

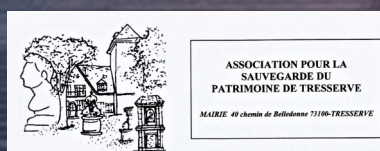
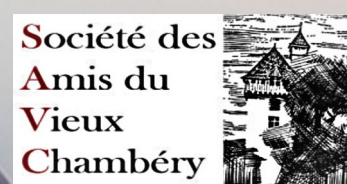
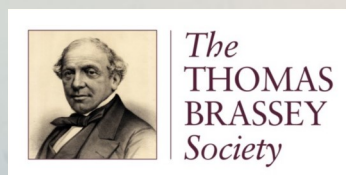
Le Pont des Anglais

Patrimoine industriel

de la Savoie

Histoire, architecture

3 projets de mise en valeur proposés
par les associations savoyardes



Le Pont des Anglais, remarquable patrimoine industriel de la Savoie

Le département de la Savoie a mandaté en 2021 des architectes du patrimoine pour établir un programme de remise en état du « Pont Victor-Emmanuel » communément appelé « Pont des Anglais ».

Le pont a obtenu son **classement à l'inventaire supplémentaire des monuments Historiques en 1994**.

Le pont se situe dans le **Géoparc des Bauges** aujourd'hui labellisé **Géoparc Mondial de l'Unesco**.

Les associations ont depuis longtemps mesuré son intérêt historique. Il fait partie des éléments majeurs du patrimoine industriel de la Savoie.

Le pont et le chemin de fer Victor-Emmanuel sont l'objet de nombreuses publications et même d'une thèse de 700 pages d'Emilie Cottet Dumoulin, sous la direction du professeur Denis Varaschin de l'université de Savoie en 2013.

Les Italiens de l'université d'Aquilée se sont aussi intéressés au pont des Anglais. Une récente publication parue en 2021 lors du « **7e Congrès International de History of construction cultures** » à Lisbonne, montre l'utilisation du « **procédé pneumatique Triger** » de construction des piles pour de nombreux ponts en Italie avant qu'il en soit de même pour la Tour Eiffel. **Le Pont des Anglais est l'un des premiers à fonder ses piles par cette technique innovante appliquée aux ponts ferroviaires.**

Les Anglais se passionnent aussi pour ce monument avec l'association **Thomas Brassey Society** basée au Royaume Uni à Chester dont les buts sont de mieux faire connaître l'œuvre de Sir Thomas Brassey, leur compatriote qui a su construire un empire industriel sur l'intelligence et le savoir avec les meilleurs ingénieurs ferroviaires au monde.

Sommaire

I - Situation et déroulement de la chronologie de la construction du Pont des Anglais

II - Architecture et technologies qui en font un patrimoine industriel savoyard majeur

III - Trois projets de mise en valeur :

1 - Aménagement d'une muséographie sur le pont pour présenter sa construction et l'histoire du chemin de fer Victor-Emmanuel

2 - Création d'un circuit touristique global allant d'Aix les Bains (Choudy) à Saint Jean-de Maurienne Modane « Les chemins du rail en Savoie de l'époque Sarde à l'Empire »

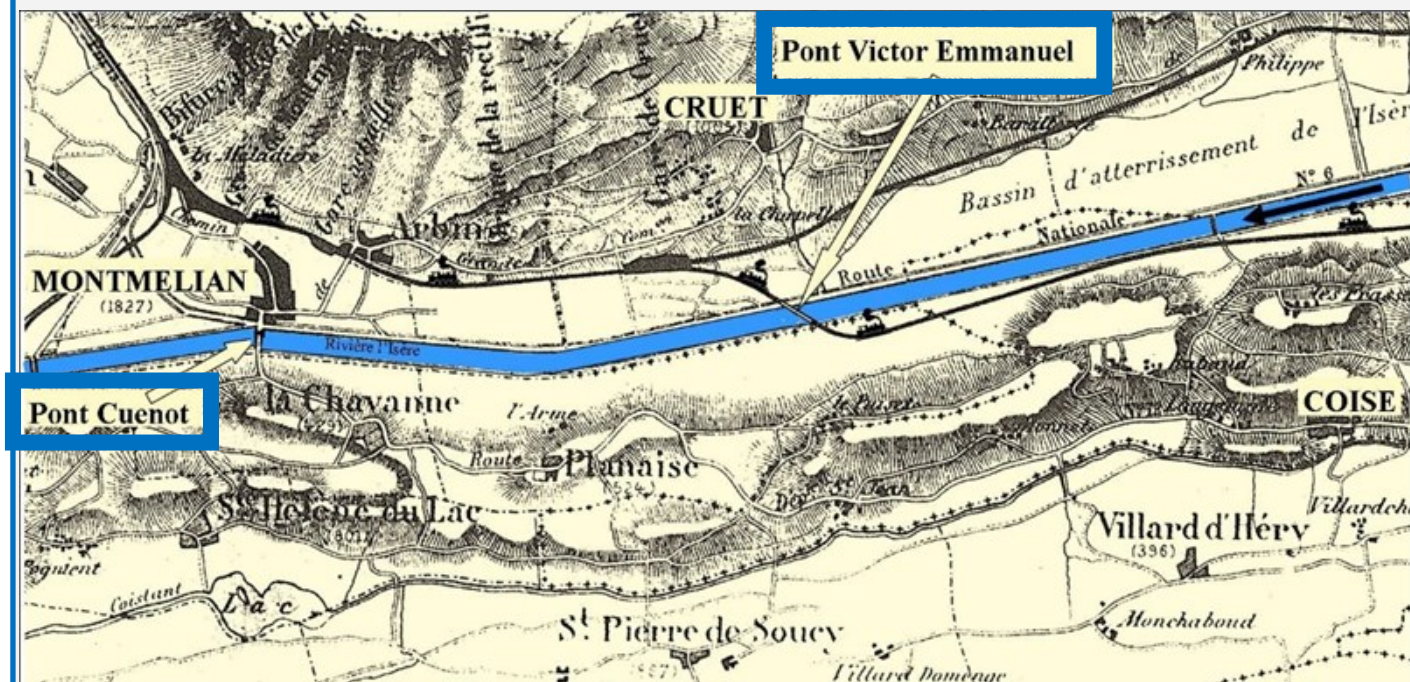
3 - Création d'un circuit doux de promenade par la digue rive gauche de Cruet à Montmélian pour rejoindre le pont Cuenot distant à peine de 4 Km. Le chantier et les techniques pour l'endiguement de l'Isère et les prouesses de ses ingénieurs et entrepreneurs seraient présentés.

I - Situation et déroulement de la chronologie de la construction du Pont des Anglais



Parmi les éléments notables du patrimoine industriel du département de la Savoie il y a le « Pont Victor-Emmanuel » dit « Pont des Anglais ». Il franchit l'Isère à hauteur de Cruet. Sa construction s'effectue de 1853 à 1856. Elle est confiée à l'ingénieur londonien Georges Newman du consortium britannique « Jackson, Brassey et Henfrey » choisi pour construire la ligne du chemin de fer Victor-Emmanuel.

Situation



Le « Pont Victor-Emmanuel » dit « Pont des Anglais » traverse l'Isère à Cruet .
Il est distant de 4 Km du « Pont Cuenot » de Montmélian

Chronologie

Apparition de nouvelles technique de construction

Deux découvertes vont lancer les grands ouvrages métalliques en fer puddlé.

1839 : Le puddlage gras utilisant beaucoup moins de combustible est mis au point. Il va lancer la production massive de fer de qualité plus constante.

1847 : Les publications de l'ingénieur Whipple aux Etats-Unis expliquent pour la première fois comment s'exercent les forces dans les membres d'un treillis. Dans cette structure, les barres de métal sont soit tirées soit comprimées mais ne subissent pas la flexion pour laquelle elles sont fragiles. La structure est bien plus légère qu'une poutre « pleine ». Cela autorise des portées bien supérieures aux ponts construits jusqu'alors. Ces connaissances et la maîtrise de la fabrication du fer puddlé vont révolutionner la construction des ouvrages métalliques et lancer celle des ponts ferroviaires en particulier celle du Pont des Anglais.

29 mai 1853 : Le roi Victor-Emmanuel II autorise l'ouverture d'une ligne de chemin de fer entre Culoz et Modane.

1853 - 1856 : Construction du Pont des Anglais.

1856 : Le 20 octobre, ouverture officielle de la ligne reliant Choudy (Aix-les-Bains) à Saint-Jean-de-Maurienne.

1857 : Inauguration en présence du Roi Victor-Emmanuel II, de Camillo Benzo de Cavour et de Jérôme Napoléon, neveu de Napoléon III.

1857-1860 : Rôle stratégique et diplomatique dans la création de l'Etat italien et le rattachement de la Savoie à la France.

1857-1876 : Contribution au développement économique et industriel de la Savoie.

1864 : La concession de la ligne ferroviaire est reprise par le PLM.

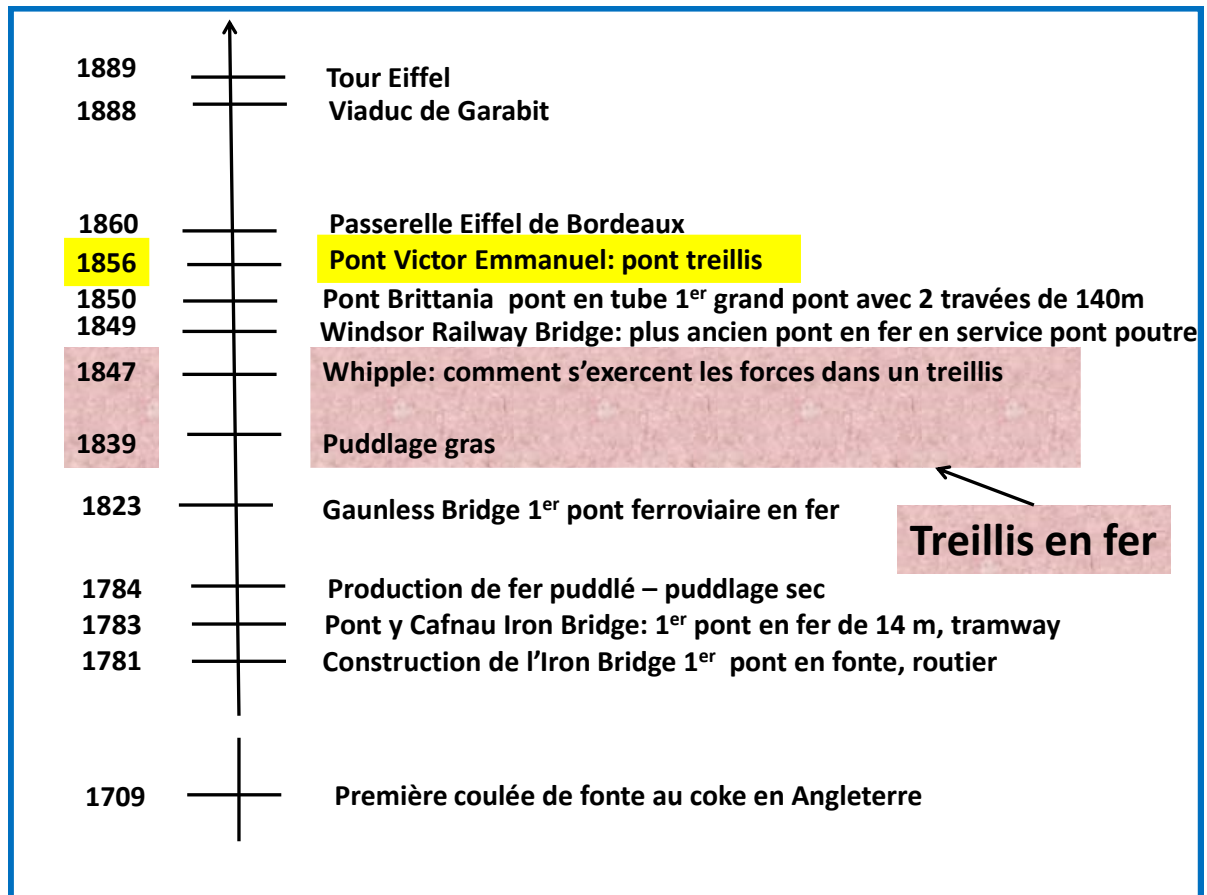
1872-1876 : « La Malle des Indes » passe sur le « pont des Anglais ».

1887 : Le pont qui avait coûté à la compagnie Victor-Emmanuel 350 000 francs est cédé au département pour 20 000 francs. Les rails et les traverses sont remplacés par une dalle béton, le pont devient routier et prend le nom de CD33. Emprunté essentiellement par les habitants locaux, il ne subira aucune modification jusqu'à nos jours, ce qui en fait **un témoin unique de l'avènement des ponts métalliques ferroviaires**.

Jusqu'à l'aube des années 1850 les ponts ferroviaires sont construits en pierre, en briques ou en bois car les ponts métalliques ne supportent pas les efforts engendrés par les forces dynamiques des convois ferroviaires.



Le pont des Anglais dans l'histoire des ponts métalliques



Le pont des Anglais est bien un très rare vestige miraculeusement entièrement conservé de notre patrimoine industriel. L'intérêt pour sa conservation dépasse largement nos frontières. En Italie, les chercheurs Mario Abita et Roberto Morganti de l'Université d'Aquila se sont intéressés à la construction des piles du Pont des Anglais par le procédé Triger.

Depuis le Royaume-Uni, à Chester, la « **Thomas Brassey Society** » s'est émue du devenir du pont en écrivant à ce sujet au département de la Savoie et a noué des contacts étroits avec nos associations .

Thomas Brassey

The Greatest Railway Builder in the World

Thomas Brassey constructed railways, bridges, tunnels, stations and locomotives as well as harbours and London's sewers. At the height of his career he employed more than 80,000 men worldwide.

Brassey was born in 1805 in the parish of Aldford near Chester, where he attended school.

From his Canada Works factory in Rotherhead he established himself as one of the greatest railway builders of his age, working with the only industrial railway system.

He introduced revolutionary new working practices by providing his men with better clothing, ration and wages.

As a result, he was admired and respected by his huge workforce.

At the time of his death in 1870, Thomas Brassey had built one third of the railways in the UK, and 1 in 20 miles of the world's railway network, across most continents.

Brassey was commissioned to construct this viaduct in 1848 to carry the Chester and Shrewsbury Railway across the valley of the River Dee. The viaduct, 1,000 feet long supported by 19 arches, has 1 mile from Thomas' Railway's Pontcysyllte Aqueduct, which is now a UNESCO World Heritage Site.

Victoria Bridge, Montreal

In 1857, Brassey was awarded one of his largest contracts, the 540 mile Grand Trunk Railway in Canada. It included the 2 mile long Victoria Bridge, spanning the St. Lawrence River. The bridge was prefabricated at Brassey's factory in Rotherhead and shipped to Canada. Designed by Robert Stephenson, it was considered the longest bridge in the world at the time.

Panneau réalisé par la « **Thomas Brassey Society** » à Chester présentant l'œuvre de Thomas Brassey .

La Compagnie Jackson, Brassey & Henfrey aura réalisé plus de 30% des lignes de chemin de fer en Europe.

Thomas Brassey (1805-1870) est le type même de l'industriel de génie. Il commence sa carrière comme apprenti géomètre pour ensuite construire un empire industriel en s'entourant des meilleurs ingénieurs de l'époque comme Joseph Locke et Robert Stephenson. Thomas Brassey est anobli par la Reine pour sa réussite industrielle.

Pour les lignes construites en France et en Savoie, c'est Georges Newman qui en sera l'ingénieur en chef.

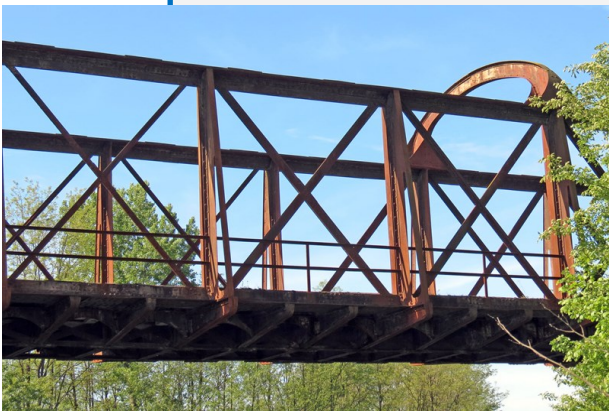
II - Son architecture et les technologies innovantes de sa construction

La technique des poutres en treillis triangulés métalliques développée par Whipple

Le système de construction en triangle permet au treillis de répartir les charges aux nœuds des triangles. Les poutres inférieures sont ainsi tendues, les supérieures comprimées, et celles en diagonale permettent d'éviter le vrillage des poutres principales. L'ensemble de la structure est presque indéformable. Cette technique permet de longues portées pour des charges importantes.

C'est un bel exemple d'application technique qui devrait intéresser les élèves techniciens et ingénieurs lors de leur visites du pont.

Partie latérale de la poutre en treillis avec ses croix de Saint-André, ses arceaux aériens en anse de panier qui montrent un souci d'esthétisme indéniable.



La structure du pont a été rendue hyperstatique

(les quatre travées se comportent comme une seule portée). Pour permettre la dilatation des métaux, elle est montée sur des **appuis à rouleaux**. Ils permettent l'allongement de la structure dues aux variations de température. Ce qui évite les contraintes supplémentaires.



Système de rouleaux sur lesquels sont posées les poutres en treillis métallique

Le rivetage à chaud permet l'assemblage des pièces métalliques avec un excellent serrage et une fiabilité plus durable.



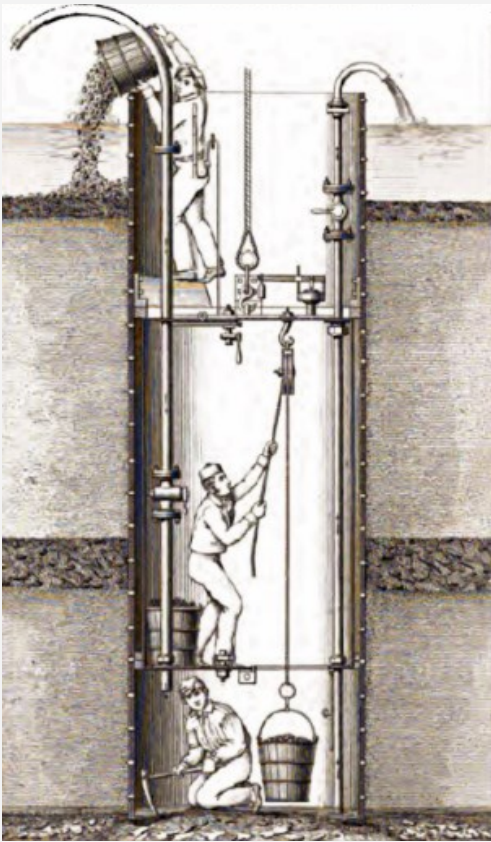
Type d'assemblage rivé à chaud

Le fer puddlé : Le puddlage de la fonte en Angleterre lance l'utilisation du fer dans les structures métalliques à partir de 1784, mais nécessite beaucoup de combustible. Son utilisation ne va se développer qu'à partir de 1839. Eiffel choisira également le fer puddlé plutôt que l'acier car il l'estime plus résistant au vieillissement, à la fatigue et à la corrosion et donc plus économe à l'entretien.

La Tour Eiffel héritière du pont des Anglais : Les mêmes techniques seront utilisées 35 ans plus tard pour la Tour Eiffel (treillis métallique en fer puddlé assemblé par rivets posés à chaud).

« Le procédé Triger » pour les bases des piles du Pont des Anglais.

Une innovation pour les piles du pont qui sera reproduite sur de nombreux ponts en Italie par la suite.



Le procédé Triger vers 1846 (Wikipédia)

La partie visible en pierre taillée est d'une qualité esthétique irréprochable, mais c'est la partie immergée qui est très innovante, comme l'ont découvert récemment l'ingénieur architecte Matteo Abita et le professeur Renato Morganti de l'Université d'Aquila en Italie. C'est la « Fox & Hendersen Company » qui aurait été l'une des premières à appliquer le « procédé pneumatique Triger » pour les ponts à l'origine utilisé dans les mines. Il consiste à enfoncer dans le lit de la rivière des tuyaux en métal comportant des caissons étanches pressurisés qui empêchent l'eau de rentrer pendant que l'ouvrier enfermé à l'intérieur creuse. Lorsque les caissons atteignent le sol stable et dur, ils sont remplis de béton cyclopéen créant une base solide pour les piles et les culées.

Pour chaque pile, trois tubes de 2m de diamètre sont surmontés de poutres en fonte sur lesquels est construite la pile de maçonnerie.

La jonction de ces éléments est maintenue par un cerclage en fer.

Le procédé Triger sera utilisé par Gustave Eiffel alors jeune ingénieur en 1858 à Bordeaux pour la passerelle qui porte son nom. Plus tard il fera de même pour deux des quatre piliers de la tour Eiffel construits dans un ancien bras de la Seine. C'est la raison pour laquelle le nom de Triger (1801-1867) est gravé avec celui des 72 autres savants sur les piliers de la Tour Eiffel. Les piles sont ensuite protégées par un enrochement maintenu en place par des pieux en mélèze toujours visibles aujourd'hui.



Pile en pierre reposant sur les trois tubes de 2 m de diamètre remplis de béton cyclopéen.

Extrait de la Gazette de Savoie qui relate l'arrivée à Chambéry en juillet 1855 des cuves Triger :

« Les piles qui sont au nombre de trois, sont revêtues de fer, puisque la maçonnerie est renfermée dans de grandes cuves en fer dont notre population a pu voir des échantillons sur la place de la Boisse, il y a quelques mois. Chaque pile est formée de trois systèmes de cuves emboîtées les unes dans les autres ; quand un de ces systèmes est solidement fixé dans le lit de la rivière, on fait jouer des pompes, on creuse de plus en plus et enfin, on remplit la cavité de grosses pierres solidement réunies par du ciment. »

Une construction industrielle esthétique

De nombreuses formes arrondies, paraboliques, les Croix de Saint André aux sections différentes, les anses de panier surplombant l'ouvrage,... donnent à l'ensemble une allure très esthétique. Est-ce la volonté de Victor Emmanuel d'impressionner son peuple en Savoie, celle des Anglais pour montrer leur savoir faire ?



Anses de panier



Croix de Saint-André de forme et section différentes



Contreforts extérieurs



Formes arrondies, paraboliques,...



Pose en biais sur l'Isère :

La circulation des trains impose des rayons de courbure assez grands. Il a été décidé de ne pas traverser l'Isère perpendiculairement au lit, mais avec un angle de 50° ce qui porte sa longueur à 168m pour une largeur entre les digues de 130m. Les piles sont par contre orientées dans le sens du courant pour limiter les contraintes sur l'ouvrage. C'est un exemple unique pour cette époque. Cette audace a non seulement augmenté le coût du pont mais a nécessité une parfaite maîtrise de la répartition du poids sur les piles.

Le pont a été surélevé de 80 centimètres au dessus de la digue: À la demande du préfet de l'époque, pour le mettre à l'abri des très grandes crues. Cette disposition explique la raison pour laquelle la route départementale D 1006 fait un dos-d'âne au droit du pont.

III - Les trois projets de mise en valeur

Depuis 1994, année de son classement à l'inventaire complémentaire des monuments historiques, plusieurs associations se sont penchées sur le potentiel touristique, écologique et culturel de ce pont situé dans un secteur à forte densité archéologique comme les découvertes l'ont montré et continuent à le faire.

Projet N°1 : « Les chemins du rail en Savoie de l'époque Sarde à l'Empire »

L'histoire du rail en Savoie présentée de manière permanente sur des lieux parfaitement bien choisis serait facilitée par la thèse de 700 pages soutenue en 2013 par la professeur Emilie Cottet Dumoulin dirigée par le professeur Denis Varaschin et par les nombreuses publications de nombreux auteurs qui se sont passionnés pour ce sujet.

L'itinéraire à l'image de la réussite des « Chemins du baroque en Savoie » pourrait s'intituler
« Les chemins du rail en Savoie de l'époque Sarde à l'Empire ».

En partant de l'emplacement de la gare de Choudy à Aix les Bains il pourrait inviter le visiteur à suivre l'itinéraire tracé dès 1853 en s'appuyant sur des panneaux comme celui déjà implanté près de la plage du Lido à Tresserve par l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Tresserve.



Emplacement de la ligne du chemin de fer Victor-Emmanuel au bord du lac au Lido. Panneau d'information placé sur le lieu de l'ancienne maison du garde barrière.

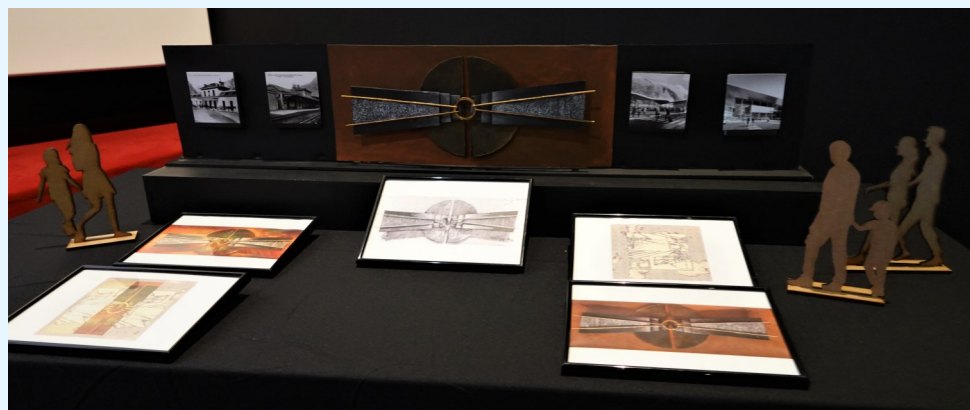
(Réalisation Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Tresserve)



L'inventaire détaillé des endroits à aménager est à établir. Le circuit pourrait passer par la Rotonde de Chambéry, bien que postérieure de 50 ans à la création du chemin de fer Victor-Emmanuel, avant de se poursuivre vers les autres sites de cette épopée du rail.

Le pont des Anglais serait une étape majeure en tant qu'ouvrage le plus important conservé de l'époque.

L'itinéraire se poursuivrait jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne où, au niveau de la nouvelle gare, une sculpture de l'artiste INIS et plusieurs panneaux feront le lien. Ensuite à Saint-Jean de Maurienne et à Saint-Michel-de-Maurienne seraient évoqués, l'accident ferroviaire de 1917, le percement du tunnel, le génie de Germain Sommeiller, sans oublier le chemin de fer Fell où en 1864, Thomas Brassey s'associe avec l'ingénieur anglais John Barraclough Fell pour la construction de la poursuite de la ligne par le col du mont Cenis.



Projet de panneaux sculptés pour la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne présenté par l'artiste INIS à l'occasion des journées du Patrimoine 2021.

(Association Maurienne et Patrimoine)

Projet N°2 : Aménagement d'une muséographie sur le pont des Anglais

Sur le pont des panneaux présenteraient les thèmes liés à l'histoire du pont :

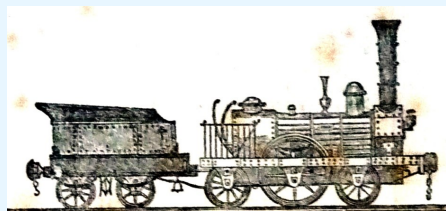
- **Les personnalités** qui l'ont voulu et financé (Victor-Emmanuel, Cavour, Napoléon III, le banquier Charles Lafitte).
- **La vie et l'œuvre industrielle du constructeur Thomas Brassey.**
- **Les entreprises impliquées** dans sa construction (Five Lille, Parent et Schacken à Oullins...)
- **Les technologies innovantes employées** comme évoqué précédemment : Le **procédé Triger** pour les piles, le fer puddlé, les techniques d'assemblage par rivet...
- **La technique des poutres triangulées.**
- **La position chronologique du pont des Anglais dans les évolutions techniques et industrielles du siècle en montrant son rôle de précurseur puisque les mêmes technologies seront employées pour d'autres édifices prestigieux postérieurs** : La Tour Eiffel, la Passerelle Eiffel à Bordeaux, le Viaduc de Garabit, les gares de Saint Lazare, d'Orsay, le Grand Palais, Tower Bridge à Londres...).
- **Le Pont des Anglais et ses 20 années de vie ferroviaire.**
- **Les locomotives de plus en plus performantes et adaptées aux nécessités de la montagne.**
- **La « Malle des Indes.**
- **Son rôle stratégique** avec le transport des troupes françaises avec leur matériel engagés auprès des piémontais dans la **bataille de Solferino le 24 juin 1859, et son implication indirecte dans la création de l'Etat italien.**
- **L'histoire de la résistance** y trouverait aussi toute sa place : le 8 juin 1944 les allemands ont exécuté des résistants au droit de l'ouvrage. Un monument aux morts leur rend hommage.

La possibilité de relier les deux rives de l'ouvrage en la réservant aux piétons, cyclistes et cavaliers apporterait une réponse aux liaisons actuelles hyper fréquentées par les automobiles .Le pont permettrait de relier par une voie douce le Val-Coisin , le massif de Belledonne aux Bauges. Cette liaison permettrait de réaliser des boucles avec le chemin des vignes depuis Montmélian d'une part et de Saint-Pierre-d'Albigny d'autre part. A noter également la proximité des circuits de découverte de la forêt alluviale et celle des papillons sur les pelouses sèches de Cruet.

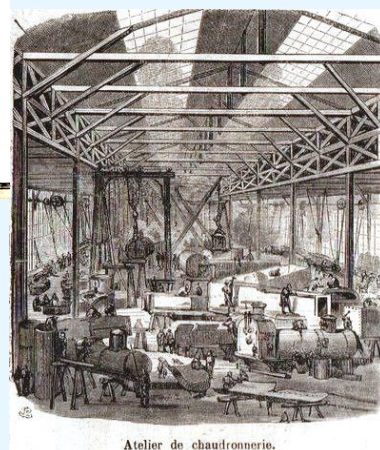
Pour le Parc des Bauges au label Géoparc Mondial de l'Unesco , le Pont des Anglais ne pourrait-il pas devenir une vitrine de l'une de ses portes d'entrée ?



Le pont des Anglais aujourd'hui

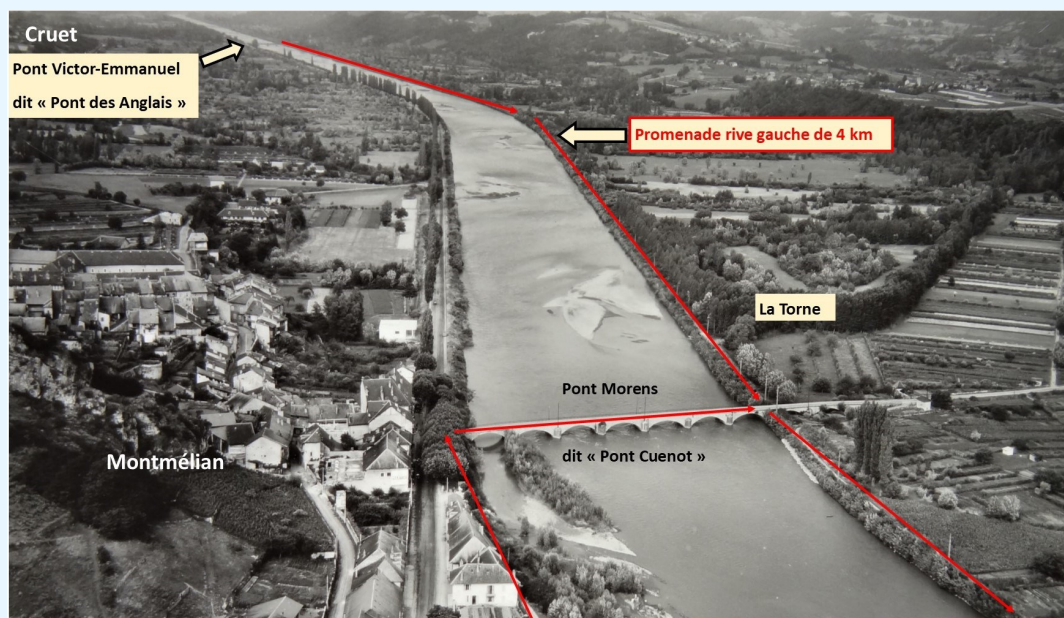


L'atelier de construction de locomotives de Parent et Schacken visité en 1867 par Napoléon III (Extrait de la Revue l'Illustration)



Projet N°3 : Aménagement de la digue rive gauche et Pont Cuenot

Une promenade touristique depuis le Pont des Anglais en direction de Montmélian et de son pont Cuenot sur la digue reliant sur 4 km les deux monuments historiques. Sur le parcours qui peut se faire à pied en vélo ou à cheval, et même en calèche, seraient présentée l'histoire du projet pharaonique de l'administration sarde pour l'**endiguement de l'Isère** dont la construction est contemporaine de celle du Pont des Anglais.



Itinéraire (en rouge)
reliant les deux
monuments
historiques,
le Pont des Anglais et
le Pont Cuenot

Le **parcours** serait agrémenté par toute une série de panneaux présentant les sites et monuments touristiques visibles et proches, comme par exemple :

- Le site archéologique de Châteauneuf Les Boissons, ses deux temples, son théâtre et ses thermes dans le village gallo-romain au niveau de l'ancien passage à gué.
- Le Château de la Rive et ses fresques médiévales aujourd'hui fleuron du musée Savoisien.
- L'Oppidum de Cruet et sa tombe de la Tène.
- Le Site archéologique d'Arbin Mérande et les seules mosaïques polychromes de Savoie.
- Le couvent des capucins de Montmélian (1599) et l'église du couvent des dominicains (1318)
- Le vignoble et les promenades sur les sentiers des coteaux que sillonnait la voie romaine.
- Les zones Natura 2000 qu'il longe avec sa faune et sa flore.
- A mi-parcours il y a une zone d'exploitation de gravier qui devra être réhabilitée une fois le gisement épuisé. L'exploitant ayant l'obligation de remettre en état le site qui pourrait être transformé **en base de loisir et de baignades** à l'image de celle de Saint-Pierre-d'Albigny saturée l'été.

Ces descriptions sur la promenade de la digue pourraient être complétées par des panneaux placés directement sur les différents lieux visibles depuis la promenade de la digue.

L'arrivée à La Chavanne et Montmélian, le pont Cuenot et ses abords pour présenter :

- **La riche histoire des sièges** de la citadelle avec le rôle du pont à péage.
- **Les techniques de construction, les machines nécessaires, les plans** de ce pont de pierre.
- **L'histoire de cette Route Royale** au trafic intense avec l'Italie **qui traverse l'Isère à Montmélian** pour rejoindre Saint-Jean-de-Maurienne animée par les chariots, mulets des marchands et les voitures de la Poste royale dont le relais de Montmélian était un passage obligé.
- **Présentation in situ de copies d'œuvres majeures** d'artistes séduits au cours des siècles par les bords de l'Isère et ce pont. Sur les emplacements et points de vues précis où les œuvres furent réalisées, seraient installées des reproductions tirées des gravures et estampes nombreuses du XVIII^e siècle jusqu'aux croquis d'un William Turner, mais aussi les photographies sur plaques de verre dues aux talents des photographes Grimal et Louis Blanc du début du XX^e siècle...

L'aménagement de ce secteur nécessitera sans doute de repenser de manière paysagère les cheminements de la zone rive gauche dans un rayon de 500 mètres du pont classé en retirant les « crassiers » qui s'y trouvent.



L'arrivée à
Montmélian et
La Chavanne
par la digue rive
gauche



Le Pont Cuenot et la digue vus par les photographes vers 1900



La centrale hydroélectrique au fil de l'eau de Chavort

Un regard vers les technologies nouvelles pourrait terminer la promenade avec le savoir-faire du XXI^e siècle par la centrale hydroélectrique innovante (la deuxième en France) de 2 Mégawatt installée au niveau du pont de Chavort.

Bibliographie

- ABITA Mario & MORGANTI Renato, 2021,** « *Fondations pneumatiques dans les ponts des premiers chemins de fer italiens* », Università degli Studi dell'Aquila Italie. ; Communication au 7ème congrès international de "History of construction cultures (7ICCH2021) à Lisbonne ,History of Construction Cultures – Mascarenhas-Mateus & Paula Pires (eds) ISBN 978-1-032-00203-3 ,788p.
- BILLEZ Henri ,** « Histoire du chemin de Fer en Savoie »Connaissance de la Savoie – Éditions 73 / La Croix Blanche Saint Michel de Maurienne.
- BOUCHET Jean-Claude, 2019,***Le chemin de fer Victor-Emmanuel et son Pont des Anglais, Bulletin N° 58 Amis du Vieux Chambéry*; 2019, « *Les rêves de valorisation du pont des Anglais* », *Amis de Montmélian, N°102*.
- CLEMENT Maurice, 2011,** « *L'endiguement de l'Isère et de l'Arc* » *Amis de Montmélian et de ses Environs, 240p*.
- COTTET-DUMOULIN Emilie, 2013,** « *Franchir pour unir, équiper pour rattacher. Les premiers chemins de fer en Savoie : intentions, usages, représentations (années 1830-années 1880)* », thèse de doctorat en histoire sous la direction de D. Varaschin, Université de Savoie.
- DEBLACHE René, 1984,** « Complément au V.E. », Association des Amis de Montmélian , N°30-31
- DECKER Roger, 2020,** « *Le pont Victor-Emmanuel (ou pont des Anglais, architecture* »,Amis de Montmélian N°104 ; 2020, « *Le pont des Anglais précurseur jusque dans ses fondations* », Amis de Montmélian N°105.
- GUIGUES J. , 1891,** « *Mémoire sur le DIGUEMENT de l'Isère et de l'Arc* » Mémoires et Documents de la Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie (Vol. 30).
- JENNY Georges, 2010,** « *Chambéry, une gare pour les voyageurs, un dépôt pour ses locomotives, une histoire* »
- MESSIEZ Maurice,1992** « *Le Pont des Anglais, le plus ancien pont de fer du monde* »SSHA, *Dossiers Thématiques : XIXe siècle, site Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie : Article paru dans l'Histoire en Savoie Magazine, - 1994* « *Le Chemin de fer Victor-Emmanuel et le pont des Anglais* » *Amis de Montmélian N° 53 - 1995*, « *La combe de Savoie* » La Fontaine de Siloé.
- MESSIEZ Pierre , 1993,** *Le rail en Tarentaise par Pierre MESSIEZ - les éditions du Cabri*
- PREAU Pierre , 1977,** « *Le chemin de fer en Savoie 1854-1914* », L'histoire en Savoie n° 7/1977
- PALLATIER André ,** *Le tragique destin d'un train de permissionnaires : Maurienne 12 décembre 1917*, Éditions L'Har-mattan, 2013, 324 p.
- RAVAZ Maurice ,2006,** « *Du Victor Emmanuel" au "Lyon-Turin" Roberto Chiaramonte Editore .*
- SEURET-von ZEPPELIN Sylvie,2019,** « *Thomas Brassey* », Association des Amis de Montmélian ,N°103
- SUTTON Kevin, 2021,** « *La valorisation patrimoniale des lignes de franchissement des Alpes. Exemples suisses , la prise en compte des déplacements touristiques dans le système de mobilité suisse* », Journées Européennes du Patrimoine, Conférence Maurienne et Patrimoine, Saint-Jean-de-Maurienne le 18 septembre 2021; ; 2011, Thèse sous la direction de X. Bernier , *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulaire. Histoire. Université de Grenoble, 2011. Français. NNT : 2011GRENA026ff. ffilet-00689249, 585p.*

