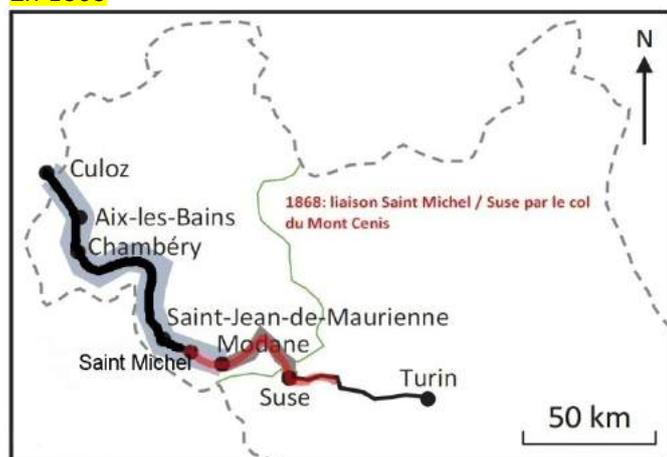
J'ai évoqué précédemment l'attrait touristique de Pralognan, complément de Brides-les-Bains et aussi la volonté des élus de construire un chemin de fer à crémaillère entre les deux stations. La mise en service en 1868 d'une voie ferrée passant par le col du Mont-Cenis à 2083 mètres d'altitude rendit crédible cette option.

Evoquons rapidement cette époque :

Alors qu'il faut 16 heures de train en 1862 pour parcourir les 600 kms séparant Paris de Saint-Michel-de-Maurienne, 16 autres heures seront nécessaires en diligence, pour les 89 kms restant entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suse. La construction du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis franchissant le massif franco-italien s'avère longue et incertaine. Il s'agit de percer un tunnel de plus de 12 kms. Le percement qui s'effectue à la barre à mine et à la masse n'a progressé que de 1.6 kms en 6 ans, il reste plus de 10 kms à creuser, soit plus de trente ans de travaux à ce rythme!

La lenteur des travaux de percement du tunnel du Mont-Cenis, pousse le gouvernement français à chercher une alternative au tunnel, en attendant sa lointaine percée.

En 1868



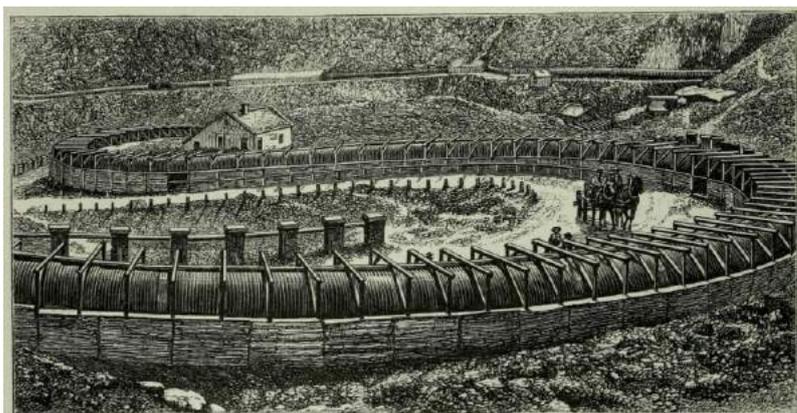
en 1871



Un ingénieur anglais Fell, associé à Brassey, propose en 1865 à l'Empereur Napoléon III, de construire une ligne de chemin de fer entre Saint-Michel et Suse. Elle passe par le col du Mont-Cenis, et suit pratiquement le tracé de la route impériale. Napoléon III signe l'arrêté de construction le 4 novembre 1865. La liaison Saint-Michel / Suse est ouverte au public le 15 juin 1868.

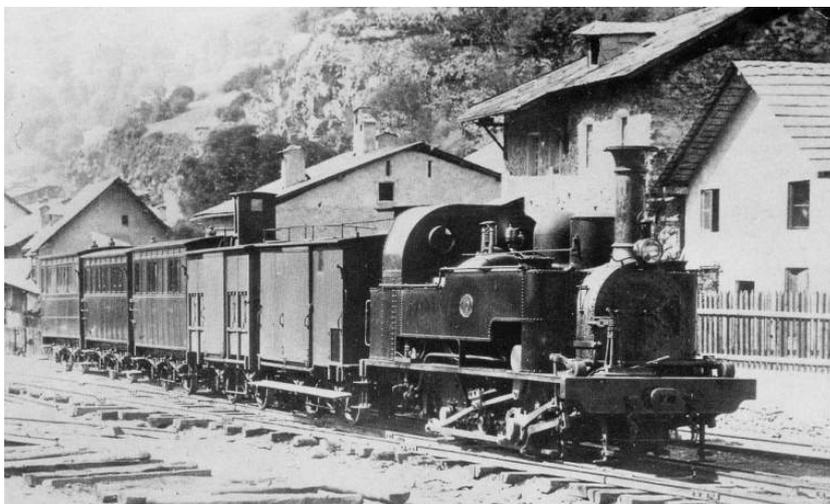
Dans les fortes pentes un troisième rail central (sans crémaillère) permet à la locomotive de renforcer sa force de traction ou de freinage.

Il est mentionné dans le contrat passé avec la Compagnie Brassey " que l'exploitation de cette ligne serait interrompue dès la mise en service du tunnel ferroviaire ". Brassey espérait l'amortir sur une période de sept ans d'exploitation, ce qui semblait raisonnable, compte tenu de la lenteur avec laquelle avançait le percement du tunnel.



Galerie couverte de protection dans la descente vers la plaine de Saint-Nicolas (vers Suse)

La locomotive Fell avec ses wagons, en gare de Saint-Michel



Le train au col du Mont Cenis, au niveau de l'hospice

Sommeiller met au point une perforatrice pneumatique qui permet de remplacer la barre à mine par des forets automatiques. Son utilisation pour le percement du tunnel du Mont-Cenis décuple la vitesse d'avancement et raccourcit considérablement la durée des travaux.

Le tunnel du Mont-Cenis ouvre à la circulation le 17 septembre 1871, (bien en avance sur les 30 années estimées en 1865) !

Conformément à l'arrêté prévoyant sa fermeture dès l'ouverture du tunnel, la ligne Fell, passant par le col ferme le 16 octobre 1871, soit après seulement trois ans d'exploitation.

Durant ces 3 années, le train a rempli sa mission, à savoir transporter pratiquement en toute saison, des voyageurs entre Saint-Michel et Suse, en passant par un col à plus de 2000 mètres d'altitude.

Cinquante ans après la fermeture du chemin de fer Fell en 1871, la construction de la ligne Brides / Pralognan n'aurait posé aucun problème technique.

Mais en 1920 le contexte est différent, le chemin de fer a atteint l'âge adulte, l'ère des pionniers et visionnaires est révolue.

On a trop attendu et tergiversé, il est trop tard.

Pralognan n'aura jamais son petit train, contrairement à la Haute Savoie, la Suisse l'Autriche ...