

Quand le bus priva l'arrivée du tramway

Une loi du 13 août 1914 vient déclarer les trois projets de chemin de fer d'utilité publique mais les travaux sont abandonnés à cause d'une... ligne de bus.

SAINT-JULIEN

Le 25 août 1899, les Suisses et Haut-Savoiards pouvaient lire dans leur quotidien La Suisse : « Le Conseil Général de la Haute-Savoie a accordé à M. Burtin, agissant au nom d'un consortium, la concession d'un tramway électrique de Saint-Julien à Annecy, avec rattachement par la voie étroite Genève-Saint-Julien. Le capital sera de quatre millions de francs. On pourra se rendre de Genève à Annecy en une heure et trente minutes, ce sera un grand progrès, le trajet interminable imposé actuellement aux voyageurs rendant très incommode aux Genevois une excursion au rattachement lac qui baigne le château de Duingt et l'abbaye de Talloires. »

En 1912, rien n'est entamé...

Ce chemin de fer ne verra jamais le jour... Dans sa publication mise en ligne sur le site de La Savoienne, Gérard Lepère explique l'histoire de cette construction inachevée. Deux autres lignes de chemin de fer étaient ainsi en projet à cette époque d'avant-guerre. L'une devait relier Annecy à Seyssel et l'autre devait partir de Lugrin et arriver à Her-

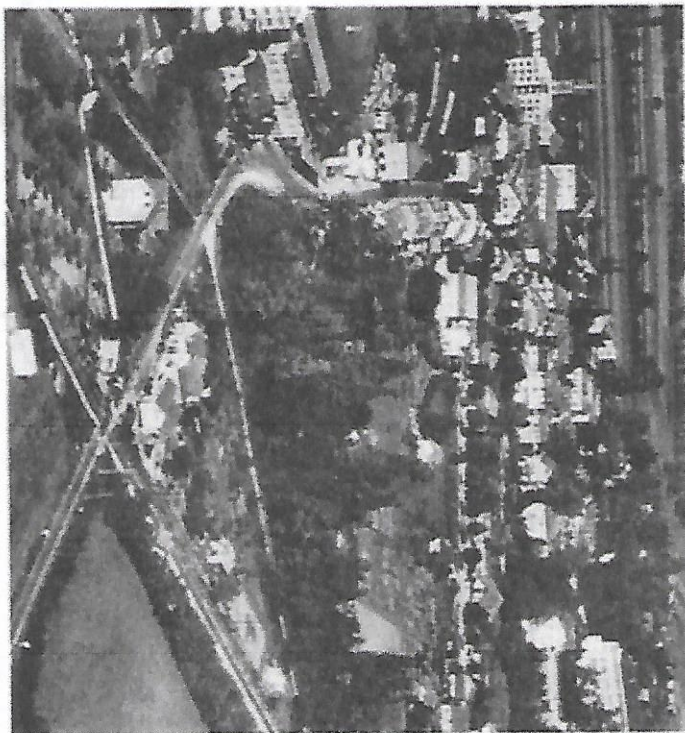
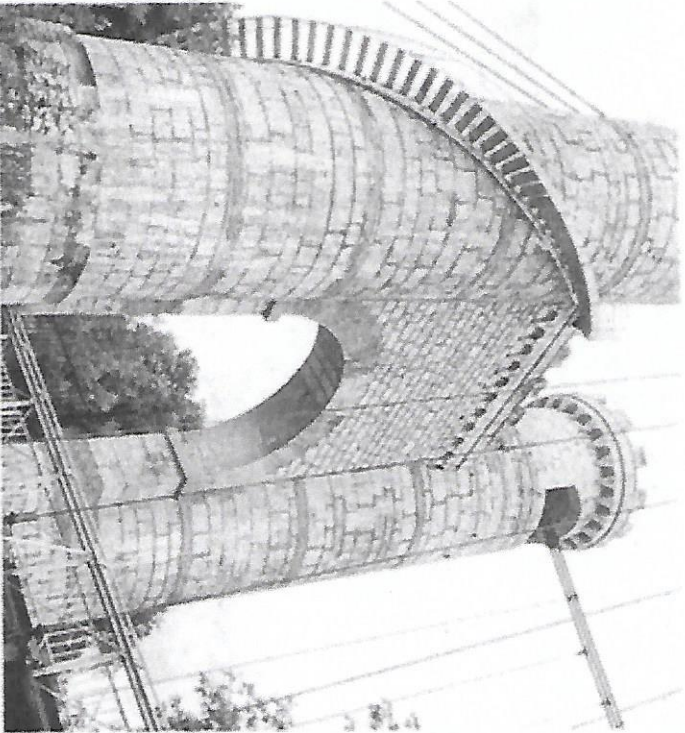
mannance. Le besoin d'infrastructure était criant à une époque où seul un service de voitures hippomobiles permettait de relier Annecy à Saint-Julien. La voiture partait d'Annecy pour 35 km à 4 h 30 du matin pour arriver à 11 h. Quant au retour, il était un peu plus court, puisqu'il partait à midi et arrivait à 17 h.

A gauche, le pont de la Caille et à droite une vue générale de Saint-Julien avec les traces des remblais et ponts de la ligne ferroviaire inachevés.

En 1907, la création de la Société Anonyme dite Compagnie de Tramway Annecy-Saint-Julien est annoncée comme imminente, et il est prévu que le chemin de fer fonctionnerait au gaz. Mais en 1912, rien n'est entamé et les populations attendent toujours. Au final, une loi du 13 août 1914 vient déclarer les

trois projets de chemin de fer d'utilité publique, et finalement, les travaux seront fin prêts à être entamés en 1923, lorsqu'ils sont concrètement attribués à l'entreprise Beaudet, Donon et Roussel de Paris. Il était prévu que les travaux se terminent en 1925 et les délais étaient bien partis pour être respectés. Cepen-

dant, les travaux furent abandonnés puisqu'entre-temps, une ligne de bus est mise en place. Ce train qui ne verra jamais le jour devait traverser les communes de Brogny, Pringy, Allonzier et devait emprunter le nouveau pont de la Caille pour franchir les Ussets...



Le pont de la Caille

D'une longueur de 232 mètres, il fut construit pour supporter le poids de la ligne du tramway Annecy-Saint-Julien, puis que l'ancien pont suspendu (Pont Charles-Albert datant de 1839) n'était pas adapté à une charge aussi lourde. Construit en 1926 par l'ingénieur Albert Cagnot, il portera son nom et constituera le record du monde de portée pour une arche. Si le projet de chemin de fer n'a jamais vu le jour, le pont Cagnot sera quant à lui ouvert aux véhicules 10 ans plus tard, tandis que le pont Charles-Albert sera réservé aux piétons et aux bicyclettes.

Le "nouveau" pont de la Caille avait été construit pour le tramway

La chose peut paraître étonnante, mais le nouveau pont de la Caille, pourtant traversé chaque jour par des milliers d'automobilistes, n'a pas été conçu pour les voitures !

CRUSEILLES

En effet, c'est dans le cadre du projet de construction d'une ligne de tramway entre Saint-Julien-en-Genevois et Annecy que ce pont a été réalisé. Affaire calamiteuse s'il en est, cette liaison ferroviaire entre Saint-Julien, et donc Genève, et Annecy est évoquée dès les années 1890, mais ne se concrétisera qu'après la Première Guerre mondiale. Les travaux de cette ligne sont estimés à 3,2 millions de francs, mais les études traînent en longueur car le département a du mal à obtenir une aide financière conséquente de l'État et la traversée des gorges des Usse s'avère complexe. Les travaux finissent par débuter en 1923 à Saint-Julien, au Châble et à Cruseilles. Mais des difficultés financières obligent bientôt à stopper le chantier, qui redémarre quelque mois plus tard avant d'être à nouveau arrêté par le mauvais temps de l'hiver 1925-1926. A la fin de l'année 1926, les caisses sont vides et les élus du Conseil général, furieux, demandent l'abandon de ce projet maudit. Après d'interminables discussions, le Conseil général décide de ne financer que les parties achevées ou en cours de construction, afin de les préserver en attendant des jours meilleurs. Plus grand pont à arche unique du monde à cette époque, cet ouvrage d'art destiné au passage de tramways fut construit par la Compagnie lyonnaise d'entreprise et de travaux d'art, d'après les plans de l'ingénieur Albert



De 1924 à 1928, le nouveau pont de la Caille en construction.

Caquot

L'édifice est constitué d'un arc en béton, non armé longitudinalement, d'une ouverture de 140 mètres. L'arche, réalisée sur cintre, est encadrée par deux pylônes évidés, en béton armé, hauts de 28 mètres. L'ensemble supporte un tablier d'une longueur totale de 228 mètres. Le 9 jan-

vier 1929, un essai de charge est réalisé pour tester la solidité du pont. Des dizaines de camions lourdement chargés appartenant aux Ponts et Chaussées et à des entreprises privées s'avancent en convoi sur l'édifice, leur poids total est de 175 200 kilos. Alors que le pont sera inauguré en grande pompe le 22 août 1932



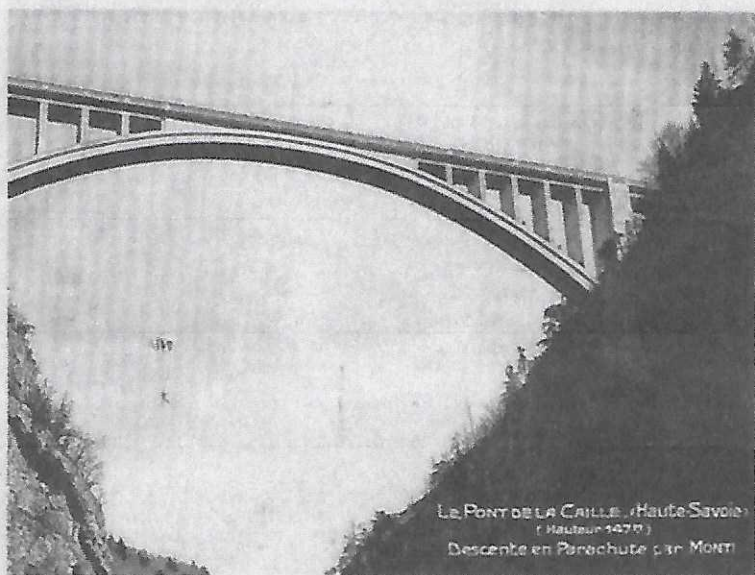
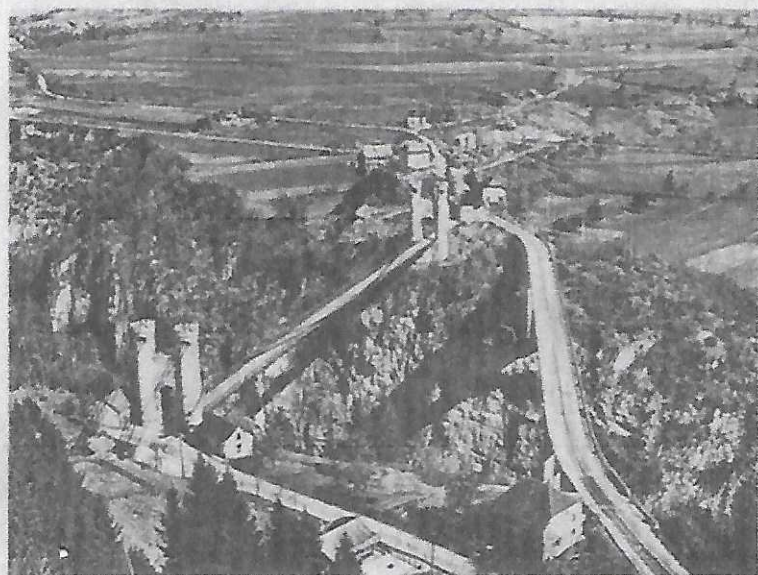
par Gaston Gourdeau, secrétaire d'état au tourisme, la question du maintien ou de la destruction de l'ancien pont est posée au sein du Conseil général. Jugé en bon état de conservation, le pont « Charles Albert » est finalement conservé, mais interdit à la circulation des véhicules. En ce qui concerne le pont

« Caquot », des fissures et des problèmes divers vont apparaître dès 1962. Des rénovations régulières, en 1962, 1973, 1977, 1979, 1986, 1992 et 2009, permettront de résoudre l'ensemble des problèmes et de maintenir l'ouvrage dans un parfait état de fonctionnement.

DOMINIQUE ERNST

Le parachutiste du pont de la Caille

En avril 1932, Des journalistes et des milliers de spectateurs sont présents pour assister à l'exploit du jeune Louis Monti. Ce dernier a obtenu de la préfecture l'autorisation de sauter en parachute dans le ravin des Usse depuis le parapet du pont "moderne". Une carte postale éditée pour l'occasion immortalisera la réussite de cet exploit. La manifestation fut malheureusement ternie par la mort d'un spectateur qui, penché sur le parapet pour mieux voir l'envol du parachutiste, fit une chute mortelle de plus de 100 mètres au fond du ravin. Quant au téméraire Louis Monti, il ne profitera guère de sa notoriété, car il sera victime quelques jours plus tard d'un accident mortel à l'occasion d'un nouveau saut.



LE PONT DE LA CAILLE (Haute-Savoie)
(Hauteur 147 m)
Descente en Parachute par Monti