

## Montanges et le Tram.

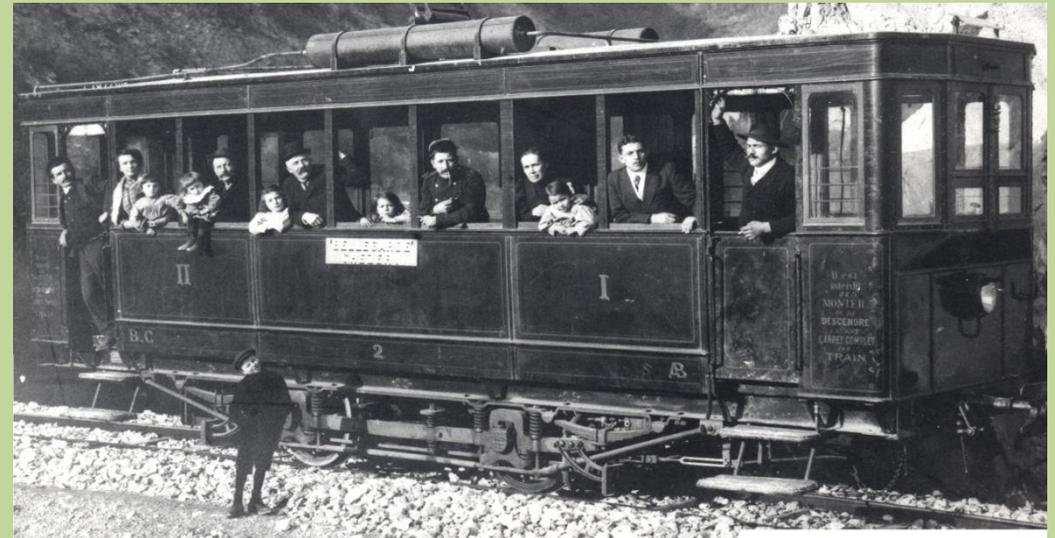
Avant la création du Tram Montanges et Champfromier sont reliés à Confort par le Pont du même nom qui est alors zone franche et un lieu très fréquenté pour ses épiceries où sont vendus des produits détaxés et à Chatillon, alors chef lieu de canton par le Pont de Coz.

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.



**1898 : Le service des Ponts et Chaussées, suite à une demande du conseil général étudie la construction d'une ligne de tram et d'une route pour relier Bellegarde à Chezery ; il est même envisager un prolongement jusqu'à Thoiry.**

La plus grande partie de cette ligne va être réalisée sur une voie établie en site propre en dehors du domaine public.

Le but est de désenclaver la vallée et faciliter l'exploitation de ses ressources, principalement les bois sapins mais aussi pour maintenir un équilibre avec les autres cantons du département qui sont presque tous équipés en lignes de ce type, bien que la population desservie soit faible avec environ cinq mille habitants.

Dans le cas où le projet serait mis à l'étude le conseil municipal de Montanges réunit le 22 Mai donne son avis sur ce projet : Il préférerait voir partir le tram de Saint Germain de Joux qui est un lieu central au lieu de Bellegarde pour aboutir à Chezery. Le conseil ajoute que vu la situation obérée de la commune, il fait toutes les réserves sur le rapport pécuniaire vu que chaque commune devra participer au financement du projet.

Lors de sa réunion du 29 Novembre 1899, le conseil examine la lettre adressée par le préfet à la commune aux sujet des contingents communaux afférents à la future ligne de tramway et qui vont être prochainement examinés par le conseil général qui va devoir statuer définitivement sur la construction d'un deuxième réseau départemental de tramways lors de sa cession extraordinaire de Janvier 1900.

Le conseil municipal considère :

1°- Vu le chiffre de 10000 francs demandé comme subvention à la commune.

**2°-Considérant que le tramway projeté n'est pas d'une grande utilité pour la commune dont les intérêts sont plutôt à Saint Germain et Nantua qu'à Bellegarde.**

3°-Que Montanges est d'ailleurs desservi par les stations de Chatillon et Saint Germain qui sont assez rapprochées.

4°-Que la situation financière de la commune ne lui permet de faire aucun sacrifice.

Il refuse de voter le montant de la subvention de 10000 francs demandée.

Dans cette même réunion le conseil refuse aussi le transfert à Bellegarde de la résidence du percepteur de Chatillon qui aurait pour but d'éloigner les contribuables de Montanges de leur perception. Au début du mois d'août 1900, la décision de mettre en œuvre la construction de la ligne est prise par le préfet et les premières études vont commencer dans toutes les communes concernées.

### **22 mai 1898 : Projet de Tramway.**

Le service des Ponts et Chaussées, suite à une demande du conseil général étudie la construction d'une ligne de tram et d'une route pour relier Bellegarde à Chezery ; il est même envisager un prolongement jusqu'à Thoiry.

La plus grande partie de cette ligne va être réalisée sur une voie établie en site propre en dehors du domaine public. Le but est de désenclaver la vallée et faciliter l'exploitation de ses ressources, principalement les bois sapins mais aussi pour maintenir un équilibre avec les autres cantons du département qui sont presque tous équipés en lignes de ce type, bien que la population desservie soit faible avec environ cinq mille habitants.

Dans le cas où un projet de tramway passant par Montanges serait mis à l'étude le conseil municipal préférerait le voir partir de Saint Germain de Joux au lieu de Bellegarde pour aboutir à Chezery. Le conseil fait remarquer que vu la situation obérée de la commune il fait toutes les réserves sous le rapport pécuniaire.

#### **11 juin 1899 : Projet de Tram depuis Saint Germain.**

Le conseil municipal de Saint Germain demande le départ du tram pour Chezery et vote pour cette réalisation la somme de 50 000 francs.

Les conseillers trouvent que le projet initial a un coût trop excessif et que le franchissement par deux fois de la Valserine entraînera des contraintes douanières que subiront les voyageurs et les entreprises.

Les communes de Montanges et Champfromier seraient également disposées à subventionner largement le tramway de Saint Germain à Chezery, le seul qui puisse servir efficacement les intérêts de leur région.

#### **24 août 1899 : Conseil général.**

Le conseil général vote la construction des sept lignes qui vont constituer le deuxième réseau du chemin de fer d'intérêt local.

#### **29 novembre 1899 : Lettre du préfet aux communes pour les subventions nécessaires à l'établissement de la ligne du tram.**

##### **Montanges n'est pas d'accord.**

Monsieur le Président a ouvert la séance et a fait connaître au Conseil que la réunion avait pour objet le vote des contingents communaux afférents à la ligne de tramway de Bellegarde à Chezery par Champfromier.

Monsieur le Président donne lecture au Conseil de la lettre qu'il vient de recevoir de Mr le Préfet, relative à cette affaire.

Le conseil après en avoir délibéré :

Vu la lettre de Mr le Préfet en date du 17 novembre courant, de laquelle il résulte que le Conseil Général sera appelé à statuer définitivement à sa session extraordinaire de janvier 1900 sur le projet de construction d'un 2° réseau départemental de tramways.

Vu le chiffre de la subvention demandée à la commune de Montanges.

Considérant que le tramway projeté n'est pas d'une grande utilité pour la commune, dont les intérêts sont plutôt à Saint Germain de Joux et à Nantua, qu'à Bellegarde.

Que Montanges est d'ailleurs desservi par les stations de Chatillon et de Saint Germain qui sont assez rapprochées.

Que la situation financière de la commune ne lui permet de faire aucun sacrifice :

**Le conseil municipal refuse le vote.**

#### **19 juillet 1900 : Enquête d'utilité publique au sujet de la construction de la ligne de tramway.**

Suivant une délibération du conseil général du 4 janvier relative à la construction d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local à traction électrique entre Bellegarde et Chezery et la rétrocession de cette ligne à messieurs Bergeron et fils le préfet ouvre une enquête d'utilité publique avec la possibilité faite aux habitants de consulter plans et courriers dans les différentes mairies et de recevoir les observations des riverains concernés.



Les communes vont accepter ce projet sauf Montanges qui refuse de le financer.

Le conseil municipal interprète les doléances de la population qui lui manifesté le regret de n'avoir pas eu à sa disposition un registre d'enquête où elle aurait pu les consigner.

Considérant que la ligne dans la traversée sur le territoire communal de Montanges dont elle se sert mais qu'elle ne dessert pas est tellement éloigné du bourg que pour s'y relier la commune devrait s'imposer des sacrifices hors de proportion avec ses ressources, en comparaison avec Confort que le tracé dessert d'une façon parfaite grâce à un lacet qui a été fait dans ce but unique.

### **Août 1900 : Délibérations des communes pour les participations financières :**

**Confort** : pas d'opposition, avis favorable.

**Champfromier** : pas d'opposition, avis favorable.

**Montanges** : *contre le tracé actuel, il faut rapprocher la ligne du village.*

**Forens** : avis favorable à condition d'avoir une gare au village.

**Lancrans** : avis favorable à condition que le pont sur la Valserine serve de passage aux voitures, le tracé est trop éloigné du village, que le pont soit en aval de la maison Arnaud. La commune se réserve le droit dans ces conditions de ne pas verser la somme de dix mille francs qu'elle a proposé.

**Bellegarde** : favorable.

**Collonges** : aucune observation, le conseil municipal n'a émis aucun avis.

**Chatillon** : La commission se déclare incompétente pour formuler un avis compte tenu de l'opposition de madame veuve Guillermet qui possède des droits sur la chute d'eau des moulins des pierres.

### **12 août 1900 : Doléances de la population de Montanges.**

Le conseil municipal,

Interprète sincère des unanimes doléances de la population du village qui lui a manifesté le regret de ne pas avoir eu à sa disposition à la mairie un registre d'enquête où elle aurait pu les consigner :

1°- Considérant que la ligne du tramway dans sa traversée sur le territoire de la commune dont elle se sert mais qu'elle ne dessert pas est tellement éloignée du bourg que pour s'y relier, la commune devrait s'imposer des sacrifices hors de proportion avec ses ressources.

2°- Que, construite d'après le tracé actuel, cette ligne au lieu d'être pour Montanges une cause d'amélioration, n'aura pour résultats certains que d'apporter de nombreuses entraves dans des terrains accidentés et malheureusement déjà trop morcelés.

3°- Que, malgré tous ces grands préjudices et autres la ligne sera pour les habitants sans espoir de compensation possible une lourde charge par suite des centimes nouveaux qu'ils devront supporter au même titre que ceux du village de Confort que le tracé dessert d'une façon parfaite grâce à un lacet qui a été fait dans ce but unique.

Qu'à l'aide d'un autre lacet Montanges serait aussi bien desservi que Confort.

Que la population établissant ce parallèle crie à l'injustice,

Voulant pour l'avenir dégager sa responsabilité,

**Proteste énergiquement contre le tracé actuel sur la commune et l'isolement dans lequel il la laisse.**

La rectification que demande la commune serait assurément la moins coûteuse vu les terrains qu'elle traverserait, ceux traversés par le dernier tracé étant d'un prix très élevé, de plus plusieurs lacets pourraient être supprimés sans inconvénient. Ainsi donc, tout en donnant satisfaction aux habitants, les intérêts de la commune, du département et de l'Etat seraient sauvegardés.

Le Conseil proteste donc énergiquement contre ce dernier tracé, qui desservirait très mal, le bourg de Montanges, comme il avait déjà protesté contre le tracé primitif. Pour prouver que la ligne peut être construite selon ses désirs et à bon compte, il prie instamment Mr le Préfet de vouloir bien l'autoriser à en faire une étude sommaire, par un homme compétent, aux frais de la commune.

**Dans une lettre adressée au maire le préfet fait remarquer que la commune de Montanges est d'autant moins fondée à réclamer des améliorations, vu qu'elle n'a pas voté son contingent de 10 000 francs pour la construction de cette ligne et en conséquence ses réclamations ne sont pas susceptibles d'être accueillies favorablement.**

### **07 décembre 1900 : Nouveau tracé de la ligne sur la commune de Montanges.**

Le maire François Berrod soumet au conseil la question du nouveau tracé du tram sur le territoire de la commune qui a été décidé lors de la réunion d'enquête à Bourg à la suite des justes réclamations du conseil municipal et de la population au sujet de l'isolement dans lequel la commune était laissée par le tracé primitif.

Après examen approfondi du nouveau tracé le conseil constate que ce qu'il demandait ne lui a pas été accordé et même que c'est tout à fait le contraire. Le conseil désire que la ligne aboutisse à la Maréchère, au Nord du village, pour suivre le niveau de la route N°14 qu'il pourrait même emprunter jusqu'à la limite de Champfromier et même plus loin, contrairement à ce qui avait été entrevu, le nouveau tracé qui a été fait par Mr Bonaz de Gex, rapproche la ligne du village à l'opposé de l'endroit demandé c'est à dire au Sud et pour arriver à la gare qui se construirait forcément au point le plus rapproché, la commune se verrait dans la nécessité pour y accéder de construire un chemin qui pour être praticable demanderait de nombreux lacets qui se feraient dans des propriétés d'un prix très élevé.

La rectification que demande la commune serait assurément moins coûteuse vu les terrains traversés tout en donnant satisfaction aux habitants et en préservant les intérêts du département.

Le conseil proteste donc de nouveau énergiquement contre ce tracé et pour prouver que la ligne peut être construite suivant sa demande, la commune propose à Mr le Préfet de vouloir l'autoriser à en faire une étude sommaire par un homme compétent aux frais de cette dernière.

### **21 février 1901 : Conseil général.**

Le conseil général approuve la disposition définitive du projet de la ligne de Bellegarde à Chezery et fixe à 1 568 000 francs le maximum des dépenses d'établissement.

Ce maximum est porté à l'article N°5 de la convention approuvée par le conseil général dans sa séance du 21 août 1902.

#### **20 mars 1902 : Lettre d'Honoré Bergeron à Mr le Préfet.**

Mr Honoré Bergeron expose que le 4 janvier 1900, le Conseil Général a concédé éventuellement à la Société Claude Bergeron, père et fils, le chemin de fer d'intérêt local de Bellegarde à Chezery, que cette société se trouve aujourd'hui dissoute par suite du décès de Mr Bergeron Père, et demande avec l'adhésion de ses cohéritiers, que le Conseil Général veuille bien reporté sur son nom seul, Bergeron Honoré, la concession primitivement accordée à la Société Claude Bergeron, père et fils, déclarant qu'il accepte toutes les conditions déjà imposées, et qu'il est prêt à signer les convention et cahier des charges. Mr Bergeron Honoré présentant toutes les garanties nécessaires pour en assurer le bon fonctionnement.

#### **4 janvier 1903 : Route de la Mulaz à Montanges.**

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.

#### **10 janvier 1905 : Tracé de la ligne sur Montanges.**

**Le conseil révisé sa position quant au tracé de la ligne du tram et demande que la ligne passe le plus près possible du village et que la gare soit construite dans le village.**

Le conseil municipal, sur l'exposé qui lui a été fait par Mr le Maire de la question de déviation de la ligne de tramway auprès du village de Montanges.

Considérant qu'il importe de rapprocher le plus possible la gare projetée du village,

Demande à Mr le Préfet de faire examiner s'il n'y aurait pas intérêt à faire établir la voie du tramway sur l'assiette de l'annexe aux chemins de GC N° 14 & 16 entre Confort et Montanges, annexe dont la construction a été décidée par le vote du programme décennal, et le prie de faire étudier d'urgence ce projet qui semble au conseil municipal de nature à diminuer le contingent à fournir par la commune de Montanges pour coopérer, sur son territoire, à la construction du Tram de Bellegarde à Chezery.

L'administration voudra bien, après cette étude, en faire connaître le résultat au Conseil municipal et lui indiquer le montant du contingent à fournir par la commune pour obtenir la gare près du village, suivant la déviation demandée par délibération en date du 7 octobre 1900.

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

Le conseil 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.

Le conseil municipal de Montanges demande à l'autorité supérieure que le nouveau pont sur la Valserine soit construit assez large pour laisser le passage aux automobiles qui vont emprunter la nouvelle route de la Mulaz à Montanges.

#### **12 novembre 1906 : Demande d'une coupe de bois extraordinaire en forêt de Chalam.**

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.

#### **28 novembre 1906 : Emplacement de la Gare de Montanges.**

Rapport de l'agent voyer communal au sujet de l'emplacement de la gare de Montanges et du raccordement de l'annexe du chemin de grande communication n°14 à l'annexe n°1 de Montanges à Confort.

#### **2 avril 1907 :**

Le préfet nomme une commission afin de déterminer les emplacements des différentes gares, haltes et voies d'accès dans les différents villages et lieux.

#### **7 avril 1907 :**

Après maintes discussions le conseil municipal de Montanges accepte les solutions prises par la compagnie et adresse un nouveau courrier au député Chanal pour qu'il obtienne auprès du préfet l'attribution d'une coupe de bois extraordinaire de bois dans la forêt de Chalam pour un montant de 42 000 francs qui servira pour le tram et pour la réalisation du projet d'adduction d'eau aux fontaines de Montanges.

#### **16 avril 1907 : Accord pour une coupe de bois extraordinaire.**

Le préfet accorde à la commune de Montanges la coupe de bois en cinq annuités.

#### **21 avril 1907 :**

Réunion du conseil municipal de Montanges qui accepte le nouvel emplacement de la gare ainsi que le nouveau tracé qui sera définitif.

### 12 juin 1907 : Coupes extraordinaires.

Le cabinet du ministère de l'agriculture confirme à la commune l'accord pour les coupes extraordinaires à effectuer pour le règlement des frais de la mise en œuvre des travaux pour le tram.

### 1907 : Transmission électrique.

En raison du profil difficile de la ligne on a opté pour la traction électrique ; le courant sera produit par une usine qui sera la propriété de l'exploitant.

Elle est construite au bord de la Valserine au lieu-dit « Sous Roche ».

Au lieu-dit « le Pont du Dragon » construit en 1890 sur un terrain appartenant à la famille d'un ancien soldat de Napoléon est construit un barrage qui sert de retenue pour l'eau qui est ensuite dirigée dans une conduite d'une longueur de neuf cents mètres.

Cette conduite en béton armé aboutissait à une cheminée d'équilibre d'où partait une conduite en acier d'un mètre et cinq centimètres de diamètre qui alimentait les deux groupes générateurs de courant continu.

Chacun d'eux comportait une turbine Francis de 380 chevaux entraînant une dynamo de 175 KW et une de 20 KW.

La ligne d'alimentation du tram comportait deux fils simples de 57 mm<sup>2</sup> qui étaient fixés à 6,35 mètres au-dessus du sol sur des poteaux en béton armé et en métal sur les viaducs et ponts.

Trois personnes sont embauchées comme électriciens et c'est la société Thomson Houston qui réalisa l'équipement électrique de ce tramway.

### 29 novembre 1907 : Contribution de la commune à la construction de la voie du Tram.

#### Le Sous-préfet au Maire de Montanges :

« Conformément à l'avis exprimé par la commission départementale dans sa séance du 19 octobre courant, Mr le Préfet a approuvé le projet relatif à la construction du chemin de grande communication N°14 entre Montanges et le Moulin des Pierres au territoire de la commune de Montanges.

Par même décision du 31 octobre 1907, Mr le Préfet a approuvé également la délibération en date du 8 septembre 1907 par laquelle le Conseil municipal a voté pour la part contributive de cette commune dans la dépense prévue le prélèvement de la somme de 8 300 francs sur le produit de la coupe de bois extraordinaire.

### Mars 1908 : Pont de Montanges.

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

En 1832 il figure sur le premier plan cadastral de Montanges mais il est détruit en 1866 dans un incendie.

Le meunier Antoine Sermet est alors relogé au village de Montanges.

### La construction du Pont des Pierres fut une entreprise périlleuse.

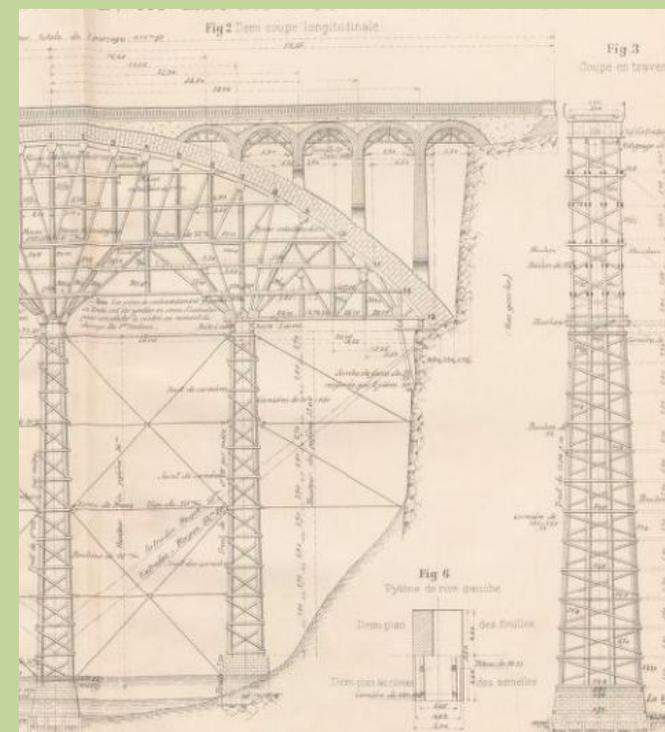
La conception fut assurée par l'ingénieur Picard et l'agent voyer Dor.

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.

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.

Les trois pylônes supportent la construction du cintre qui va accueillir les maçonneries.



### **26 avril 1908 : Renouveau de la demande d'une déviation via Trébillet puis Saint Germain.**

Certaines personnes demandent une amélioration au projet initial en ajoutant un tronçon qui partirait de Montanges descendrait à Trébillet et viendrait aboutir à la gare de Saint Germain de Joux. On aurait alors un réseau complet avec deux gares terminus et la vallée de la basse Semine avec les usines de Trébillet et Tacon ne serait plus sacrifiée avec cette seconde voie de six à huit kilomètres. Les habitants de la haute vallée de la Valserine pourraient se rendre indistinctement et suivant que leurs intérêts les amèneront à Bellegarde ou Saint Germain.

### **26 avril 1908 : Pont des Pierres : Projet Picard & Dor.**

Après examen des différents types de pont à construire a adopté le projet de pont en maçonnerie au lieu-dit Moulin des Pierres avec voûte principale de 80 mètres d'ouverture.

La conception est 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 doit se faire d'une seule arche qui supportera le tablier routier et ferroviaire.

### **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 va rendre 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.

### **Août 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.

### **25 août 1908 : Décès d'Eugène Bizot.**

Décès à Aix les Bains de Eugène Bizot à la suite d'une opération.

Nommé député en 1889 les électeurs vont lui renouveler son mandat à chaque élection tant il était populaire dans la vallée de la Valserine et le Pays de Gex.

Il fut pour une bonne part dans l'attribution des lignes de Longeraie à Divonne et celle de Bellegarde à Chezery ainsi que dans la construction de nombreux chemins comme celui de Menthrières.

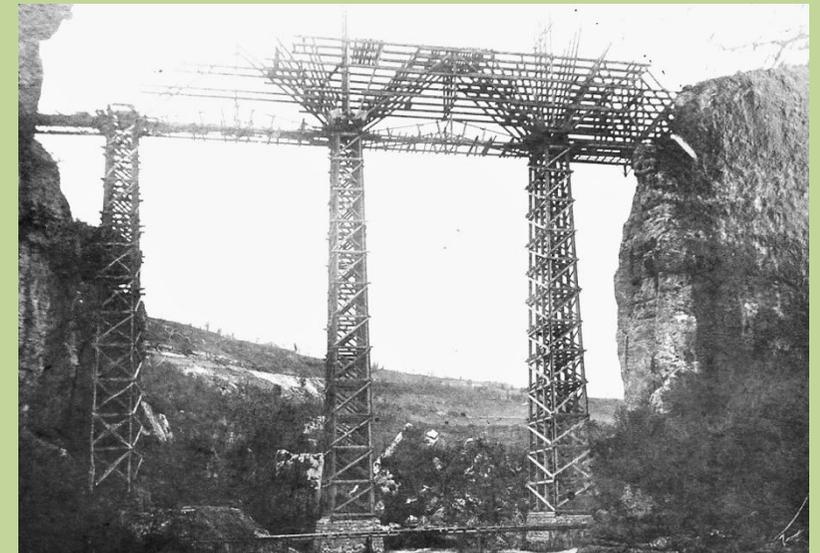
(Une plaque a été apposée à Chezery le 22 juin 1913).

### **1 septembre 1908 : Travaux de montage de la charpente.**

Début des travaux de 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 : 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. »

### Septembre 1908 : Pont de Bellegarde.

Les travaux de construction du pont de Bellegarde sont terminés.

Mr Petit, constructeur des travaux du chemin de fer dont Mr Bergeron est le concessionnaire a réuni dans un banquet à l'hôtel de la gare de Bellegarde les contremaîtres et ouvriers qui ont contribué à l'exécution du gracieux viaduc. Au dessert il a répondu au contre maître qui vient de le complimenter au nom de ses camarades :

« Est-il rien de plus naturel, à l'issue d'une œuvre commune où chacun a fait son devoir de réunir tous les collaborateurs de l'œuvre, grands et petit.

Et j'aurai voulu qu'à ce banquet tous y assistent.

Malheureusement nous avons à regretter Malterre, qui est mort victime du travail.

Messieurs j'aurai été content de voir autour de cette table tous ces braves compagnons qui ont montré pour la plus grande partie tant de dévouement pour l'exécution de ce travail souvent dangereux.

C'est un véritable lien de fraternité et d'estime mutuelle qui unit l'un et l'autre dans le travail le chef et ses vaillants collaborateurs.

C'est aussi un bel exemple pour les protagonistes de la lutte des classes.

Je vous remercie et compte sur votre précieux concours à tous pour m'aider à vaincre toutes les difficultés et mener à bien la construction du viaduc du Moulin des Pierres, lequel sera un chef d'œuvre de hardiesse, le seul en France pour le moment et le quatrième en Europe.

Plus tard chacun pourra dire, et il en aura le droit :

« J'ai construit le grand pont du Moulin des Pierres » car j'espère bien que nous conduirons l'œuvre à bien et que la comme au viaduc de Bellegarde chacun fera son devoir ;

Encore merci à tous ! »

### Novembre 1908 : Accident sur le chantier du Pont des Pierres.

Dans une descente Mr Georges Marquis était monté sur un wagonnet pour faire fonction de serre frein, mais ces derniers ne fonctionnant pas il voulut sauter mais restant accroché par ses vêtements, il fut traîné et blessé sérieusement au pied gauche.

Mr le docteur Hôtelier, qui avait été mandé téléphoniquement, arriva au plus tôt et put donner des soins.

Il a prescrit au malheureux jeune homme un repos de trois semaines.

### Novembre 1908 : Bagarre à Champfromier.

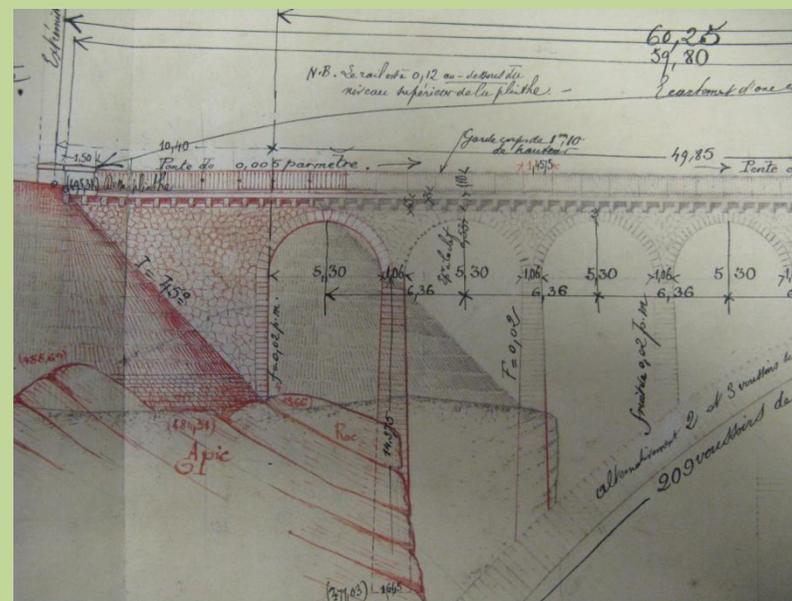
Des italiens qui travaillent à la construction de l'usine électrique du tram à Sous Roche, se sont pris de querelle en sortant de la cantine et ce à propos de règlement de compte. L'un d'eux a reçu une balle de revolver dans la main et une dans le ventre. Mr le docteur Guillermet n'a pu extraire la deuxième balle, trop profondément enfoncée dans les chairs et a du faire envoyer le blessé à l'hôpital de Nantua.

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 à 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'élégissement 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 : 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 écumant 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'adoucisent 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'arc-boutant 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 voûtellettes 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** : 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.

### **21 octobre 1909 : Décintrement du 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.

### **25 octobre 1909 : Le journal de l'Ain écrit dans une rubrique :**

Des bruits très inquiétants circulent à Bellegarde à propos du pont des Pierres que Mr Ruau, ministre doit inaugurer prochainement.

Certaines personnes autorisées assurent que cette grandiose entreprise, appelée à devenir une curiosité du département présente un aléa terrible :

« Le pont aurait fléchi latéralement et au décintrement un accident serait à redouter malgré la qualité hors ligne des matériaux et le sérieux de la construction .

Le décintrément qui devait être fait en présence du ministre sera simplement esquissé ce jour-là. Bien que des documents très précis nous soient parvenus, nous publions cette nouvelle sous les plus expresses réserves dans le seul but de prévenir des mécomptes et une catastrophe.

Quant aux responsabilités de cette situation, il appartient à d'autres de les rechercher. Peut-être incombent-elles simplement à l'audace technique des ingénieurs ou à des causes atmosphériques de dilatation. »

D'après les renseignements obtenus par le journal l'information serait erronée dans le sens que s'il y a eu un tassement il y a quelques six semaines pendant le clavage, les travaux ont repris depuis sans qu'on ait signalé le moindre incident.

Toute idée de danger doit être sérieusement écartée.

### **1909 : Avis administratif.**

Suivant actes passés devant Mr Prudon, Notaire à Nantua, sous leur date enregistrés, la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Bellegarde à Chezery a acquis de divers propriétaires les parcelles ci-dessous désignées et contenances comprises dans le tracé du chemin de fer au territoire de la commune de Montanges :

N° 867 & 868 / Clos Vergant : Propriétés de Mr Alfred Henri Billoud et Marie Julia Pelletier.

N° 870 1 871 / Clos Vergant : Propriété des époux François Marie Berrod et Mariette Pauline Marcellin.

La présente publication a lieu en exécution des articles 15 & 19 de la loi du 3.05.1841 pour arriver à la purge des hypothèques pouvant grever les parcelles acquises.

Signé : Berrod, Maire & Ferry, Administrateur.

### **07 novembre 1909 : Décintrément 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 décintrément 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 Valsérine. 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 décintrément. 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 décintrément 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, conseiller d'arrondissement et à monsieur Jules Reygrobellet adjoint au maire, celle de Chevalier du mérite agricole.**

**18 novembre 1909 :**

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 coté 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.

**1 février 1910 : Bureau des douanes au Pont de Lancrans.**

L'administration des douanes autorise la circulation des véhicules sur le nouveau pont reliant Bellegarde à Lancrans.

Un bureau de receveur est en construction à l'extrémité du pont.

Cette mise en service du viaduc constitue pour les usagers un raccourci très appréciable pour les véhicules ayant affaire dans les régions de Confort, Lancrans et Chezery.



### **2 mars 1910 : Accident mortel au Pont des Pierres.**

Les ouvriers du chantier du pont des pierres procèdent à l'enlèvement des cintres des arches d'élévation.

La semaine suivant le nommé Louis Vallier, âgé de 42 ans, employé au chantier du tramway a été tamponné par une rame de Wagons et a été tué sur le coup.

Le malheureux Vallier était sourd-muet.

### **22 mars 1910 : Conseil Municipal de Montanges.**

Le conseil de Montanges pose quelques réclamations au sujet de la construction de la ligne.

Entre autre la création du poste de douane à la gare de Montanges et non au Pont des Pierres.

Finalement les douaniers s'installeront bien au bout du Pont des Pierres.



### **16 mai 1910 : Travaux au Pont des Pierres.**

Début des travaux de rejointement de la voûte principale du pont des Pierres et des tympan qui se terminent au 10 juillet.

### **5 juin 1910 : Premier voyage de Bellegarde à Chezery.**

### **20 août 1911 : Diverses modifications dans les travaux.**

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 est terminée 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.

### **30 septembre 1910 : Pose du garde-corps.**

La pose du garde-corps sur le pont des Pierres marque l'achèvement complet des travaux de construction commencés en mai 1908 soit deux ans et cinq mois mais il convient de déduire les longs chômages nécessités par deux hivers rigoureux.

### **Octobre 1910 : Accident sous Montanges.**

Un convoi de ballastières remorqué par une locomotive qui conduisait les ouvriers à leur travail, ainsi que des matériaux a pris une allure vertigineuse dans une déclivité de la voie vers Montanges.

Pris d'une peur bien compréhensible Mr Massol, contremaître de l'entreprise, ainsi que Mr Berthet, entrepreneur de plâtrerie et peinture à Arlod, ont voulu sauter sur la voie où ils ont roulé pendant plusieurs mètres et se sont faits diverses contusions assez graves.

Plusieurs ouvriers qui ont fait de même s'en sont tirés avec des contusions de peu de gravité.

Ramenés à Bellegarde, ils ont reçu des soins que nécessitait leur état et ont été reconduits à leur domicile.

### **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 Grosfillix 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 Cîteaux, 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'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 communiquent 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 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 voie 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 ou 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 Bérard

### **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 Horme & 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 Horme & 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 : Inauguration du tram.**

La fête d'inauguration du tramway qui doit avoir lieu le dimanche 22 juin promet d'être des mieux réussies.

Les municipalités de Chézery e de Forens, sous l'impulsion énergique de leur sympathique maire MM Grosbégny 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 Chézery.

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 ou 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. Grosbégny, 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 poing 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 comprendrons 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 écouterait 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 de mes confrères, Michaux, de l'Avenir Régional, Roset, de la Tribune de Genève, Geoffray, du Progrès de Lyon, Laplace, du Lyon Républicain, 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 Chézery.

### **13 septembre 1913 : Décès de Mr Jules Dor.**

Chevalier de la légion d'honneur, agent voyer en chef du département de l'Ain, ingénieur des Arts et Manufactures.

Monsieur Dor était né à Champagne en Valromey en octobre 1854.

Après ses études il devient chef de section pour la construction du chemin de fer de Saint-Claude puis nommé agent voyer du canton de Nantua.

C'est grâce à lui que le réseau des chemins vicinaux s'est considérablement amélioré.

Son nom reste attaché à d'importants ouvrages d'art comme les ponts de Groslée, de Gevrieux et bien sûr du moulin des Pierres. Monsieur Dor était le beau-frère de Monsieur Bergeron, concessionnaire de la ligne de Bellegarde à Chezery.

### **1 décembre 1913 : Convention avec les Ets Bertolus à Bellegarde.**

Signature d'une convention entre la compagnie du chemin de fer représentée par monsieur Honoré Ferry, administrateur délégué et les communes limitrophes pour le passage d'une ligne de transport d'énergie électrique allant de l'usine hydro-électrique de Sous Roche à l'usine des carbures Bertolus à Arlod.

Les poteaux alimentant la ligne sont destinés à supporter les fils et sont placés suivant les tracés généraux de la compagnie aux endroits les moins dommageables.

La compagnie s'engage à verser deux cents francs forfaitaires pour les cinq premières années puis cent francs pour les années suivantes.

### **Février 1914 : Bellegarde : Embranchement Concert.**

Mise en place à Bellegarde de l'embranchement reliant la minoterie Convert à l'ancienne gare des Dombes, reconvertie en magasin.

### **10 juillet 1914 : Assemblée générale de la Compagnie.**

Les actionnaires de la compagnie sont convoqués en assemblée générale au siège social de la société pour délibérer sur le rapport du conseil d'administration, sur le bilan de 1913.

Les obligataires de la compagnie sont également convoqués pour nommer un successeur à Monsieur Jules Dor, récemment décédé.

### **Septembre 1914 : Raccordement au réseau PLM.**

La question du raccordement de la ligne avec le réseau du PLM à Bellegarde qui intéresse vivement les habitants de la vallée est enfin sur le point d'aboutir.

Monsieur Eugène Chanal, l'actif député est intervenu énergiquement auprès du ministre des Travaux Publics pour que satisfaction soit donnée dans le plus bref délai à toute notre région.

La question de la voie d'évitement qui permettra aux trains complets d'amener les voyageurs et les bagages devant la gare PLM est résolue.

Cette voie d'évitement sera établie sur le terrain PLM et non le long de l'avenue de la gare comme cela avait été prévu au début.

Cette voie sera mise en service après le vote du conseil général.

### **23 novembre 1919 : Fête Saint André à Montanges.**

La fête si populaire dans la région est célébrée cette année pour la première fois depuis 1913.

Inutile de dire que tout a été fait pour que le succès soit au rendez-vous.

Les bals ont fait merveille avec des danseurs de toute la vallée et chacun gardera un excellent souvenir de cette journée n remerciant en particulier les charmantes jeunes filles qui ont préparé dignement ces festivités.

Un tram supplémentaire pour Bellegarde et un pour Chezery ont été mis en place par la compagnie pour cette grande occasion.

### **1920 : Couturières de Sous-Roche.**

A cette époque la fréquentation du tram par des voyageurs masculins se rendant à Sous Roche est en très forte augmentation.

Ces messieurs venaient visiter des couturières un peu spéciales qui étaient embauchées par la femme du directeur de l'usine.

Tout est rentré rapidement dans l'ordre au détriment de la compagnie du BC qui a subi un important manque à gagner !!!

### **Mai 1920 : Accident à Lancrans.**

En provenance de Champfromier un wagon de bois trop chargé a déraillé vers le remblai de Rougeland non loin de Lancrans à proximité de la gare.

### **1920 : Louis Mallez : chef d'exploitation de la ligne.**

La régie départementale se substitue à la compagnie ESE et le siège social est déplacé dans ses locaux à Bourg en Bresse.

Louis Mallez reste le chef d'exploitation et dirige la ligne depuis ses bureaux bressans.

### **8 juin 1920 : Conditions d'exploitation.**

L'Officiel publie un décret modifiant temporairement les conditions d'exploitation de la ligne.

De nouvelles dispositions remplacent celles établies en 1906 relatives aux dépenses d'exploitation :

« Les recettes brutes, impôts déduits seront d'abord employées à couvrir les dépenses d'exploitation réellement faites et dûment justifiées.

S'il y a excédent des dépenses sur les recettes, le déficit sera partagé par moitié entre le département et la compagnie et la part du déficit à la charge du département sera mandatée à la compagnie dans le courant de l'année suivante pour ce qui n'aura pu être prélevé sur les bénéfiques revenant au département.

S'il y a excédent de recettes sur les dépenses le bénéfice sera également partagé par moitié. Cette convention prendra fin le 31 décembre 1925. »

### **8 novembre 1920 : Accident du tram.**

**Vers 17 heures le tram a déraillé dans la descente du Pont des Pierres par suite d'un mauvais fonctionnement des freins.**

Le convoi comprenait en plus des wagons de voyageurs deux wagons chargés de bois de chauffage ; Sous la poussée de ceux ci les freins furent impuissants à ralentir la marche et c'est à une forte allure que les voyageurs affolés se virent descendre vers le pont : quelques personnes prévoyant l'affreuse chute dans l'abîme, sautèrent du convoi.

Fort heureusement les wagons de bois déraillèrent puis se couchèrent sur la voie ; une rupture d'attelage s'étant produite l'automotrice continua sa route et dérailla à son tour avant le contour dangereux du pont. Aucun accident de personne mais on frémit en songeant à la catastrophe qui aurait pu se produire. (Abeille du Bugey).

### **22 mars 1924 : Arrêt au Pont des Pierres.**

Le conseil prie le préfet de bien vouloir intervenir auprès de l'administration du tram pour qu'un arrêt facultatif soit prévu au pont des Pierres à l'endroit où un arrêt existait déjà pour la visite de la douane avant sa suppression.

Cet arrêt s'explique par les nombreuses visites qui sont faites par les touristes qui viennent admirer ce merveilleux ouvrage d'art unique en son genre dans notre pays.

### **1925 : Usine de Sous-Roche.**

Eugène Duraffourd est le chef de l'usine de Sous Roche jusqu'en 1929.

Il y réside en compagnie de son épouse et ses deux fils Georges et René.

### **Novembre 1927 : Déraillement du Tram dans la descente après Montanges.**

Mardi, vers 17H, le tram du BC a déraillé dans la descente du Pont des Pierres, par suite d'un mauvais fonctionnement des freins. Le convoi comprenait en plus des wagons de voyageurs, deux wagons chargés de bois de chauffage ; sous la poussée de ceux-ci, les freins furent impuissants à ralentir la marche dans la déclivité, et, c'est à une forte allure que les voyageurs affolés se virent descendre vers le pont surplombant la Valsérine, d'une hauteur de 60 mètres ; quelques personnes prévoyant l'affreuse chute dans l'abîme, sautèrent du convoi.

Fort heureusement, les wagons de bois déraillèrent, puis se couchèrent sur la voie : une rupture d'attelage s'étant produite, l'automotrice continua sa route et dérailla à son tour, avant le contour dangereux.

La voie se trouve donc obstruée et endommagée : un service de transbordement a été organisé, afin d'assurer la marche des trains normalement. Pas d'accident de personne, mais on frémit en songeant à la catastrophe qui aurait pu se produire.

### **1 avril 1928 : Hôtel de Montanges.**

Monsieur Ducrot rachète l'ancienne auberge Joly située dans le quartier d'en bas appartenant alors à Henri Evrard.

Le tram Bellegarde Chezery va inspirer le nouveau nom de l'auberge transformé en « Hôtel de la Gare » avec des chambres pour les voyageurs.

Une épicerie et un bureau de tabac complètent l'activité.

### **1931 : Nouvelle automotrice de type : Jeumont.**

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 Horme & 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.

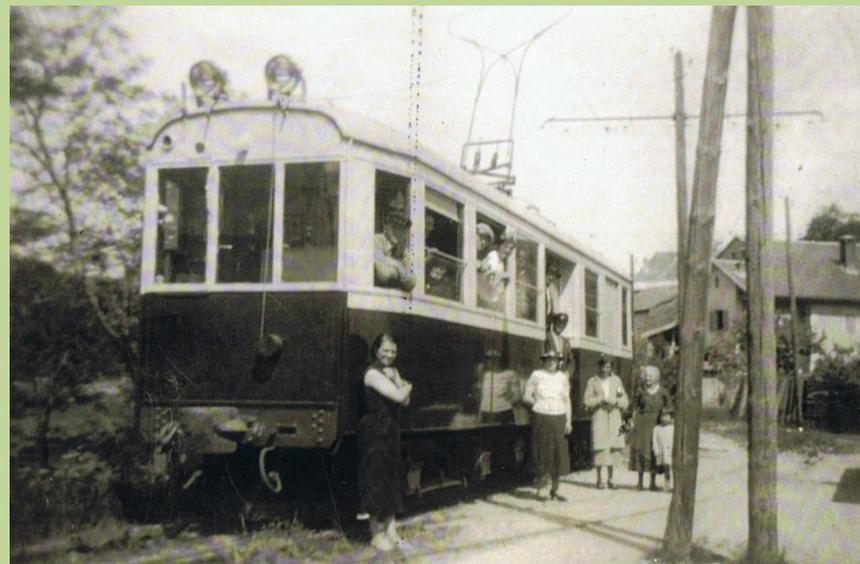
### **Marchandises transportées :**

-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 des raisins du midi sont commandés par Eugène Reygrobellet puis acheminés à Montanges pour l'amélioration de la piquette locale !



### **28 mars 1937 : Fortes pluies.**

La pluie tombée en quantité a provoqué un glissement de terrain sur la voie du tram du BC. A deux cents mètres environ au-dessus de la station de Lancrans, la voie s'est affaissée sur une longueur d'une vingtaine de mètres. Elle a été remise aussitôt en état, mais, par mesure de sécurité, le transbordement des voyageurs continue encore entre les automotrices effectuant l'aller et le retour.

Par ailleurs on a constaté de fortes fissures s'étendant sur une longueur d'environ 9 mètres sur la chaussée de la Nationale 491 entre Bellegarde et Lancrans, à une soixantaine de mètres de la maison Gay.

### **1 Mai 1937 : Conseil général.**

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.

### **1 mai 1937 : Lettre du comité de défense du Tram.**

**Chezery : Lettre au Maire :**

« Un comité de défense du Tram vient de se constituer à Chezery et groupe toute la population de la Vallée de la Valserine.

Ce comité ne peut accepter la suppression éventuelle du Tram qu'il considère comme une brimade et comme contraire aux intérêts de notre région.

Vous êtes certainement d'accord avec nous pour reconnaître que tout n'a pas été fait pour arriver à augmenter le trafic ; les brimades qu'ont eu à subir les usagers sont une preuve éclatante. Les habitants de la Vallée ne voulant pas être les sacrifiés ; ils ne veulent plus satisfaire les appétits gloutons qui se font jour. Nous croyons que pour des questions aussi importantes la voix des Conseils municipaux doit se faire entendre.

Le comité organise une réunion publique, le dimanche 9 mai à 14H à Chezery. Tous les conseillers généraux, Maires et responsables de l'exploitation sont invités. Nous espérons que vous serez à nos côtés pour la défense des intérêts de notre région.

Le comité de défense du BC.

### **9 mai 1937 : Comité de défense du tram.**

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 subies 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.

De nombreux habitants de Montanges participent à cette réunion.

### **14 mai 1937 : Député Nicod.**

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. »

### **31 mai 1937 : Arrêt du tram.**

Un service d'ordre a été mis en place tout au long de la ligne pour parer à tout incident à l'occasion du dernier voyage du tram.

Un premier car part ensuite depuis Bellegarde pour effectuer le nouveau service jusqu'à Chezery

C'est l'Autocar des établissements Tardieu qui va effectuer les différents trajets entre Bellegarde et Chezery jusqu'en 1945.

Le car de Mr Fioretti de Chezery lui succède.



1938 : Pétition des habitants de Montanges pour le maintien du Tram.

Particuliers de maintien du tramway

| Nom            | Signature      | Nom          | Signature    |
|----------------|----------------|--------------|--------------|
| Germay         | Germay         | E. Ballet    | E. Ballet    |
| Raymond        | Jamoy          | Sucrot       | Sucrot       |
| Blanc          | V. Blanc       | Fonot        | Fonot        |
| Berrad         | Berrad         | Vaillarm     | Vaillarm     |
| Berod          | Berod          | Marquis      | Marquis      |
| Berrod         | Berrod         | Buriet       | Buriet       |
| V. Julliard    | V. Julliard    | V. Romane    | V. Romane    |
| Antoine        | Antoine        | Mermay       | Mermay       |
| Pochet         | Pochet         | Ferrin       | Ferrin       |
| Embarre        | Embarre        | Dorel        | Dorel        |
| V. Basso       | Berrot         | Berod        | Berod        |
| Berrod Emile   | Berrod         | Restand      | Restand      |
| Collet Marie   | Collet         | Erard        | Erard        |
| V. Romane      | Romane         | Fucaillot    | Fucaillot    |
| Brechet        | Brechet        | Geopier      | Geopier      |
| H. Hermillon   | H. Hermillon   | V. Chalons   | V. Chalons   |
| Bernard        | Bernard        | Joly         | Joly         |
| Gasse          | Gasse          | Guillot      | Guillot      |
| L. Perrin      | L. Perrin      | Wattiau      | Wattiau      |
| Serignat       | Serignat       | V. Gaspelier | V. Gaspelier |
| V. Maurier     | V. Maurier     | Jacai        | Jacai        |
| V. Berrod      | V. Berrod      | Bondain      | Bondain      |
| V. Gros        | V. Gros        | Chaintreuil  | Chaintreuil  |
| Serignat       | H. Luy         | Maurier      | Maurier      |
| Cournery       | Cournery       | Devand       | Devand       |
| V. Roygobellet | Roygobellet    | Ballivet     | Ballivet     |
| L. Roygobellet | L. Roygobellet | Berrod       | Berrod       |
| L. Ballet      | L. Ballet      | Faire        | Faire        |

**Sur la ligne Bellegarde-Chézery.** — Mardi matin, arrivait la locomotrice qui effectuait le dernier voyage sur la ligne du tramway. A 7 h. 50 partait, de la cour de la gare, le premier car chargé d'effectuer ce service entre Bellegarde et Chézery. Un service d'ordre était organisé le long du trajet, pour parer à tout incident possible.

18 juin 1944 : Destruction du Pont des Pierres.

Le maquis sous les ordres du lieutenant Blétel fait sauter le Pont des Pierres et le lendemain le Pont de Confort.

Il est question de faire aussi sauter le Pont de Coz. Mr Evariste Fournier, se trouvant dans sa maison de Montanges signale aux dirigeants du maquis que la conduite d'eau de Bellegarde passe à côté du pont et qu'il serait dangereux de priver d'eau la ville entière. Le pont ne sautera pas.

### **Février 1945 : Service de car.**

Beaucoup de personnes protestent contre le fait que le petit car qui passe trois fois par semaine est toujours complet en arrivant au village et n'est donc d'aucune utilité ! Il faudrait réserver quelques places pour Montanges mais malheureusement Mr Fioretti n'est pas concessionnaire de la ligne assurant un le service à titre privé il ne lui est pas possible de lui imposer une clause de cette nature.

En tout cas le nécessaire a été fait pour obtenir le rétablissement du service normal de desserte : « Prenons patience cela viendra... peut-être !! ».

### **1945 : Champfromier : Tram et le car.**

**Texte de l'Avenir Régional par Mr Desvignes :**

« C'est en mai 1940 que sous les ordres d'un contremaître italien, on arrachait la voie du Tram. Ceci était la conséquence de la décision du Conseil Général prise sans connaissance approfondie de cause d'après le vote des municipalités pressenties à cet effet. Et ceci, malgré l'opposition unanime des habitants de la vallée de la Valserine.

La commune de Champfromier avait cependant voté en 1908 la somme de 160 000 francs pour la construction de la ligne avec en plus, la cession gratuite des terrains communaux nécessaires à son tracé.

Pour se rendre compte de l'importance de cette somme, il suffit de rappeler qu'à cette époque on dinait très bien à Bellegarde à l'Hôtel de France tenu par Mr Allion, pour 1,75 francs ; qu'on payait les œufs à 0 ;50 la douzaine ; le beurre à 2,50 francs le kilo ; la viande à 1 franc le kilo ; la feuillette de 110 litres de vin à 30 francs.

Faites vos comparaisons, amis lecteurs.

Il a été voté par la suite, Mr Jules Nicolle étant Maire, une autre subvention de 60 000 francs et une motion demandant le prolongement de la ligne jusqu'à Lelex-Mijoux.

D'autres hommes sont venus.

Nous avons eu le premier autobus en 1937, qui a roulé sous la protection de la Maréchaussée mobilisée, en tenue de campagne.

Preuve qu'on n'avait pas, en haut lieu, la conscience bien tranquille.

Quand on a fait une bonne action, n'est ce pas inutile de se faire escorter.

### **1954 : Reconstruction du pont des pierres à l'identique mais cette fois en béton.**

