

Le pont de Montanges portera le nom d'un ancien moulin installé dans une fissure des rochers qui appartenait au XIV^e siècle à la famille des comtes de Ballon.

En 1832 il figure sur le premier plan cadastral de Montanges mais il est détruit en 1862 par un incendie.

Août 1908 : Pont des Pierres.

Les premiers ouvriers arrivés sur les lieux du moulin des Pierres mettent en œuvre les premiers préparatifs relatifs à la construction du viaduc. Ils commencent par installer un câble transbordeur qui est le seul moyen approprié aux conditions résultant de la situation des lieux et la grande profondeur du ravin et la nature abrupte des berges. Cet engin une fois installé a rendu au point de vue tant de la célérité que de la commodité, de la précision et de l'économie, des services incomparables, et ses avantages ont apparu tels que les ingénieurs vont conseiller son utilisation générale dans les constructions futures. Le câble a été fixé à ses extrémités en rive droite à un anneau ancré dans un massif en béton armé et en rive gauche il s'enroulait sur un tambour dont l'axe était solidement fixé par des ancrages dans un massif de même nature et dont la rotation à l'aide d'un levier permettait d'assurer le réglage de la tension du câble.

Un autre engin a rendu de grands services ; c'est le monte-charge qui a été utilisé pour l'élévation jusqu'à la berge de rive gauche des matériaux tels que sable et pierres provenant du lit du torrent

1 septembre 1908 : Pont des Pierres.

Début des travaux du montage de la charpente du pont des pierres concernant les pylônes et le cintre. Trois grands bacs à sable sont installés dans le lit de la Valserine. Ils vont supporter les trois gigantesques pylônes en bois et l'imposante armature en arc de cercle destinée à porter la voûte du pont. Les 600 mètres cubes de bois extraits de la forêt de Champfromier sont taillés sur place sur une aire horizontale située en rive gauche par les charpentiers suivant les règles en vigueur pour ce genre d'activité. Les pièces de bois dont les plus longues mesurent dix huit mètres sont amenées à leur emplacement grâce au câble transbordeur et au monte-charge.

27 septembre 1908 : Pont des Pierres (Abeille du Bugey).

De nombreux visiteurs et des journalistes viennent admirer l'avancée des travaux du pont des Pierres qui s'élève au dessus du gouffre. On peut lire dans l'Abeille du Bugey : « Un frisson prend involontairement en voyant descendre au fond de l'abîme, la benne contenant ou les matériaux ou les ouvriers qui élèvent les trois pylônes destinés à soutenir le cintre ; pylônes dont la base est prise dans de solides massifs de maçonnerie, destinés à les défendre contre les attaques de la rivière, redoutable parfois, après les longues pluies ou la fonte des neiges.

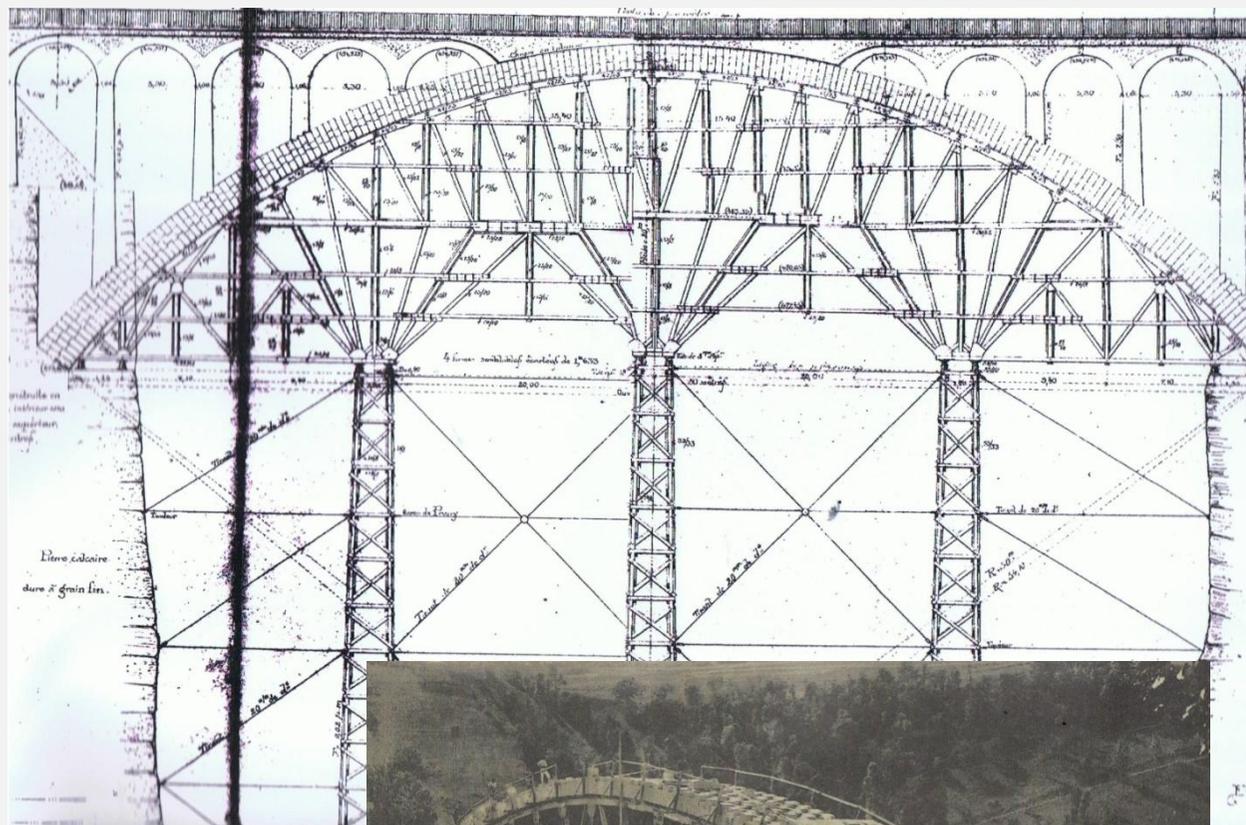
« Que non descendam, ou ne descendrai je pas » dit le mineur ou le maçon qui s'enfonce dans le gouffre tandis qu'une autre benne pleine ou vide traverse la rivière, sous l'œil soupçonneux des douaniers, qui inspectent minutieusement et tâtent les flancs boulonnés pour savoir s'ils ne contiennent pas quelques objets de contrebande. »

16 janvier 1909 : Après quelques 110 journées de travail les travaux de montage de la charpente du pont des Pierres sont interrompus en raison des intempéries hivernales et ne reprennent que le 16 avril pour le parachèvement final de cet édifice.

18 mai 1909 : Pont des Pierres.

Le cintre de la charpente du pont des Pierres est prêt pour recevoir les premières maçonneries des voûtes et de l'arche centrale qui vont commencer. Les pierres calcaires proviennent des carrières de Villette, situées dans la vallée de la rivière d'Ain à six kilomètres de Cize Bolozon. Le transport de ces matériaux va s'effectuer sur des charrettes depuis la carrière à la station du train de Cize Bolozon puis jusqu'à Bellegarde par le chemin de fer du PLM o trente huit kilomètres.

Depuis Bellegarde les pierres sont alors acheminées sur le chantier du pont des Pierres sur la voie nouvellement construite jusqu'en ce lieu par une locomotive à vapeur n° 030T de construction allemande. Le mortier utilisé pour la confection des maçonneries est composé de ciment artificiel Vicat n°1 (Isère) et de sable provenant du lit de la Valserine qui s'avérait après les essais de très bonne qualité. Pour préparer



ce sable un petit barrage est établi en amont avec un couloir en planches pour effectuer le lavage et le tamisage. Les voûtellettes d'élévage sont construites de moellons piqués des carrières de Champfromier et du lit de la Valserine.

Septembre 1909 : (L'Abeille) : Pont d'Épierre et le Tramway de Chezery.

C'est une grande œuvre qui s'édifie, en ce moment, à côté de nous, dans un coin perdu de la vallée de la Valserine, la voici :

Le pont : Les ondulations du sol s'infléchissent en gracieux contours ; c'est une écharpe serpentine enseignant les flancs de la montagne, exécution parfaite d'un plan rationnel. Déjà se décèle le souci constant du constructeur : faire prendre à son œuvre le cachet de grâce que la nature donne à ses productions. Nous retrouverons devant le pont d'Épierre cette perfection simple, née de l'alliance heureuse de la science de l'ingénieur avec la pensée de l'artiste pour créer un rêve de beauté et de grandeur. A mesure que nous nous élevons davantage, en suivant les méandres de la ligne, le regard ravi voit se dérouler un panorama enchanteur.

A travers les dépressions profondes, la Valserine et la Semine écument dans un perpétuel fracas, en contraste avec le calme placide de la campagne doucement vallonnée. Des maisons blanches aux toits rouges sont piquées çà et là. Derrière nous, la Michaille et Chatillon, assis sur son rocher escarpé et, plus loin, se relevant l'horizon, les sombres frondaisons du plateau de Retord, à gauche Montanges, penché sur la colline de verdure, à droite Confort, au pied du Jura, etc ...

Chaque tournant vient modifier les faces du décor pour l'émerveillement continu du spectateur, lorsque soudain l'ouvrage gigantesque se révèle dans le creux le plus profond.

Le site environnant séduit de suite par sa grandeur sauvage et son aspect chaotique qu'adoucissent cependant les pentes peu inclinées et verdoyantes de l'étage supérieur.

Le pont : l'impression première est faite d'étonnement et d'émotion devant l'heureuse hardiesse de cette arche unique de pierres s'archoutant à soixante-deux mètres de hauteur entre deux rochers écartés de quatre-vingt mètres.

Quelques données complémentaires s'imposent à cette place :

La voûte aura un mètre trente d'épaisseur à la clef, la pression y atteindra cinq cents mille kilos par mètre carré de joint, les tympans seront ajourés par des vouutelettes de cinq mètres trente de diamètre. La construction nécessite la mise en œuvre de cinq cents mètres cubes de bois pour les cintres et de deux mille cinq cents mètres cubes de maçonnerie.

Voici les dimensions comparatives des trois plus grandes voûtes en maçonnerie du monde. 1° Pont Adolphe à Luxembourg, 84 mètres d'ouverture pour quarante-quatre mètres de hauteur.

2° Pont de Plauen en Saxe de quatre-vingt-dix mètres d'ouverture pour dix-neuf mètres soixante de hauteur.

3° Pont d'Issouzo en Autriche de quatre-vingt-cinq mètres d'ouverture et vingt-deux mètres de hauteur.

L'œuvre française avec ses soixante-deux mètres de hauteur dépasse ses similaires en beauté grandiose et en difficultés de cintrement.

Point n'est besoin de préciser ici les questions techniques, ingénieusement solutionnées que soulevait le problème du cintre, mais ce qu'il importe de souligner c'est l'harmonieuse adaptation de l'ouvrage au cadre de rudesse pittoresque qui en rehausse la valeur artistique. L'œuvre humaine se juxtapose sans heurts à l'œuvre de la nature. Il semble que, depuis des siècles, les hauts rochers attendaient la construction de l'arc audacieux qui demain les réunira par-dessus l'abîme. Avec cet ouvrage, signé Dor, agent voyer en chef et Picard, ingénieur en chef de l'Ain, la France reprend sa place au premier rang pour les arches en maçonnerie à longue portée.

Nous associons aux deux noms cités ceux de leurs collaborateurs du service vicinal et des Ponts et Chaussées. Notre admiration va aussi à messieurs Bergeron et Petit, entrepreneurs, qui ont tenu vaillamment à assumer la belle tâche de réaliser l'œuvre conçue.

21 octobre 1909 : Pont des Pierres.

Monsieur le maire fait connaître au conseil municipal que monsieur le ministre de l'agriculture assistera le 7 novembre au décintrement du pont. Le conseil très heureux de la présence d'un membre du gouvernement à cette fête décide de participer aux frais qu'elle occasionnera et vote à cet effet la somme de cent trente francs.

Photo : Michel Blanc

07 novembre 1909 : Décintrement du Pont des Pierres.

Le ministre de l'agriculture Mr Ruau qui venait d'inaugurer la nouvelle route de la Manche sur le plateau de Retord, assiste au décintrage de l'ouvrage du Pont des Pierres.

Toute la population de Bellegarde et un grand nombre d'étrangers se pressaient autour de la gare du Chezery Bellegarde où un train attendait les invités des concessionnaires dont messieurs Ruau, ministre de l'agriculture, Chanal, député et Mercier, sous-préfet de Nantua, Just, préfet de Bourg et bientôt on se dirige par la voie nouvelle, **vers le Pont de Montanges, où Mr François Marie Berrod, maire et conseiller d'arrondissement, assisté de monsieur le maire de Confort, prononce le discours suivant :**

« Au nom des municipalités et des habitants de Confort et Montanges, je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue. Nos populations saluent avec joie votre présence au décintrement de ce beau pont, et la foule nombreuse accourue pour assister à cette réception, Monsieur le ministre, vous montre assez de quels sentiments sont animés les gens de nos montagnes pour le gouvernement en la personne d'un de ses membres les plus éminents. Que cette manifestation toute spontanée vous aille au cœur et que le cadre pittoresque où elle se déroule, ainsi que ce chef-d'œuvre de construction audacieuse, qui fait honneur autant à ceux qui l'ont conçu qu'à ceux qui l'ont exécuté, vous le rappellent souvent et longtemps.

Je souhaite également la bienvenue à notre sympathique préfet Mr Just, à notre dévoué sous-préfet, à messieurs les sénateurs, députés, conseillers généraux, conseillers d'arrondissement, maires, représentants de la presse et autres personnes qui ont bien voulu accepter notre invitation. Qu'il me soit permis, messieurs, de rappeler ici le souvenir du très regretté monsieur Bizot, ancien député de l'arrondissement de Gex pour la part qu'il a prise en vue de la construction de cette ligne, et de saluer respectueusement sa mémoire. Son œuvre a été continué avec le même dévouement par son digne successeur, monsieur Crépel, qui a droit à la même reconnaissance.

Je saisis, avec un grand plaisir, l'occasion qui m'est offerte pour adresser publiquement mes remerciements à notre cher député et conseiller général monsieur Chanal, si dévoué, si désireux de rendre service, pour la part active qu'il a prise dans la construction de cette ligne. Je ne veux pas terminer, monsieur le ministre, sans former des vœux pour votre heureux retour dans la capitale où vous pourrez emporter, après de trop courts moments passer parmi nous la certitude d'avoir été en contact avec des populations patriotiques et profondément dévouées à la République. »

Nous avons longuement parlé du pont de Montanges, qui fait le plus grand honneur aux ingénieurs et aux constructeurs et qui sera certainement une attraction de plus pour attirer les visiteurs dans la gorge pittoresque de la Valserine. Nous n'y reviendrons pas aujourd'hui : nous dirons seulement que l'impression a été vive chez tous ceux qui ont assisté à la délicate opération du décintrage quand à l'appel du chef de chantier, les ouvriers grimpés dans les pylônes ont attaqué la charpente et quand, au bruit rythmé des marteaux, l'immense bâti s'est affaissé sans que le plus léger accident se soit produit.

Le courrier de l'Ain dit : « Au son d'une trompe quarante ouvriers vont prendre place, dans un mouvement rapide et sans crainte du danger ni du vertige, au sommet de gigantesques pylônes de bois et sous le colossal cintre de même nature. Et là, au commandement de la même trompe, sonnée par un chef qui ne craint pas de se camper à l'extrémité d'une poutrelle surplombant la rivière à plus de quarante mètres de hauteur, les quarante ouvriers frappent sur les quarante boîtes de sable ayant servi jusqu'ici de points d'appui au cintrage du pont. C'est ce qu'on appelle le décintrement. Le martelage des boîtes, pour en faire sortir le sable, n'est pas continu. Il est espacé de cinq minutes en cinq minutes. Entre temps, les ouvriers



ont à faire sortir le sable au moyen de burins et les ingénieurs observent les appareils enregistreurs de l'opération. « A la vérité, le décintrement réel du pont a eu lieu la veille, l'opération étant de trop longue durée pour l'imposer du commencement à la fin au ministre qui a bien voulu le présider dans sa partie finale. Elle a duré une heure un quart en six phases successives. » « Les appareils enregistreurs ainsi que des niveaux à bulles d'air installés au sommet de la grande voûte et des vouutelettes n'ont relevé que des abaissements absolument inappréciables : au sommet, un millimètre et vers les deux culées deux millimètres. C'est un résultat qui dépasse de beaucoup ceux obtenus dans les ponts de même ouverture construits à l'étranger. »

Sous une tente pavoisée, les concessionnaires ont offert le champagne à monsieur le ministre qui a vivement et justement félicité messieurs Dor, Picard, Bergeron, Petit, Clermidy et Delagnaud, du travail grandiose qu'ils ont su mener à bien.

Monsieur Bérard, au nom du conseil général de l'Ain, a joint ses félicitations à celle du ministre.

On revient à Bellegarde où monsieur Girard, le sympathique maire de la cité, souhaite la bienvenue à monsieur le ministre, sous un arc de triomphe magnifique. Le cortège, précédé d'un peloton de gendarmes à cheval, des sociétés musicale et chorale, et de gymnastique, encadré d'un détachement de douaniers en armes et de la Compagnie des sapeurs pompiers se rend à la mairie où le ministre fatigué par une journée laborieuse, demande à se reposer quelques instants.

C'est dans la salle du casino Allion qu'a eu lieu le banquet servi par l'hôtel Charpin. Cinq cents convives entouraient les tables et un grand nombre de personnes de Bellegarde avaient, pour entendre les discours pris place dans les tribunes. Tous les officiels prononcèrent leur discours avec en conclusion celui de monsieur Ruau.

A l'issue du banquet le ministre remis de nombreuses distinctions parmi lesquelles nous remarquons les suivantes : Officiers du mérite agricole à monsieur François Marie Berrod, maire de Montanges, conseiller d'arrondissement et à monsieur Jules Reygrobellet adjoint au maire, celle de Chevalier du mérite agricole.

18 novembre 1909 : Fête du décintrement.

Le conseil vote la somme de cent francs comme complément des dépenses pour la réception de Monsieur le ministre de l'agriculture à l'occasion du décintrement du pont de Montanges.

17 janvier 1910 : Météo. Inondations de janvier 1910.

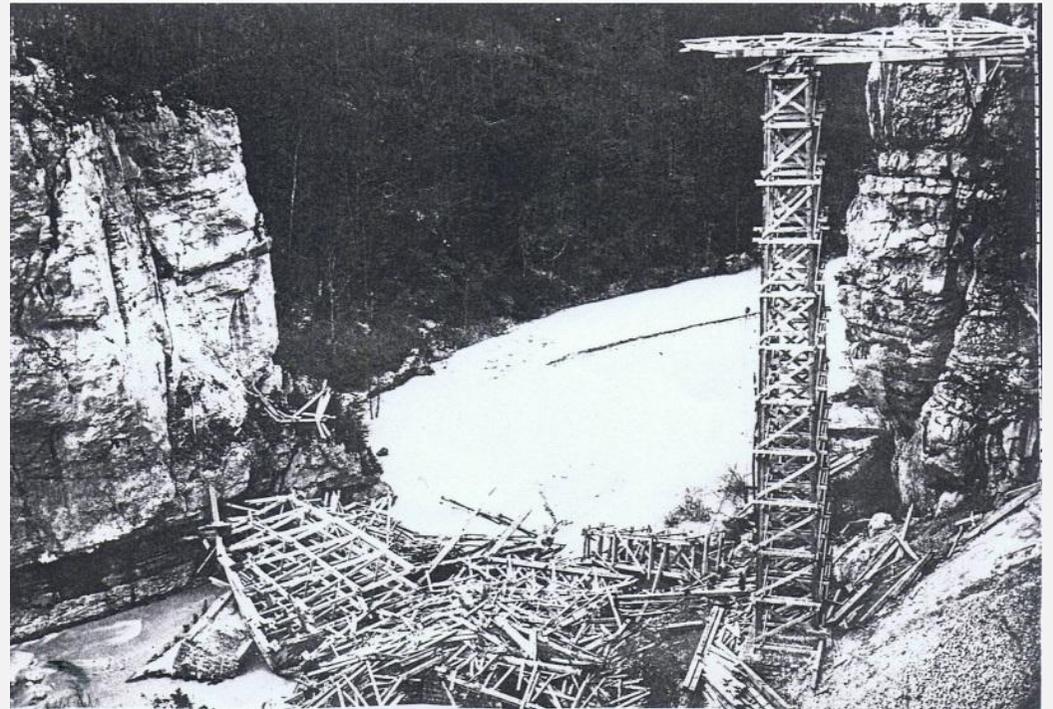
Lundi soir, dix sept janvier, après une légère chute de neige suivie d'un dégel subit, le vent du midi s'est mis à souffler violemment : Pendant trois jours et trois nuits, les rafales ont succédé aux averses, les averses aux rafales, et la pluie diluvienne jointe à la fonte des neiges entassées sur les montagnes, eut bientôt déterminé les inondations telles qu'on n'en a pas vu depuis 1896.

Dès mercredi, le niveau des lacs de Nantua et de Sylans était à près de trois mètres au dessus la normale. Les prairies étaient transformées en étangs et l'on devait interrompre le travail dans les usines dont les artifices étaient noyés.

L'eau a envahi la promenade du lac de Nantua, coupé les avenues et amené des dégradations dans les talus des chemins de Port et la Cluse.

A Chezery, le village a été menacé. La Valserine a coupé la route de Chezery à Lelex en deux endroits, près du moulin Thomas et à l'entrée de Chezery, en face de la ferme de la Ménagerie.

Le pont du moulin Thomas a été emporté, ainsi que celui de Forens situé à côté de l'usine électrique Grosfilley. Cet établissement était très menacé par les eaux qui charriaient des arbres et des pierres. Les habitants des maisons Godet, Famy, Duraffourd hôtel, situées au bord de la Valserine, craignaient d'être submergés dans la nuit, ont su déménager ;

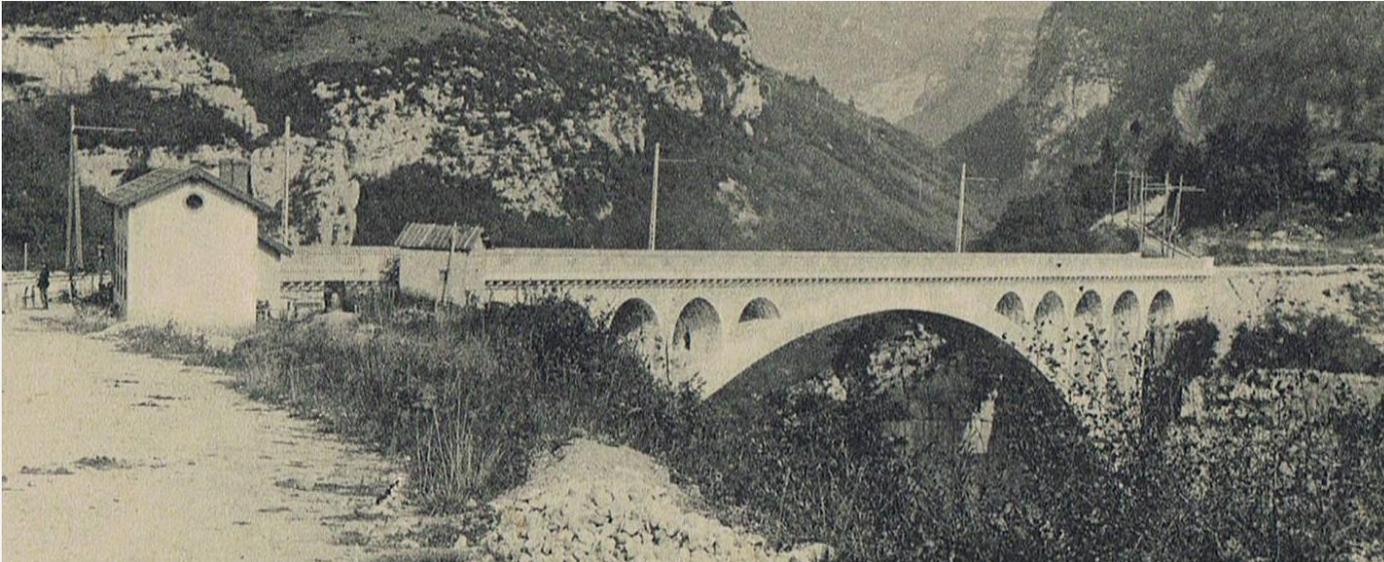


Les pylônes et une partie de la charpente qui ont servi à la construction du Pont des Pierres ont été entraînés par la Valserine et les bois brisés.

A Bellegarde la Perte du Rhône a été submergée et l'eau sautait par-dessus la passerelle de Chanteau.

1910 : Douane.

L'administration des douanes met en place un poste de contrôle au bout du Pont des Pierres pour la fouille des voyageurs du tram et le contrôle des marchandises.



Octobre 1910 : Course d'automne. (L'Abeille).

On ne connaît guère de méchants livres qui n'aient une bonne page, de mauvaises années qui n'aient quelques belles journées, 1910 n'a pas voulu faire mentir cette observation judicieuse et nous a gratifiés, en octobre, d'une quinzaine qu'on aurait dit empruntée au plus radieux des mois d'août, au plus doux des mois de mai.

Et cet automne a d'autant plus de charme que les oiseaux pris d'un regain amoureux chantent encore dans mes taillis, que les ruisseaux gonflés par des pluies intempestives ont repris leurs cours, que les prés sont verts, que les routes sont belles, que, l'autre jour, poussé par le démon des voyages, nous avons décidé une course dans la Michaille qui gagnerait à être connue, dans cette vallée de Chézery dont la réputation de beauté n'est pas surfaite.

On va chercher bien loin, dans le Tyrol et dans l'Engadine, des sites moins pittoresques que des voies de communication faciles ont mis en valeur, encore quelques mois et le Chézery Bellegarde permettra aux touristes de venir rapidement, sans risque et sans fatigue, parcourir la région la plus merveilleuse qu'on puisse imaginer.

A ! Chézery l'attend avec impatience son chemin de fer, Chézery encore sous le coup de la terreur que lui inspira une inondation qui menaça d'enlever tout son bas quartier et qui coupa toutes ses communications avec les hauts plateaux du Jura, avec Lélex, avec Mijoux, avec Gex par la Faucille. Des mois et des jours ont passé et le souvenir poignant de la catastrophe est toujours dans l'esprit des habitants. En janvier à la suite des pluies diluviennes et d'une fonte des neiges trop rapide, la Valserine enfla démesurément. Elle prit des marnes au Troubleret, des rochers au pic des Hirondelles, des graviers aux flancs des montagnes du Jura, des arbres aux taillis qui garnissent ses rives et arriva sur la bourgade, furieuse, poussant devant ses eaux une masse de pierres et de débris. En un instant la scierie Grosfillex fût enlevée, et l'on pût craindre, nous l'avons dit, que tout un quartier ne subit le même

sort. A la hâte, on construisit une digue avec des troncs d'arbres reliés par des câbles de cuivre empruntés à une usine électrique, et l'on parvint à grande peine à rejeter le torrent sur l'autre rive, à arrêter la poussée formidable des pierres et des eaux, les cailloux arrêtés à quelques mètres des premières maisons, le long de la route de Lélex.

Tout n'est pas réparé, si des subventions du gouvernement, du département et des communes, si des souscriptions particulières ont permis aux sinistrés de réparer des dégâts, l'administration vicinale, malgré tout son dévouement et toute son activité, n'a pu restaurer tous les chemins.

Entre Mijoux et Chézery, la route est coupée sur plus de quatre kilomètres et Chézery si animé, surtout dans la belle saison, n'a pu voir arriver cette année sur sa place, à côté de son église, seul vestige de l'abbaye de Citeaux, la foule habituelle des touristes attirée autant par la beauté de ses paysages que par la réputation de ses hôtelleries fameuses.

Malgré l'inondation, Chézery est encore l'entrepôt naturel de toutes les denrées qui alimentent les montagnes environnantes, les montagnes où la culture ne compte pas et dont les habitants se livrent exclusivement à la fabrication des fromages, à l'élevage du bétail, à la tournerie, à la boissellerie, à la taille du diamant et des pierres fausses. Sait-on que chaque jour, trente chevaux et quarante paires de bœufs apportent à Chézery et aux villages de la vallée supérieure de la Valserine des céréales, des pommes de terre, des vins, du charbon, enfin des marchandises de toutes sortes et d'un poids de près de cent tonnes, qui bientôt seront transportées plus rapidement et à meilleur marché quand le chemin de fer de Bellegarde à Chézery sera mis en exploitation ? Ce n'est pas seulement Chézery qui attend, mais Confort, mais Montanges, mais Champfromier, tous les villages de la Basse Valserine qui ont voté une subvention de 300 000 francs et les villages de la haute vallée qui espèrent bien pouvoir se servir du chemin de fer au printemps prochain.

Du reste, un retard serait inexplicable. La voie sur laquelle circulent déjà des trains de ballast est complètement achevée, les gares très coquettes et en même temps très confortables sont construites et n'attendent plus que le personnel, on plante les poteaux destinés à supporter le trolley, le barrage du pont du Dragon avec ses quarante mètres de chute sera bientôt terminé, et dans l'usine électrique entièrement construite, deux puissantes dynamos de chacune quatre cents chevaux pourront bientôt fournir d'énergie au chemin de fer et aux industries de la région.

Les populations dont le territoire est traversé par des lignes de tramway se plaignent souvent de l'embaras que cause ces lignes sur leurs routes parfois trop étroites. Ce n'est pas le cas pour le Bellegarde Chézery dont le réseau du vingt kilomètres n'emprunte les chemins vicinaux que sur un parcours de six kilomètres environ. Aussi les difficultés de construction furent-elles grandes. Il ne s'agissait pas, comme pour les tramways bressans (qui n'ont pas coûté un sou à leurs communes) de noyer seulement des rails dans l'accotement des chemins, du reste presque toujours déserts. Il a fallu soutenir les glissements des marnes, jeter sur la Valserine le pont des Pierres, entamer la montagne, creuser des tranchées dans le roc, franchir le bief d'Enfer, percer un tunnel.

Tous ces travaux, dont les plans ont été conçus par Monsieur Picard, le très distingué ingénieur des ponts et chaussées du département de l' Ain qui vient de nous quitter, et par Monsieur Dor, le dévoué agent voyer en chef, tous ces travaux exécutés par les habiles constructeurs qui s'appellent Messieurs Petit et Bergeron, sont donc accomplis (accomplis aussi les voies d'accès qui relient les arrondissements de Nantua et de Gex) car, au contraire des tramways de la plaine qui rétrécissent les routes, le Chézery Bellegarde a créé des chemins à côté de lui et jeté des ponts à Bellegarde où son viaduc permet à l'important cité de s'étendre sur l'autre rive de la Valserine, au moulin des Pierres où les riches communes de Montanges et de Champfromier communiquent maintenant avec le canton de Collonges.

Au printemps prochain, nous espérons bien avec les habitants de la vallée de la Valserine, nous irons par le chemin de fer serrer la main de nos amis de Confort, de Montanges, de Champfromier et de Chézery, et nous verrons s'élever un élégant tracé au milieu du plateau qui domine le pont des Pierres dont l'arche audacieuse se découpe en blanc sur les rocs noirs de la Valserine et sur les prés verts des coteaux de Montanges et de Champfromier.

Décembre 1910 : Critiques de certains bellegardiens. (L'Abeille).

Nous avons, dans notre dernier numéro, publié une lettre de Monsieur Ferry, administrateur délégué du chemin de fer de Chézery à Bellegarde, acceptant les conditions imposées par le Conseil général au conseil d'administration, et samedi, le Lyon Républicain publiait une information tendancieuse venant de Bellegarde qui se résumait ainsi :

« A la suite d'une récente étude très complète de la question, craignant en outre de rencontrer des difficultés assez sérieuses pour la souscription de 150 000 francs d'actions ou d'obligations dont l'émission a été autorisée, la Compagnie du tramway de Bellegarde à Chézery exigerait maintenant du département une somme globale de 335 000 francs ».

Nous avons souligné « venant de Bellegarde », parce que les attaques dirigées contre le chemin de fer de Chézery partent de cette localité.

Et c'est d'autant plus extraordinaire que si on s'explique, jusqu'à un certain point, la mauvaise humeur de St Germain de Joux, on ne comprend pas que Bellegarde, où plutôt certains Bellegardiens, entreprennent une campagne contre une vois ferrée qui va drainer et amener dans leur ville tout le trafic de la haute vallée de la Valserine, une campagne contre une

compagnie qui, au plus grand profit de Bellegarde, et seulement pour Bellegarde, a jeté sur la Valserine l'élégant viaduc que l'on connaît, viaduc que, tôt où tard, Bellegarde, dont l'importance s'accroît de jour en jour, aurait dû faire construire entièrement à ses frais.

Maintenant ? nous dit-on, les Bellegardiens qui attaquent le Chézery Bellegarde ne sont peut-être arrivés que récemment dans cette ville et ne connaissent que superficiellement les questions qui l'intéressent.

Monsieur Honoré Ferry a, par la voie de la presse, fait parvenir la réponse suivante au correspondant du Lyon Républicain :

Je lis dans un journal de Lyon, à propos du chemin de fer d'intérêt local de Bellegarde à Chézery et de la décision récente du Conseil général, un article tendancieux que je tiens à démentir formellement, bien qu'il soit donné sous toutes réserves.

Je n'ai accepté les conditions imposées par le Conseil général qu'après examen de ces conditions en conseil d'administration et qu'après avis conforme donné par plusieurs actionnaires présents. Il ne semble donc pas faire doute que l'assemblée extraordinaire convoquée pour le 27 courant ratifiera l'acceptation donnée. Il n'est pas davantage question d'apporter un ralentissement quelconque à l'exécution des travaux restant à faire.

Veillez ; etc. H. Ferry, Ingénieur et industriel à Béard.

20 août 1911 : Ligne du tram.

Vu les nombreuses réclamations des habitants au sujet du passage à niveau du « Moulin Vy » qui est presque inaccessible, du déplacement du bac de la Maréchère, des passages qui donnent accès aux gravières et communaux de Mont Pannaz, le

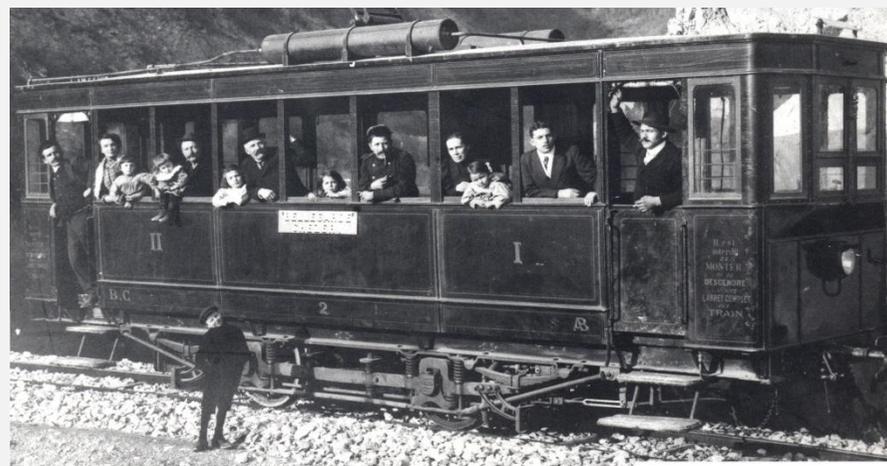
conseil renouvelle la demande à la compagnie pour que les travaux qui ont été acceptés par une commission réunie à Nantua soient exécutés le plus tôt possible. A l'automne la majorité des travaux sont terminés mais de nombreux éboulements se produisent le long de la ligne et il apparaît nécessaire de consolider quelques murs de soutènement et de stabiliser quelques terrains. Les travaux d'électrification se poursuivent mais des difficultés financières apparaissent en raison des travaux supplémentaires concernant l'infrastructure. Le concessionnaire Bergeron menace de fermer le chantier mais le département décide alors de lui allouer une aide financière dont une partie provient des ressources vicinales affectées à la construction des voies routières utilisant les viaducs de Bellegarde et du Moulin des pierres. En contrepartie le concessionnaire s'engage à faire circuler quatre trains en hiver au lieu de trois, tandis que le département percevra la moitié des bénéfices de la vente du courant au lieu du tiers.

23 mars 1912 : Mise en service de la ligne.

Dès l'ouverture le tram effectuait huit voyages journaliers et il y eut pour cela 11 wagons de marchandises et trois de voyageurs avec les numéros R1 R2 e R3. Dès son ouverture la ligne est exploitée par la compagnie des chemins de fer économiques du Sud Est suivant une convention passée en février 1912. Les recettes sont acquises à l'exploitant par son chef de service Louis Mallez y compris un quart des bénéfices provenant de la vente du courant électrique.

Le matériel moteur comprenait trois automotrices de type classique à deux essieux montées sur un truck Brill de couleur brun rouge ; la caisse en bois tôle possédait deux plateformes d'extrémité avec poste de conduite et un compartiment central muni de deux banquettes longitudinales. La prise de courant se faisait grâce à un archet réversible. Chaque voiture possédait une girouette indiquant la destination du convoi, une plaque d'itinéraire complétant cette signalisation.

Le matériel fut commandé pour la partie mécanique à la société Horne & Buire et à la société Thomson Houston pour la partie électrique. Deux des automotrices possédaient un compartiment de dix-huit places assises en deuxième classe et un de six places en première classe. Les deux



plateformes closes par des vitrages pouvaient recevoir chacune des voyageurs et des bagages. Ces engins furent numérotés AB1 et AB2. La troisième aux plateformes ouvertes comportait qu'un compartiment de deuxième classe de vingt-quatre places et fut appelée B3. L'électricité éclairait et chauffait tout le matériel pour les voyageurs. Une des plateformes était équipée d'une échelle roulante pour l'entretien de la ligne électrique.

Dès l'ouverture la ligne fut dotée de onze wagons de marchandises à deux essieux d'une longueur de 6,35 mètres, livrés par les établissements Horne & Buire : Deux wagons couverts D1 et D2, quatre tombereaux S1 à S4 et cinq wagons plats à bords fixes LP1 à LP5 pouvant être équipés de traverses amovibles.

Les principales marchandises qui furent transportées par le tram étaient les bois des scieries de Champfromier, le plâtre provenant de l'usine de Prébasson ainsi que l'asphalte tiré des mines de Forens. Ces matériaux transportés n'apportèrent cependant que très peu de bénéfices à la compagnie.

15 juin 1913 : Ouverture de la ligne du tram.

Dès l'ouverture la ligne est exploitée à bail par la compagnie des chemins de fer économiques du sud est, suivant une convention passée entre les deux parties en février 1912. Par le décret ministériel de ce jour, les recettes sont acquises à l'exploitant, y compris un quart des bénéfices provenant de la vente du courant. Les frais d'exploitation étant à sa charge à l'exception de ceux résultant des accidents d'une période d'essai de trois ans.

La fête d'inauguration du tramway qui doit avoir lieu le dimanche 22 juin promet d'être des mieux réussies. Les municipalités de Chezery e de Forens, sous l'impulsion énergique de leur sympathique maire MM Grosbégnin et Jacquinod Carry, leurs adjoints Francisque Blanc et Jules Blanc ainsi que toute la population s'occupent très activement de son organisation. Les nombreux visiteurs qui ne manqueront pas d'aller passer quelques agréables moments à cette fête peuvent être assurés d'avance d'y trouver le meilleur accueil. Il est prévu un grand défilé avec le concours de la Société musicale, un grand concours de tir au fusil Lebel à deux cents mètres, un banquet sous la présidence du sénateur Bérard et enfin un grand bal public et une fête foraine avec des jeux divers dont le mât de cocagne. A partir de huit du soir illuminations et grande fête de nuit.

22 juin 1913 : Article de l'Abeille du Bugey : Inauguration du Tram.

« Dimanche dernier, a eu lieu l'inauguration du chemin de fer électrique de Bellegarde à Chezery.

Les invités ont pris place, à neuf heures et demi, dans un train spécial qui a dû s'arrêter à toutes les stations où des salves d'artillerie, des fleurs, des guirlandes, du vin blanc et des petits discours fort bien tournés attendaient MM Bérard, sénateur et président du conseil général de l' Ain, Chanal, Crépel, Héritier, députés, un grand nombre de conseillers généraux et d'arrondissement, plusieurs fonctionnaires, les membres du conseil d'administration de la Compagnie et les correspondants de la presse quotidienne et régionale, chargés de rendre compte, dans leur feuille respective, des faits et gestes de la journée.

Les habitants de Chézery et de Forens avaient bien fait les choses. Leurs cités étaient transformées en un nid verdoyant que piquaient de couleurs éclatantes les drapeaux et les étendards, leurs douaniers formaient la haie et leur fanfare avait réservé les meilleurs morceaux du répertoire pour saluer et réjouir les hôtes attendus, surtout ceux qui, malgré les critiques, ont mené à bien l'œuvre difficile qui consistait à tirer de son isolement la vallée de la Valserine.

Le premier fût Eugène Bizot, tenace comme un Breton et franc comme un gessien où un bugesien, qui parcourut les communes, enleva le vote de l'Assemblée départementale, le vote du Parlement et mourut jeune encore, avant d'avoir vu réaliser son projet.

Chézery s'est honoré en plaçant sur sa mairie une plaque commémorant celui qui fut son bienfaiteur, et le maire M. Grosbégnin, M. le député Crépel, M. le sénateur Bérard ont dit tout le bien qu'il y avait à dire du regretté député de l'arrondissement de Gex.

Je l'ai connu aussi Eugène Bizot. Ce fût un de mes bons camarades de collège, parce que nos pères avaient été de grands amis, parce que je savais le bien que sa famille avait répandu autour d'elle, parce que je connaissais l'hospitalité que l'on recevait à Collonges, parce qu'on m'avait dit ce que la famille Bizot avait fait, avant et après le coup d'Etat, pour les proscrits. On a parlé du caractère de Bizot. L'homme politique continua le collégien. Il répondait par un coup de point au coup de griffe. Il n'aimait ni les insinuations perfides ni les méchancetés. Je l'ai vu étourdir d'un coup de Gradus ad Parnassum, un camarade qui lui avait sournoisement enfoncé une longue plume d'acier dans le dos.

On n'a pas dit qu'il fût l'enfant terrible du Conseil général où il eut des mots à l'emporte-pièce. Une fois, - il s'agissait de la société hippique qui s'obstinait à vouloir créer des chevaux très élégants de formes, mais de peu d'utilité dans la partie montagneuse et accidentée du département, des chevaux qui restaient à la charge de leurs propriétaires quand la remonte n'en avait pas voulu. « Nous avons plus besoin de mulets que de chevaux, faites-nous des mulets ! » s'écriait Bizot en s'adressant aux conseillers bressans et dombistes.

On imagina un jour de transférer le bureau des ponts et chaussées de Nantua à Belley. Ce transfert s'explique, disait Bizot au Conseil général, parce qu'il y a deux routes nationales dans l'arrondissement de Nantua et une seule dans l'arrondissement de Belley.

Il affirmait aussi qu'une assemblée départementale n'était pas un peloton de fantassins et qu'elle n'avait pas besoin de caporal.

Probablement, dans une visite au château de Ferney, le député de l'arrondissement de Gex avait découvert et conservé la dent que Voltaire eut contre les Genevois, qui n'ont pas toujours usé, à l'égard de la France, de cette réciprocité dont il est parlé dans le traité de 1815. M. Thiers, je crois, prétendait que les traités sont faits pour être violés, Bizot ne fût pas de cet avis et il protesta, parfois avec un peu trop de franchise, contre les prétentions de nos voisins, et il eut raison de protester.

J'ai voulu donner aussi quelques notes biographiques sur mon regretté camarade, pour écrire autre chose que ce qui a été dit à la cérémonie d'inauguration et qu'on a pu lire dans les journaux de Lyon et de la région.

Le banquet fût servi sous une Madame Hutte décorée avec goût. Le menu excellent fût arrosé, sans parler du champagne et d'un beaujolais exquis, avec de l'eau de la source du Crêt d'Eau, aussi limpide que l'eau d'Evian et mousseuse comme le cidre de Normandie.

Au dessert, M. Grosbégny, maire de Chézery, prononça le discours suivant, qui fût très applaudi :

« Messieurs, au nom des habitants de Chézery, au nom aussi de tous les habitants de la vallée de la Valserine, j'ai l'agréable devoir de saluer, à l'issue de ce banquet, les personnes de marque qui ont bien voulu honorer nos fêtes de leur présence.

Monsieur le Sous-Préfet de Gex qui représente ici, comme délégué de Monsieur le Préfet, le gouvernement de la République.

Monsieur le Sénateur Bérard, qui ne manquez jamais de témoigner votre bienveillance pour les montagnards de l'Ain et avez consenti à présider cette cérémonie, nous sommes heureux de vous saluer parmi nous.

Je dois exprimer aussi notre gratitude envers MM les Députés de l'Ain.

Monsieur Crépel, qui continuez si complètement et si dignement la tradition du regretté Bizot dont nous avons célébré tout à l'heure l'œuvre et la vie.

Monsieur Chanal, a qui nous sommes surtout redevables de ce tramway et qui, tout en soutenant vaillamment les intérêts généraux du pays, a su donner à l'agriculture du Haut Bugéy et de la Michaille un essor et une prospérité sans précédents.

Vous aussi, monsieur Héritier, qui nous apportez d'un arrondissement voisin un gage de sympathie, soyez assuré que les habitants de la vallée de Chézery sont fiers et satisfaits de ce que vous soyez aujourd'hui leur hôte.

Je vous salue avec la même cordialité, Messieurs les Conseillers généraux, qui avez su défendre nos intérêts devant l'assemblée départementale contre les attaques passionnées dont ils ont été l'objet.

Je vous remercie vous tous, Messieurs, d'être venus vous asseoir à ce banquet et nous apporter ainsi la preuve de votre estime et de la part que vous prenez à notre Joie.

Si nos réjouissances sont dépourvues de faste, jamais fêtes n'éveillèrent cependant plus d'allégresse parmi nos montagnards.

Elles célèbrent, en effet, la réalisation d'espérances que nous caressions depuis bien des années, depuis le jour où le projet du tramway de Bellegarde à Chézery naquit dans l'esprit de Maxime Coutier, de Bizot et d'Eugène Chanal.

Nous suivîmes passionnément les luttes que nos représentants durent soutenir au conseil général contre les adversaires systématiques de ce projet.

Après que l'assentiment de l'Assemblée départementale eût été difficilement obtenu, il fallut se soumettre à l'accomplissement de formalités compliquées et interminables que nous ont imposé trois ministères et enfin poursuivre la réalisation du projet.

Avec toute leur science et leur zèle, messieurs les ingénieurs des ponts et chaussées et monsieur l'agent Voyer en chef mirent à exécution les plans qu'ils avaient élaborés. Vous savez les difficultés qu'ils rencontrèrent. Dès la sortie de Bellegarde, des terrains instables menacèrent de s'effondrer sur la voie.

Il fallut franchir l'abîme qu'ouvrait la Valserine. Le pont du Moulin des Pierres fût jeté hardiment sur le précipice après de patientes études et de durs travaux que surent mener à bien Messieurs Dor, Bergeron et Petit.

Pendant ce temps, on installait les puissantes turbines qui fournissent au tramway l'énergie électrique.

L'œuvre enfin fût accomplie.

Vous avez pu juger, Messieurs, de son importance matérielle et du travail gigantesque qu'elle a coûté.

Mais ce qui est moins tangible et ce que je dois indiquer, ce sont les avantages que va nous procurer le tramway que nous inaugurons.

Jusqu'à présent, nous avons vécu dans un complet isolement, seul un modeste courrier nous permettait de gagner le chemin de fer.

Nos produits agricoles et industriels étaient acheminés à grands frais par de lents charrois vers la gare la plus proche, ainsi, notre riche région n'a t'elle pu se développer selon ses facultés et se trouve loin d'avoir atteint la prospérité qu'elle mérite.

Avec cette modeste voie ferrée, Chézery et Forens deviennent le débouché naturel de la vallée de Mijoux et des montagnes environnantes, qui y apporteront leurs produits dont la valeur augmentera par suite d'une vente facile et d'un transfert rapide et moins coûteux.

Partout, l'activité de nos concitoyens s'accroîtra.

Ils s'appliqueront à des industries plus lucratives où ils puiseront plus d'aisance et de bien-être.

La Valserine que vous avez pu voir, fraîche et jolie, couler entre les rocs, mais dont nous avons éprouvés souvent les colères, est désormais asservie par la science.

Comme le fleuve légendaire de Pactole, elle ne tardera pas à rouler pour nous des flots d'or.

Enfin, Messieurs, vous qui connaissez les charmes de nos montagnes, vous ne nous contredirez pas quand nous dirons que le tourisme est appelé chez nous à un grand avenir.

Quand les beaux jours auront fait fleurir les boutons d'or et les narcisses de nos pâturages, les citadins viendront volontiers se reposer dans notre riante vallée qui forme comme l'antichambre de la vallée de Mijoux et de l'incomparable col de la Faucille.

Voilà ce que représente pour nous le tramway qui vous a amenés à Chézery, voilà les raisons pour lesquelles cette fête marquera un point de notre histoire locale.

Je bois, Messieurs, à vos santés et, dans un sentiment de reconnaissance pour l'œuvre que depuis 40 ans elles nous ont permis d'accomplir, je lève mon verre à la Patrie et à la République.

Avant de terminer, j'adresse mes vifs remerciements à Monsieur Sercy, notre sympathique directeur des écoles pour l'empressement et le bon goût qu'il a mis à organiser notre fête, afin de décorer notre petite cité pour recevoir dignement nos invités et pour que tous nos visiteurs emportent un bon souvenir de Chézery.

Encore une fois merci à tous nos organisateurs.

Monsieur Grosbégny qui remercia ses hôtes et dit combien les populations de Chézery Forens et de la vallée de la Valserine étaient heureuses d'avoir le tramway qui les reliait à Bellegarde.

Monsieur le sous-préfet de Gex qui, après avoir présenté les excuses de Monsieur le préfet de l'Ain, a prononcé quelques paroles, vanté le beau pays dont il a l'administration et levé son verre en l'honneur de Monsieur Poincaré, président de la République.

Monsieur Crépel, député de Gex, a dit que l'œuvre n'était que commencée, que le chemin de fer venant de Bellegarde devrait aller plus loin que Chézery, monter à Mijoux pour se souder, sur la route nationale, avec le tram jurassien de Morez à la Cure et Saint Cergue, dont on a commencé hier la construction. Une partie du Jura pourra, grâce à cette voie nouvelle qu'emprunteront volontiers les touristes commercer plus facilement avec la vallée de la Valserine et se rendre plus rapidement à Bellegarde et à Genève.

Après avoir aussi salué la mémoire de Monsieur Bizot, Monsieur Héritier, député de Belley, a défendu éloquemment et avec beaucoup d'à-propos le scrutin d'arrondissement qui a donné au pays d'excellents représentants, il a démontré que la proportionnelle serait une arme de guerre redoutable mise au service des ennemis de la République et il a insisté sur ce point que, si le parlement votait la proportionnelle, les petits arrondissements seraient les victimes du système électoral qui permettra à leurs grands voisins d'élire qui ils voudront.

Dans le discours qu'il a prononcé, Monsieur Chanal a tenu à parler plus d'affaires que de politique pure. Il a pu donner des renseignements favorables sur deux projets intéressants, plus particulièrement notre région, le Saint Amour Bellegarde et l'utilisation des forces du Rhône.

Le syndicat des partisans de la Faucille avait dernièrement fait annoncer le doublement de la ligne de la Savoie, entre Annemasse et le Bouveret, seulement, comme amorce au raccordement de la Faucille, par Genève Cornavin et Genève Eaux Vives, vers le Simplon.

C'était un piège tendu dans lequel les représentants de notre région ne sont pas tombés. Aujourd'hui, Monsieur Chanal apporte la promesse formelle des ministres des Finances et des travaux publics que les travaux du doublement de la voie d'Annemasse au Bouveret ne seront commencés qu'en même temps que les travaux de doublement de la voie de Bellegarde à Annemasse, pour l'exécution d'un projet d'ensemble qui comprendra les travaux à exécuter sur le territoire français, entre Bellegarde et la frontière suisse.

Quant à l'utilisation des forces du Haut-Rhône, Monsieur Chanal a le ferme espoir que le gouvernement écoutera l'avis de la commission des géologues constituée par le ministre des travaux publics, qui vient de déclarer que des deux barrages de Génissiat et de Malpertuis, le barrage de Malpertuis peut seul sauvegarder les droits acquis en conservant les usines existantes, c'est à dire qu'un barrage de grande hauteur serait mieux placé à Malpertuis qu'à Génissiat. Génissiat serait également favorisé, puisque le barrage de Malpertuis alimenterait une usine qui serait placée, à près de deux kilomètres en aval, à proximité de cette localité.

Monsieur Bérard a clos la série des discours. Avec sa verve et son bon cœur, il a parlé du chemin de fer qui apporte la prospérité dans la vallée de la Valserine. Il a rappelé le souvenir des héroïques montagnards qui luttèrent en 1814 contre l'envahisseur, et lève son verre en l'honneur de la République.

Des applaudissements ont salué les paroles du dévoué président du conseil général, qui ne laisse partout où il passe que des sympathies et des amitiés.

Une surprise attendait à l'issue du banquet les invités des municipalités de Chezery Forens. Un autocar du PLM était prêt pour les conduire à la Faucille.

Ce fût un merveilleux voyage, malgré les bouderies du soleil, avec une pointe d'émotion aux endroits dangereux où le chemin trop étroit est étayé par des sapins empruntés à la pente voisine, aux tournants trop brusques, mais que le conducteur prend avec une incomparable maestria. Et l'on s'élève par-dessus cette admirable vallée de Mijoux, verdoyante au milieu des sapinières, avec ses chalets blancs et gris qu'on dirait empruntés à quelque décor d'opéra. Puis la vue s'étend et cherche à percer le voile des brumes pour apercevoir les pics perdus, les forêts et les combes qu'elle devine toujours plus loin.

Dimanche dernier, le retour de la Faucille fût encore plus agréable. Le ciel s'était découvert, le courant sympathique s'était établi entre les voyageurs de l'autocar qui dévalait doucement des Cerisiers à la Roche des Hirondelles et dont le ronflement n'empêchait pas d'entendre le vent du soir qui pleurait dans les bois, les appels des grives et des merles, les murmures de la Valserine se glissant entre les rochers et les saluts des jolies montagnardes.

Il nous fallut bien à regret quitter Chézery Forens où la fête foraine battait son plein, et monter dans le train électrique, emportant le souvenir d'une belle et bonne journée.

Puisque doyen des mes confrères, Michaux, de l'Avenir Régional, Roset, de la Tribune de Genève, Geoffroy, du Progrès de Lyon, Laplace, du Lyon Republicain, j'ai le devoir de remercier de leur chaleureux accueil Messieurs Rendu, Neyroud, Berrod, Ducret et Jacquinod-Carry, maires de Lancrans, Confort, Montanges, Champfromier et Forens et leurs municipalités, sans oublier Monsieur l'instituteur et Monsieur Boccon, receveur ruraliste de Chézery.

Et j'ai gardé pour le dernier le brave homme, le bon magistrat, l'intelligent administrateur, Monsieur Grosbégny, qui est devenu mon ami du jour où je l'ai connu et qui sait si bien faire les honneurs de sa jolie ville de Chezery. »

