

1898 à 1937 : Tram de Bellegarde à Chezery.

1898 : Une loi encourage le développement des lignes de chemin de fer d'intérêt local et le CG vote après quelques délibérations la construction de nouvelles lignes dont celle de Bellegarde à Chezery qui nous intéresse.

Le but est de désenclaver la vallée et de faciliter le transport de ses différentes ressources bien que la population desservie soit faible moins de 5000 habitants.

Le service des Ponts et Chaussées étudie en parallèle la possibilité de construire une route pour relier Bellegarde à Chezery par Montanges et Chezery.

Transports existants avant 1900 :

La commune de Bellegarde est reliée à Chezery Lelex et Mijoux par un service de diligences allé et retour qui partent depuis la place de Coupy devant l'hôtel de la Perte du Rhône dont le propriétaire est Mr Perrin.

Montanges et Champfromier sont reliés à Confort par le Pont du même nom qui est alors zone franche et un lieu très fréquenté pour ses épicerie de zone et bien entendu par les douaniers et par le Pont de Coz pour se rendre à Chatillon.

Le principal trafic se fait surtout en relation avec Saint Germain de Joux d'où part le courrier quotidien des dépêches vers la vallée.



06.1899 : Le CM de Saint Germain vote la somme de 50 000 francs pour la construction d'un tramway depuis leur commune jusqu'à Chezery. Ils invoquent le coût exorbitant de la ligne entre Bellegarde à Chezery avec trois ponts et des services de douanes supplémentaires.

Montanges s'engouffre dans ce projet et refuse de voter son contingent de 10 000 francs à la construction initiale.

4 janvier 1903 : Le conseil général du département réuni en session adopte le projet de création du tram Bellegarde Chezery. Le tracé part pour les voyageurs de la gare de Bellegarde, suit la route qui longe le talus passe sous le viaduc du PLM et franchit la Valserine au moyen d'un viaduc entre la minoterie Convert et les Courroies Perrot. La ligne se développe ensuite dans les coteaux qui dominent la rive gauche, passe sous le village de Lancrans, puis dans celui de Confort et franchit une deuxième fois la Valserine près du hameau de la Mulaz au lieu dit « Moulin des Pierres » au moyen d'un viaduc. Au-delà le tracé se développe dans les coteaux de Montanges passe dans le village de Champfromier et emprunte ensuite le chemin n° 14 jusqu'au village de Forens puis le tracé est en déviation jusqu'à Chezery soit une longueur totale de 19,838 kilomètres. Un premier tracé est établi qui occulte complètement le village de Montanges qui refusent toujours en manifestant son mécontentement au moyen de diverses pétitions

21 mai 1905 : Accord pour la construction de la route pour relier La Mulaz à Montanges.

Le CM municipal de Montanges comprend l'utilité d'adhérer à ce projet et comme il est en train de mettre en place une adduction d'eau à cinq fontaines publiques il adresse au préfet une lettre lui demander de bien vouloir leur attribuer une coupe extraordinaire de bois dans la forêt communale de Chalame pour un montant de 42 000 francs.

23 février 1906 : La ligne est concédée par l'état au département qui la rétrocède à Mrs Bergeron et fils entrepreneurs à Bellegarde.

12 août 1906 : Le préfet accorde aux montangers la coupe demandée et le concessionnaire de la ligne refait un autre tracé qui englobe le village de Montanges dans ce plan qui sera définitif.

1906 : A Confort pour laisser le passage à la ligne il est décidé de détruire l'antique chapelle Saint Jacques.

1907 : L'ensemble des projets sont maintenant arrêtés et les travaux vont pouvoir débuter. L'entreprise Bergeron de Bellegarde débute les travaux avec la construction des trois ponts (Viaduc de Lancrans, Pont des Pierres à Montanges et Pont de Champfromier) d'un tunnel (Domplomb), des six gares, des deux postes de douane au Viaduc de Lancrans et au Pont des Pierres (La zone franche délimitée par la Valserine sera en vigueur jusqu'en 1923) et de la centrale électrique de Sous Roche (Champfromier) qui va alimenter la voie.

1907 : Début des travaux du Pont de Lancrans qui va se situer à 40 mètres de hauteur au dessus de la Valserine, aura une longueur de 142 mètres comportant sept arches en plein cintre de dix huit mètres d'ouverture. Au cours des travaux on déplore le décès de Mr Malterre victime du travail.

Les travaux s'achèvent en septembre 1908 avec un grand banquet à l'hôtel de la gare à Bellegarde qui accueille les contremaîtres et ouvriers qui ont participé à ce chantier.

Le concessionnaire remercie tout le personnel et les encourage pour vaincre les difficultés qui les attendent lors de la construction du quatrième pont d'Europe et le premier en France au Moulin des Pierres où depuis le mois d'Août les premiers ouvriers sont déjà à pied d'œuvre.



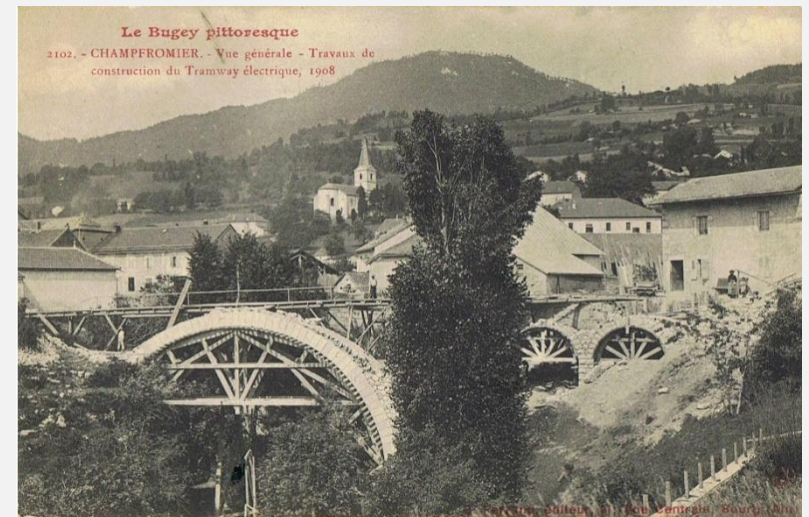
1908 : Construction de l'usine électrique de Sous Roche.



1908 : Pont du tram à Champfromier accordé par le conseil général. L'objet de cette décision est de modifier le tracé de la ligne entre les lieux dits la Caserne et le Pont d'Enfer en vue de réaliser les améliorations suivantes :

1. Suppression de la traversée du hameau d'Enfer et du passage sur le pont existant en empruntant le chemin CG14 sur une partie où la circulation des trains serait un danger permanent pour la sécurité publique.
2. Choix d'un emplacement satisfaisant pour la station (gare) de Champfromier.
3. Substitution d'un projet rationnel au projet primitivement approuvé qui laissait beaucoup à désirer dans la section considérée et comme tracé et profil en long.

L'ouvrage à construire sera situé entre les kilomètres 14,236 et 14,281 du chemin de fer avec une largeur de trois mètres soixante. L'ouvrage comprendra une arche principale de dix mètres d'ouverture et trois arceaux de quatre mètres trente six d'ouverture chacun.



1 septembre 1908 : Début du taillage des 600 mètres cubes de bois des forêts de Champfromier selon les règles de charpenterie en vigueur pour la construction de la charpente du pont des pierres.

16 janvier au 16 avril 1909 : Arrêt des travaux du Pont à cause des intempéries hivernales particulièrement dures cet hiver là.

18 mai 1909 : Le cintre de la charpente du Pont des Pierres est prêt pour recevoir les premières maçonneries.

23 juin 1909 : **Début des maçonneries.** On utilise les pierres des carrières de Villette du ciment artificiel Vicat et le sable est prélevé dans le lit de la Valserine au nord du chantier à l'aide d'un petit barrage construit à cet effet.

6 novembre 1909 : **Opération du décintrement du pont.** (*Article du courrier de l'ain*).

Cette longue opération qui a duré près de deux heures en six phases successives a été commencée la veille de la visite ministérielle. Au son d'une trompe 40 ouvriers vont prendre place dans un mouvement rapide et sans crainte du vertige et du danger au sommet des pylônes de bois juste en dessous du cintre. Au commandement de la dite trompe sonnée par le chef de chantier installé à l'extrémité d'une poutrelle à 40 mètres de hauteur les ouvriers frappent sur les boîtes à sable ayant servi jusqu'ici de point d'appui au cintrage du pont et c'est ce que l'on a appelé **l'opération de décintrement**. Le martelage des boîtes pour en faire sortir le sable n'est pas continu, espacé de 5 minutes en 5 minutes le temps pour les ingénieurs d'observer les appareils. Les appareils enregistreurs ainsi que les niveaux à bulles d'air installés au sommet de la grande voûte et des voutelettes n'ont relevé que des abaisséments absolument faibles entre un et deux millimètres.

A la fin de l'opération on a fait descendre depuis La Mulaz la locomotive du chantier qui s'est positionné au milieu du pont dans l'attente d'un résultat.

De l'intérieur de la locomotive on a alors entendu les cris de joie de l'ingénieur qui a vite compris que la pari était réussi.

Il a alors ouvert une caisse de bois à ses cotés qui comprenait quelques bouteilles de champagne et un revolver dans le cas ou l'opération aurait été un échec !

7 novembre 1909 : **Visite officielle de Mr Ruau, ministre de l'agriculture pour la fin du décintrement.**

Une fête est organisée : A leur arrivée par un train spécial le ministre, le concessionnaire et les officiels sont accueillis sur le chantier par les maires de Montanges et Confort ainsi que par l'ensemble des conseillers municipaux. Mr Berrod prononce le discours de bienvenue avant que le ministre ne se fasse présenter l'avancée des travaux. Sous une tente pavoisée à la fin de la cérémonie les concessionnaires ont offert le champagne au 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. Mr Bérard au nom du conseil général a conclu en joignant ses félicitations à celles du ministre.



21 janvier 1910 : Crues de la Valserine qui provoquent de nombreux incidents dans toute la vallée. Une grande partie de la charpente du pont des pierres est emporté par le torrent en furie ! On a retrouvé des morceaux de bois vers Seyssel et Culoz.
Heureusement que le ministre était passé avant !!!

30 septembre 1910 : La pose du garde corps sur le Pont des Pierres marque la fin de sa construction.

20 mars 1912 : Mise en service de la ligne avec 8 voyages journaliers. Les douaniers sont en place aux deux ponts pour effectuer une visite à chaque passage et les gares récemment aménagées de Bellegarde, Lancrans, Confort, La Mulaz Montanges Champfromier Forens et Chezery accueillent les premiers voyageurs.

Juin 1913 : Annonces de la fête d'inauguration du tram à Chezery le 22 juin 1913.

Fête d'inauguration du Bellegarde Chezery.

Les fêtes d'inauguration du chemin de fer de Bellegarde à Chézery aura lieu le dimanche 22 juin dans la coquette et hospitalière cité de Chézery, sous la présidence de Monsieur Crépel, député de l'arrondissement de Gex.

Voici le programme :

9 heures $\frac{1}{2}$ du matin, réception des invités à la gare.

10 heures, défilé et vin d'honneur à la salle des fêtes.

10 heures $\frac{1}{2}$, inauguration d'une plaque commémorative à Monsieur Bizot.

11 heures $\frac{1}{2}$, banquet officiel, sous la présidence de Monsieur Crépel, député de l'arrondissement de Gex (Prix du banquet - 4 Fr.)

3 heures, grande fête foraine. Tir au Lebel. Grand bal public.

8 heures, illuminations Fête de nuit.

22 juin 1913 : Fête d'inauguration du Bellegarde Chezery.

La fête d'inauguration du tramway électrique de Bellegarde Chézery qui devait avoir lieu dimanche prochain dans la pittoresque et charmante cité de Chézery Forens promet d'être des mieux réussies. Les municipalités de Chézery et Forens, sous l'impulsion énergique de leur sympathique maire, Messieurs Grosbégny et Jacquino Carry, un de leur adjoint, Messieurs Blanc (Francisque) et Blanc (Jules), 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'y trouver le meilleur accueil.

Voici le programme de la fête :

7 heures du matin, grand concours de tir au fusil Lebel, à 200 mètres.

11 heures 05, souhaits de bienvenue aux personnages officiels par les municipalités de Chézery et de Forens, visite des principaux locaux de la gare du dépôt et des ateliers du tramway.

11 heures 15, défilé, avec le concours de la société musicale.

11 heures 25, réception des invités à la mairie.

11 heures 30, pose de la plaque commémorative à Monsieur Bizot, ancien député de l'arrondissement de Gex, sous la présidence de Monsieur Bérard, sénateur de l'Ain, assisté de Messieurs les députés de Gex et Nantua, et des parlementaires de l'Ain.

Midi, banquet officiel, sous la présidence de Monsieur Bérard, sénateur.

2 heures, continuation du concours de tir, fête foraine, mât de cocagne, jeux divers, etc, grand bal public.

8 heures, illuminations, fête de nuit.

Pour le Maire : Boccon Receveur ruraliste à Chézery

Septembre 1913 : L'effectif du personnel est d'environ 30 personnes.

Septembre 1914 : Raccordement de la ligne au réseau PLM en gare de Bellegarde.

Novembre 1923 : Suppression de la zone franche de la Valserine et arrêt des visites des douaniers au Pont de Lancrans et au Pont des Pierres.

23 décembre 1923 : Beaucoup de neige, de la pluie. Le chasse-neige tiré par des bœufs fait, entre les talus de neige un passage minable, sur la route non goudronnée, et laisse une bonne épaisseur de neige. Le tramway Bellegarde Chézery amène les sacs postaux. Il a du retard car la motrice qui passe devant lui ouvre la voie avec peine. A L'hôtel Duraffourd, le « courrier » à traîneau et à cheval attend les sacs de dépêches pour Lélex et Mijoux. Après le tri à la poste de Chézery, il part un peu tard et en cette saison la nuit vient vite. Le conducteur est un Bressan. Il est chaussé comme ses congénères avec des sabots de bois, les sabots bressans (les bottes ne sont pas connues à l'époque). L'attelage tant bien que mal, se met en route. Il n'y a pas encore le tunnel (celui-ci date de 1929) il faut à la montée de Sous-Balme tenir le cheval par la bride, l'encourager de la voix et du geste pour qu'il puisse arriver au sommet de la côte. Il fait halte à la maison de Sous-Balme, qui habitée par un célibataire tient lieu de refuge. L'hospitalité y est offerte. Il faut repartir, ça va mieux. Mais arrivé au lieu-dit « la gouille aux cochons » le cheval dérape et le conducteur malgré tous ses efforts est entraîné avec lui dans une grande descente. Homme, cheval, traîneau roulent jusqu'au bord de la Valserine. Personne sur la route. Personne pour voir et essayer de porter secours. Le postier de Lélex voyant l'heure tardive s'inquiète. Des hommes partent avec des pelles et se trouvent devant le désastre par une pluie battante ! Chézery prévenu envoie les gendarmes et les pompiers qui partent à pied pour arriver à ce triste endroit. Le conducteur est mort. Le cheval est tué. Il fait nuit. Il faut attendre le lendemain pour sortir ce malheureux et cette pauvre bête. Les sacs postaux heureusement protégés par de la toile épaisse sont retrouvés intacts. Ma mère avait envoyé par le courrier son travail d'un mois à la Maison Duraffourd, grand lapidaire à Mijoux. Elle voyait son paquet perdu ! Par chance il est arrivé à bon port et elle a pu toucher son argent. La confusion est grande dans la vallée ! Le tram bloqué à Confort est resté huit jours sans venir jusqu'à Chézery. De rares clients qu'un traîneau amenait, transportait le courrier. Dure époque où les accidents pourtant étaient rares. Celui-ci avait consterné tous les habitants de la Vallée.

1931 : Mise en service de la grosse automotrice de couleur vert foncé N° 4 des ateliers de Jeumont.

1 mai 1937 : Le conseil général décide la suppression de la ligne contre l'avis des populations qui mettent en place des comités de défense.

31 mai 1937 : Vaincu par l'essor fulgurant de l'automobile les autorités arrêtent l'exploitation de la ligne qui est remplacée par un service de cars.

Personnel employé à l'exploitation de la ligne.

L'effectif du personnel oscilla pendant longtemps autour d'une trentaine de personnes et ce ne fut qu'en 1933 qu'il fut réduit de trente %.

Il comprenait : Trois chefs de train ou conducteurs. Trois wattmans. Six chefs de gare ou receveurs. Sept agents de la voie. Trois électriciens à l'usine de Sous Roche.

Quelques employés de la compagnie du Tram.

Abrassard Jean Baptiste. Né le 13 février 1893 à Auchel dans le Pas de Calais. Contrôleur.

Albert Henri. Né le 16 avril 1877 aux Moussières. Wattman depuis le 6 novembre 1914 il obtient le permis et conduit les automotrices depuis le 18 septembre 1914.

Billet Joseph Auguste. Né le 23 novembre 1877 à Confort. Aide manœuvre au dépôt de Chézery il obtient le permis de conduire les automotrices le 4 novembre 1915. Mariage à Confort le 20 avril 1901 avec Françoise Antoinette Marquet.

Madame Bubaton : Chef de gare à Champfromier.

Carrier Claude. Né le 3 décembre 1878. Wattman.

Carry François Léopold. Né le 4 juillet 1886 à Chézery. Wattman depuis le 15 décembre 1914 il est nommé mécanicien au dépôt de Chézery puis il obtient le permis de conduire le 24 février 1915.

Coutier Vital Edouard. Né le 7 juillet 1889 à Mijoux. Ancien mécanicien au dépôt de la Cie blessé et mutilé au cours de la guerre de 1914 il devient aide wattman au retour de la guerre.

Cottier Louis Marie. Né à Confort le 9 septembre 1869. Employé au dépôt de Bellegarde.

Duraffourd Edmond : Né en 1905. Conducteur du tram de 1923 à 1937. C'est lui qui conduit le dernier voyage le 31 mai 1937.

Duraffourd Eugène : Employé à l'usine de Sous Roche.

Duraffourd François : Né en 1900. Conducteur du tram du 25 avril 1922 à octobre 1925. De 1925 à 1930 il fait l'entretien des machines. De 1930 à 1967 il est muté au poste de chef de l'usine de Sous Roche.

***Duraffourd Maxime** : Employé à l'entretien des voies. Il ne reste que peu de temps à la compagnie avant de rejoindre les ponts et chaussées pour conduire le cylindre.

Grenard Louis Régis. Né à Forens le 12 janvier 1885. Wattman puis employé au dépôt de Bellegarde.

Grenard Louis Adolphe. Né le 23 août à Evuaz. Aide manœuvre au dépôt de Chezery il obtient le permis de conduire les automotrices le 4 novembre 1915.

Grosbégny Edibert : wattman.

Lanel Henri Auguste. Né le 15 juillet 1889, demeurant à Montanges. Wattman puis conducteur à partir de 1912.

Martin Guillaume. Né le 25 septembre 1888 à Leynes (71). Conducteur depuis le 30 mai 1913 puis employé au dépôt de Chezery.

Marquet Francisque Auguste. Né le 31 octobre 1898 à Confort. Fils de Ernest Edouard et Joséphine Rendu. Aide wattman sur les voies jusqu'au 16 janvier 1917 puis nommé mécanicien.

Marquet François Cyrille. Né le 11 mars 1889 à Confort. Aide manœuvre au dépôt de Chezery il obtient le permis de conduire les automotrices le 4 novembre 1915.

Mermet Claude Xavier. Né le 27 juillet 1865 aux Bouchoux, demeurant à Champfromier. Conducteur d'automotrices à partir du 30 juillet 1918.

Mermillon Constant. Né à Montanges le 7 décembre 1884. Fils de François Emile et de Philomène Vuillat. Wattman à Chezery il obtient le permis de mécanicien à partir du 25 mars 1912.

Nicollet Marie : Chef de gare à Champfromier

Renard Jean, né à Lyon en 1870 et son épouse Carron Octavie, demeurant à Montanges. Chef de gare à Montanges.

Louis Félix. Né le 15 juillet 1898 à Saint-Gix près de Divonne, demeurant à Chezery. Aide wattman nommé mécanicien le 16 janvier 1917..

Rostand Cyrille, né à Chezery le 30 novembre 1885. Wattman puis conducteur en 1912.

Sérignat Emile Jean Marie. Né le 6 novembre 1867 à Montanges. Fils de André et de Grosbégny Célestine. Aide manœuvre au dépôt de Chezery il obtient le permis de conduire les automotrices le 24 septembre 1915.

Taborin Maxime Eugène. Né à Giron le 20 août 1892. Fils de Alphonse et de Adèle Bouvier. Elève wattman puis nommé conducteur d'automotrices le 24 septembre 1918.

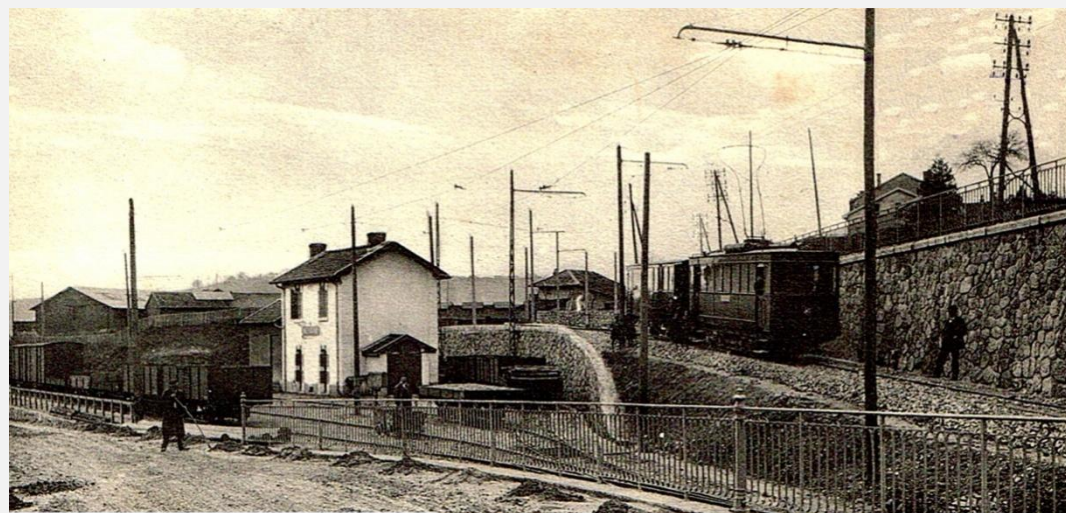
Tissot Louis, né à Chezery le 28 février 1898 ; Elève wattman à partir de 1918.

Les gares.

Tous les bâtiments dérivait étroitement de ceux construits pour le premier réseau des tramways.

Bellegarde : La gare de style classique comportait une bâtisse à étage, une halle à marchandises et un quai haut.

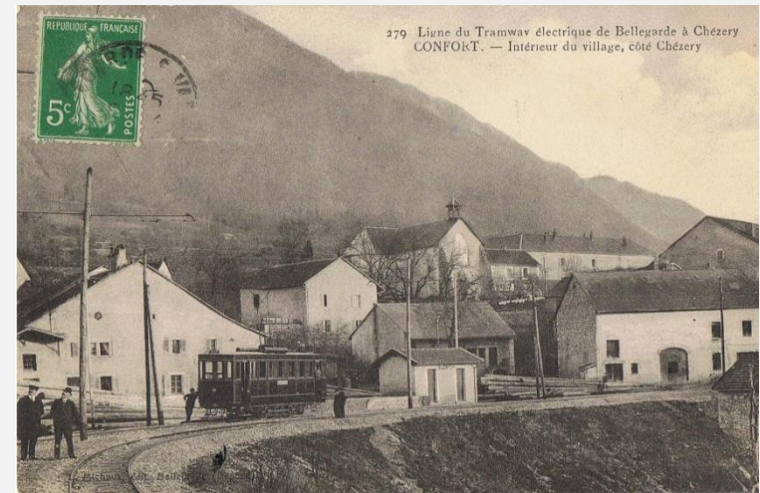
Lancrans : Bâtiment sans étage avec un quai et une voie d'évitement.



Confort : Bâtiment sans étage avec un quai et une voie d'évitement.

La Mulaz : Halte avec un bâtiment sans étage.

Montanges : Bâtiment sans étage avec un quai et une voie d'évitement.

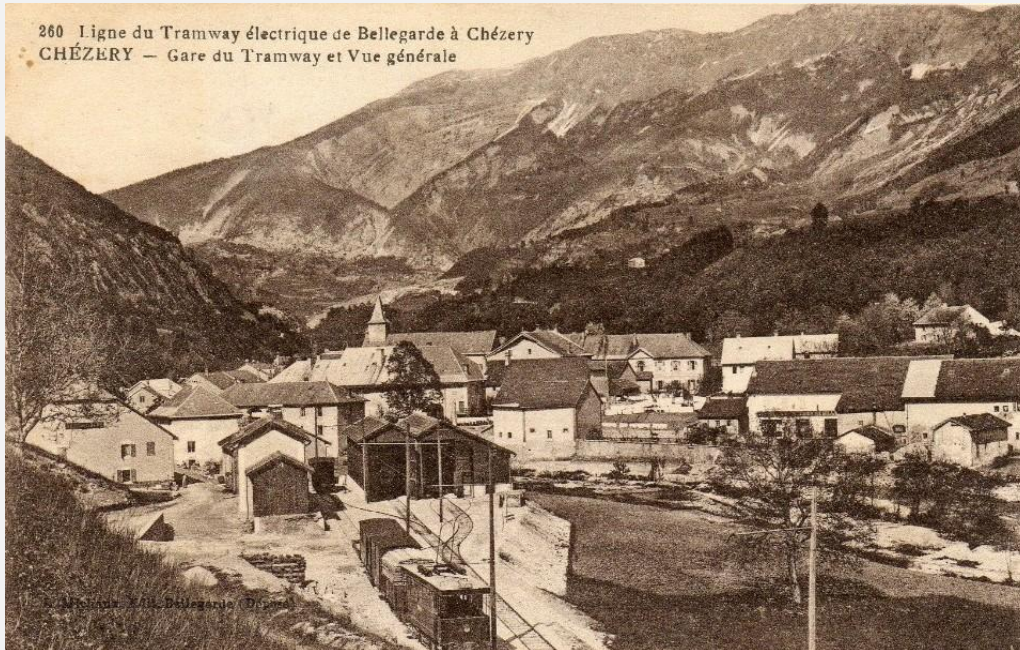


Prébasson : Halte sans abri avec une voie de garage.

Champfromier : Construite selon le type Condeissiat, c'est-à-dire qu'elle possédait un logement à étages avec accès par un escalier extérieur.



Chezery : Les installations se composent d'un double bâtiment pour les voyageurs abritant aussi des bureaux, un dortoir pour le personnel, une halle, un quai, une remise à deux voies et un atelier d'entretien.



Tracé de la ligne de Bellegarde à Chezery :

Le tracé partira pour les voyageurs de la gare de Bellegarde, suivra la route qui longe le talus du PLM passe sous le viaduc et franchira la Valserine au moyen d'un viaduc entre la minoterie Convert et les Courroies Perrot. La ligne se développe ensuite dans les coteaux qui dominant la rive gauche, passe sous le village de Lancrans, puis dans celui de Confort et franchit une deuxième fois la Valserine près du hameau de la Mulaz au lieu dit « Moulin des Pierres » au moyen d'un viaduc. Au-delà le tracé se développe dans les coteaux de Montanges passe dans le village de Champfromier et emprunte ensuite le chemin n° 14 jusqu'au village de Forens puis le tracé est en déviation jusqu'à Chezery.

Pose de la voie :

Longue de 19,838 kilomètres la ligne qui était établie en site propre sur environ 5 kilomètres et 5 kilomètres empruntaient la chaussée en voie noyée tandis que le restant disposait d'un accotement isolé.

La voie métrique était constituée de rails de type Vignole de 20 kg/m d'une longueur de 15 mètres, posés sur des traverses en chêne espacées de 0,80 d'axe en axe, et reposant sur un ballast de pierres cassées.

A partir de 1914 certaines courbes réputées dangereuses furent renforcées par la pose d'un contre rail intérieur de 19 kg/m.

Vers 1925 la traversée de Bellegarde fut restaurée et équipée de rails et contre rails posés sur des longrines en béton.

Matériel roulant.

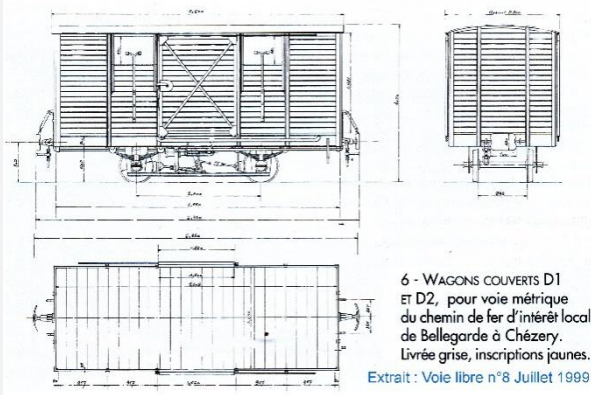
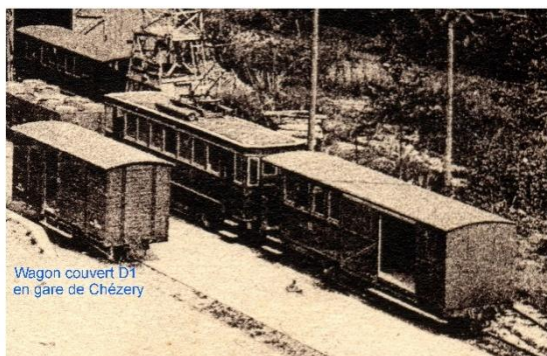
Dès l'ouverture le tram effectuait huit voyages journaliers et il y eut pour cela 11 wagons de marchandises et trois de voyageurs avec les numéros R1 R2 e R3. Dès son ouverture la ligne est exploitée par la compagnie des chemins de fer économiques du Sud Est suivant une convention passée en février 1912. 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'exploitant avait acquis également trois remorques à deux essieux, de même structure et dimension que les voitures motrices. L'une, la numéro R1, à deux plateformes d'extrémité ouvertes pouvait accueillir 24 voyageurs assis sur deux banquettes longitudinales.

Les deux autres R2 et R3 ne possédaient qu'une plateforme ouverte donnant accès à un compartiment de 12 places de 2° classe, suivi d'un fourgon puis d'un petit compartiment postal.

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.

1931 : Mise en service de la grosse automotrice de couleur vert foncé N°4 livrée par les ateliers de Jeumont pour la partie électrique tandis que le châssis et la caisse proviennent des établissements Horne & Buire.

Le temps du trajet est alors ramené à une heure et vingt minutes. Cette automotrice possède une plateforme centrale donnant accès d'un côté à un compartiment de deuxième classe de vingt quatre places réparties sur des sièges transversaux ainsi que sur une banquette longitudinale ; de l'autre côté se trouvaient deux petits compartiments l'un pour les voyageurs l'autre pour les services de la poste ainsi qu'un grand pour les bagages.

Cette voiture possédait trois systèmes de freinage : frein automatique Westinghouse, frein rhéostatique avec frein à main.



Marchandises transportées :

Asphalte extrait dans les mines de Forens.

Bois des forêts et planches des scieries de Champfromier.

Plâtre des carrières de Prébasson où une halte du tram est prévue à cet effet.

Blé et diverses céréales du moulin de Champfromier.

Chaque Automne les raisins du midi d'Eugène Reygrobellet pour l'amélioration de la piquette locale !

Contestations à Montanges de 1899 à 1906.

Avant la création du Tram Montanges et Champfromier sont reliés à Confort par le Pont du même nom qui est alors zone franche et un lieu très fréquenté pour ses épiceries où sont vendus des produits détaxés et à Chatillon, alors chef lieu de canton par le Pont de Coz. Le principal trafic se fait surtout en relation avec Saint Germain de Joux qui possède un important marché aux fromages et d'où part le courrier quotidien des dépêches vers la vallée de la Valserine par Trébillet.

En 1899 quand les autorités évoquent la création de la ligne de Bellegarde à Chezery le conseil municipal de Saint Germain vote une somme importante pour la construction d'un tramway depuis leur commune jusqu'à Chezery. Ils invoquent le coût exorbitant de la ligne entre Bellegarde à Chezery avec trois ponts et des services de douanes supplémentaires. Montanges s'engouffre dans ce projet et refuse de voter son contingent de 10 000 francs à la construction initiale.

Le 4 janvier 1903 après analyse de toutes les propositions le conseil général du département adopte le projet de création du tram Bellegarde Chezery avec la construction de la route de La Mulaz à Montanges.

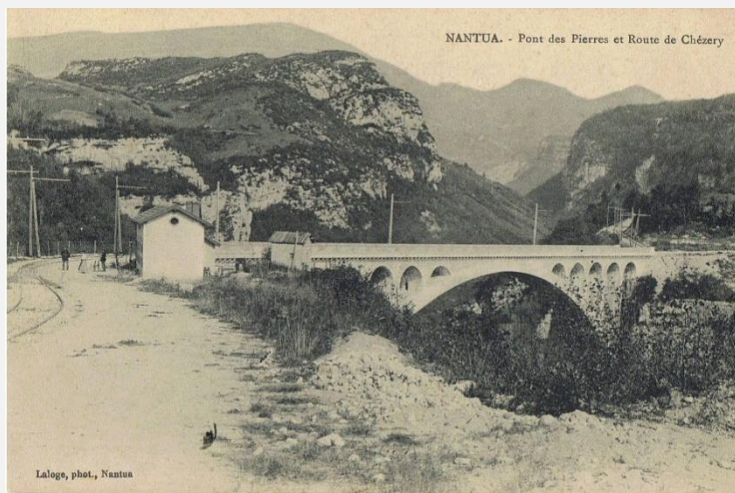
Le 12 novembre 1906 le maire de Montanges François Berrod, demande la délivrance d'une coupe de bois extraordinaire de 42000 francs pour faire face aux dépenses du tram et de celles du projet d'adduction d'eau aux fontaines du village qui sera accordée le 12 juin par le ministère de l'agriculture. Quelques habitants encore mécontents du futur tracé de la ligne du tram envoient une pétition au préfet pour une nouvelle modification de l'emplacement de la gare.

Le 21 octobre 1909 le maire François Berrod, 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.

Poste de douane au pont de Lancrans et au Pont des Pierres.

Aux deux endroits où la ligne du tram franchissait la Valserine l'administration des douanes avait construit des bâtiments spéciaux pour le contrôle des voyageurs et des marchandises. A chaque passage le tram s'arrêtait pour la fouille qui prenait quelques minutes suivant le nombre de voyageurs.

A cette époque la zone franche suivait exactement le cours de la Valserine et un contrôle systématique devait être effectué pour entrer et sortir de cette zone jusqu'en 1923 où les limites de cette zone furent repoussées sur les crêtes du Jura.



De nombreux douaniers résidaient dans tous les villages comme le montrent les divers recensements de ces années là.

Au dessus de Montanges à Echazéau l'administration des douanes avait construit une caserne qui abritait une quinzaine de gabelous. Détruite dans un incendie, elle se situait à l'emplacement de la colonie actuelle.



31 mai 1937 : Arrêt de l'exploitation de la ligne.

Le tram est vaincu par l'essor fulgurant de l'automobile.

1 mai 1937 : La session du conseil général a pris des décisions très importantes au sujet des lignes de tramways du département. Les lignes électriques qui offrent l'avantage d'une exploitation peu onéreuse et un trafic plus sûr en hiver sont maintenues sauf cependant celle de Bellegarde à Chezery dont le déficit d'exploitation avait été subitement accru par suite de la mise en application des lois sociales et dont le trafic va être suspendu pour au moins une année. Sur les lignes supprimées le service sera assuré par des autocars. Un comité de défense se met en place. Les maires de la vallée et ceux de Bellegarde et Coupy se sont réunis pour discuter du projet de suppression du bon vieux tram dont le déficit a atteint deux cent mille francs en 1936 et qui serait remplacé par un service de cars assuré par la maison Tardieu.

9 mai 1937 : Réunion publique à Chezery pour la défense du tram. Le comité qui groupe une bonne partie de la population de la vallée n'accepte pas la suppression éventuelle du tram qu'il considère comme une brimade et comme contraire aux intérêts de la région. Il pense que tout n'a pas été fait pour augmenter le trafic et les brimades subits par les usagers en sont l'exemple. Les habitants de la vallée ne veulent pas être sacrifiés et la voix des conseillers municipaux doit se faire entendre.

14 mai 1937 : Le Député René Nicod adresse un courrier au maire de Montanges. « J'ai fait tout mon possible à la dernière session du conseil général pour obtenir l'ajournement de la suppression jusqu'à ce que l'on ait rectifié la route employée par le tram et que l'on ait consulté la population de la vallée sur l'utilisation de la substitution d'un service d'autocars à la voie ferrée. Malgré ma protestation et l'opposition de plusieurs conseillers généraux l'assemblée départementale a décidé à titre d'essai pour un an d'établir un service d'autocars à la place du tram. La population de la vallée pourra juger à l'expérience si cette substitution a été heureuse ou non. J'ai pu obtenir auprès du ministre des travaux publics un crédit spécial de 400 000 francs pour la rectification de la route en rive gauche Bellegarde Chezery. »



Divers articles parus dans l'Abeille du Bugey :

1908 : La construction du Pont des Pierres fut une entreprise périlleuse.

Le pont porte le nom d'un ancien moulin installé dans une fissure des rochers. Il appartenait à la famille des Comtes de Ballon et actionnait ses meules depuis 1359 dans ce lieu chaotique.

La conception du pont pour la ligne du tram fut assurée par l'ingénieur Picard et l'agent voyer Dor. Au dessus du vide de 65 mètres et entre les deux falaises distantes de 80 mètres, la construction à l'aplomb du moulin des pierres allait se faire d'une seule arche qui supportera le tablier routier et ferroviaire.

Trois grands bacs à sable sont installés dans le lit de la Valserine. Reposant sur le sable, trois gigantesques pylônes en bois sont érigés. Ils vont supporter l'imposante armature en bois et en arc de cercle destinée à porter la voûte du pont. Pour la charpente réalisée par l'Entreprise Petit, 800 mètres cubes de bois, soit une véritable forêt et 50 tonnes de fer ont été absorbés par cette réalisation qui constituait une véritable carcasse, mais néanmoins fragile car une pile à la suite d'une crue de la Valserine fut emportée jusque dans le Rhône et charriée jusqu'à Seyssel. Pendant la construction de la charpente des équipes de carriers venus de divers départements et en particulier de la Creuse taillaient au burin et marteau des milliers de pierres blanches de Villereversure et Simandre selon des profils et des dimensions bien précises. Puis les pierres sont amenées sur le pont, sur des passerelles ou suspendues à des câbles pour être encastrées à leur place respective pour former l'arche principale et les petites voutelettes disposées au dessus.

Plus de deux années de travaux vont être nécessaires pour cet ouvrage très audacieux pour l'époque. Les travaux de la route départementale qui allait relier La Mulaz à Montanges allaient de concert ainsi que la pose de la voie ferrée et la voie s'achemine doucement vers Champfromier.

27 septembre 1908 : 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. »

Pont d'Epierre 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' Epierre 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 ça 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 ajourrés par des voutelettes 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'oeuvre 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.

7 novembre 1909 : Cérémonie de décintrement du Pont des Pierres en présence de Mr Ruau, ministre de l'agriculture.

Tout 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, messieurs, 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 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 voutelettes 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'issu 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 et conseiller d'arrondissement.

Chevalier du mérite agricole à monsieur Reygrobellet adjoint au maire de Montanges.

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 des Citeaux, la foule habituelle des touristes attirée autant par la beauté des 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'embarras 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 ommuniquent maintenant avec le canton de Collonges.

Au printemps prochain, nous l'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 exigeait 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