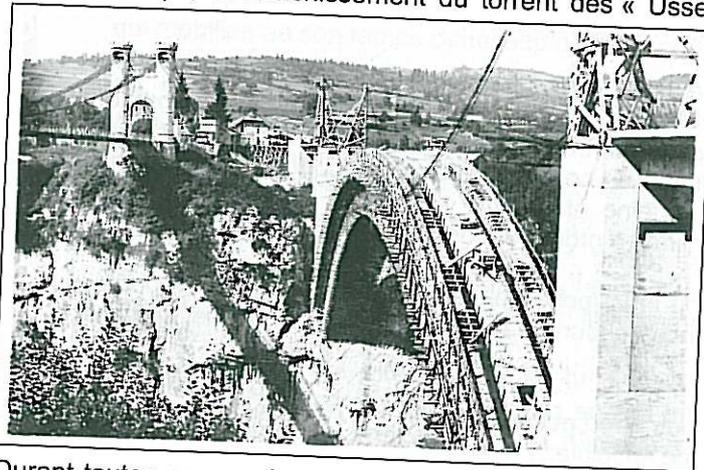


## LES PONTS DE LA CAILLE

De tout temps, le franchissement du torrent des « Usses » pour relier Genève à Annecy, a été difficile.. On devait descendre dans une profonde gorge vers le fond du canyon, et passer sur un vieux pont romain, qui finira par s'écrouler. Pour remplacer celui-ci, le roi Victor Amédée III, construit en 1870 un pont de pierre en amont. Néanmoins la descente au fond des Usses puis la remontée sur l'autre rive, reste longue, raide et très pénible pour les voitures chargées, surtout l'hiver. En 1818, une catastrophe rend le passage impossible, le pont de pierre est détruit. On le remplace par un pont de bois qu'il faut refaire en 1824 et 1829.



Durant toutes ces années, un rafistolage s'impose, la communication entre Genève et Annecy étant très hasardeuse. En mars 1832, la pluie occasionne un glissement de terrain qui coupe la route. Il faut cinq jours de travail à vingt deux terrassiers pour la réparer. Mais le passage est toujours dangereux, avec beaucoup d'accidents, comme celui de François Layat, un garçon de 25 ans qui trouve la mort dans la descente de la caille le 25 novembre 1834. Une évidence semble s'imposer : la nécessité de reconstruire une route et un pont de pierre. Mais une idée de la municipalité d'Annecy, soucieuse du développement économique de la ville avec Genève, est de construire un pont suspendu. La décision ferme et définitive de mettre en œuvre ce projet est prise le 1<sup>er</sup> mai 1837. Un défit fantastique : un pont de 194 mètres de longueur, à 150 mètres au dessus du torrent. Pour construire ce pont et aménager la route d'accès, le gouvernement sarde accorde une concession assortie d'un péage, d'une durée de 66 ans.

Les travaux débutent le 10 mars 1838 et le pont est édifié avec une rapidité étonnante, car il est achevé un an et quatre mois plus tard, le 1<sup>er</sup> juillet 1839. Au total vingt câbles sont réunis en trois groupes de quatre sur chaque côté du pont. Chacun de ces câbles, est constitué de cent cinquante quatre fils de fer parallèles, ligaturés ensemble tout les vingt centimètres. Au sommet des quatre tours, ils reposent sur des rouleaux. Sur les deux rives, ils s'accrochent à d'autres câbles qui descendent soixante six câbles de suspente, cent trente trois de chaque côté pour supporter des poutrelles en bois, sur lesquelles reposent la chaussée faite d'un platelage en bois. Reste à éprouver la solidité, cela est fait le 9 juillet .Le tablier pèse 166 780 kg, on y apporte 219 600kg de gravier et de terre. La pluie survenue pendant cette opération imbibe d'eau la terre, ce qui accroît encore le poids. Mais le pont ne bronche pas et peut être ouvert à la circulation.

C'est le 11 juillet 1839 qu'a lieu l'inauguration officielle, devant 12 000 personnes, de ce pont baptisé le pont Charles-Albert. La construction du pont favorise le temps de trajet Annecy /Genève qui passe de sept heures à cinq heures. L'ouverture incite à construire un établissement thermal pouvant accueillir une centaine de curistes.

Le seul défaut du pont est dû à son manque de contrevents, il a tendance à onduler au passage des véhicules et surtout au vent. Les automobilistes en font l'expérience lors d'un ouragan le 11 mars 1861, quand une bourrasque d'une violence inouïe soulève le tablier qui est projeté jusqu' à la hauteur des tours. Le pont retombe à grand fracas et de nombreuses suspentes se rompent, entraînant une partie du tablier dans le vide. Mais les structures porteuses ont résisté. Pour éviter qu'un tel accident ne se reproduise, on tend, de chaque côté du tablier, un câble destiné à empêcher son soulèvement.

En 1879, une galerie d'assainissement est percée pour assécher et aérer les chambres d'amarrages sur la rive gauche. Puis de 1881 à 1886, le pont est l'objet de toute une série de travaux importants :

- Réfection du système d'ancrage sur les deux rives.

- Renforcement des câbles porteurs, en leur rajoutant des fils de fer, dont le nombre est porté de cent cinquante quatre à deux cent soixante dix par câble.
- Changement des câbles à fils parallèles des suspentes en câbles à fils torsadés
- Remplacement des poutrelles en bois par des métalliques.
- Fixation en diagonale sous le tablier, des pièces de métal capables d'assurer un contreventement horizontal efficace.
- Remplacement du bois des trottoirs et des garde corps par du métal.
- Couronnement des tours modifié par de larges ouvertures pour donner un accès facile aux rouleaux supportant les câbles, et pour accéder à ces ouvertures, des escaliers en spirale sont fixés le long de ces tours.

Le pont semble prêt à affronter le XXème siècle et son trafic de véhicules est beaucoup plus important. C'est vrai jusqu'à ce qu'on envisage en 1920 de relier Annecy à St Julien par un tramway. Il s'avère alors que le pont Charles-Albert ne peut faire face à cette nouvelle situation.

Comme un siècle plus tôt, le défi est relevé et l'on décide de lancer sur la gorge des Usses un nouveau pont, en béton. Il est construit de 1924 à 1928 sur les plans de l'ingénieur Caquot. Il s'agit d'un arc en béton, non armé longitudinalement, d'une ouverture de cent quarante mètres, ce qui est alors le record du monde de portée pour une arche. Cette arche est encadrée par deux pylônes, hauts de vingt huit mètres.

Le tout supporte un tablier long de deux cent vingt huit mètres. Ce magnifique pont en béton est soumis aux essais de charge le 9 janvier 1929, et inauguré le 22 août 1932.

Cependant, à partir de 1962, on découvre des désordres survenus dans les maçonneries : décollement et éclatement du béton, mise à nue des armatures, apparition de fissures. De telles défaillances ne sont pas dues à la conception, mais à la mauvaise qualité du béton de l'époque. La première campagne de travaux en 1964 consiste à couler sur le tablier une dalle et une chape d'étanchéité. Puis de 1968 à 1970 on procède à des travaux de ragréage sur les deux pylônes.

Devant la complexité des travaux, l'idée d'une reconstruction complète de l'ouvrage est émise. Mais on fait appel à des matériaux nouveaux comme la pâte époxy ou la résine époxy uréthane. Ainsi est sauvé le pont en béton.

Et le vieux pont ? Ce dernier a néanmoins été conservé et demande lui aussi de nombreux travaux d'entretien. En 1960, le système d'ancrage par des câbles amarrés sous terre est remplacé par un système de tirant noyé dans du béton. On repeint tous les câbles et tous les éléments métalliques. En 1973 et 1974 on refait les deux piles de la rive droite installant à l'intérieur d'une d'elles, des toilettes publiques, nécessaires en raison de la fréquentation du site. En 1977, les deux câbles latéraux de contreventement sont changés. En 1979, les câbles porteurs et les suspentes reçoivent trois couches de peinture au goudron, et des projecteurs illuminent le pont, la nuit. En 1992, tous les éléments de suspension sont changés.

Après une telle cure de rajeunissement, le pont suspendu vient sans doute de signer un nouveau bail. Désormais le pont Charles-Albert n'est plus qu'un prestigieux témoin de la technologie d'antan. Et à ce titre, il bénéficie, depuis 1966, d'une protection légale en vertu de son inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Le pont de la Caille doit son appellation au nom d'un hameau situé en bas de l'église d'Allonzier, ainsi nommé, dit-on, parce qu'on y voyait une auberge ayant une caille sur son enseigne. Ce nom est passé au vieux pont construit plus bas sur les Usses, puis au pont suspendu également baptisé « Charles-Albert » (roi de Sardaigne de 1831 à 1849, la Savoie étant encore sarde jusqu'en 1860) enfin au pont actuel.

