

LE VIADUC : gloire et déboires

Qu'elle soit de Bourg à Bellegarde, des Carpates ou du Haut-Bugey, la pittoresque ligne de chemin de fer qui dessert notre territoire a son histoire.

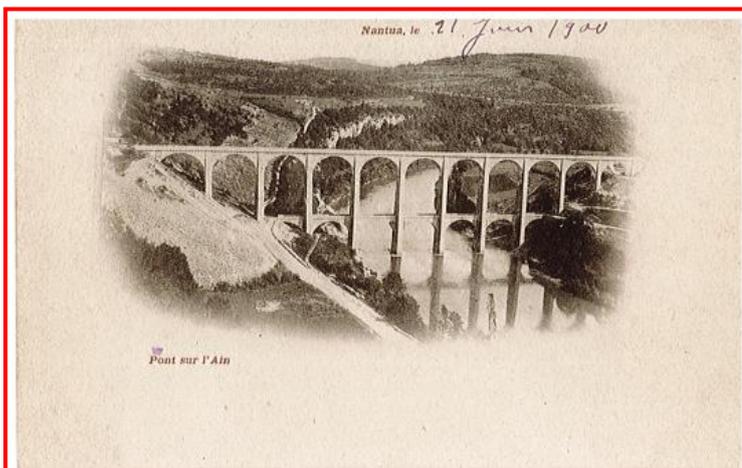
Dans un contexte visant à créer un réseau ferroviaire dense, atout majeur d'un aménagement du territoire national, le décret du 30 mars 1867 est signé au Palais des Tuileries par l'Empereur Napoléon III. Il déclare d'utilité publique cette ligne d'intérêt local.

Dans le département de l'Ain, le comte Léopold Le Hon, président du Conseil Général fixe un programme cohérent de chemins de fer économiques. La Compagnie des Dombes, société anonyme créée le 2 septembre 1863, par Lazare Mangini et ses fils Lucien et Félix, obtient la concession de la ligne Bourg-La Cluse le 1^{er} septembre 1866.

Construire cette ligne nécessitait la réalisation d'ouvrages d'art répondant aux normes de la circulation des trains. **Etat du viaduc le 13 juillet 1944** **de ces ouvrages est le viaduc de Cize-Bolozon** où se superposent la route et le fer. Ancré sur les communes de Corveissiat et de Bolozon, ce viaduc commencé en 1872 fut achevé en 1875. Pendant trois ans, ingénieurs et ouvriers montèrent le squelette destiné à supporter un tablier de 280 mètres de long. Au premier étage, une route et au second étage le chemin de fer à environ 53 mètres au-dessus du niveau de la rivière d'Ain. Les archives nous renseignent sur les moyens employés : *«Pour les fondations, le béton était coulé dans l'eau avec des caisses semi-cylindriques s'ouvrant par le milieu et descendues par des treuils dans une enceinte de palplanches et pieux enfoncés à bras d'homme... Les matériaux arrivaient par voies de soixante, établies entre les lieux de stockage et d'emploi. Le béton des fondations était composé de chaux mêlé de gravier de rivière et de pierre cassée. En élévation, on utilisait la chaux hydraulique de Virieu-le-Grand. La pierre brute, les moellons de parement, angles, voussoirs, corbeaux, étaient extraits de la tranchée de la rampe de Bolozon, du souterrain de Racouze et de carrières voisines».*

La Compagnie des Dombes et des Chemins de Fer du Sud-Est était dissoute en janvier 1884. La ligne fut alors intégrée et exploitée par le P.L.M., la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Le 1^{er} janvier 1938, la S.N.C.F. est devenue gestionnaire de la ligne Bourg – Bellegarde.

Durant près de 80 ans, les lourdes locomotives à traction vapeur ont «foulé» les rails du viaduc. Leur vitesse maximum était de 50 km/heure.



Dès 1940, les lignes de montagne avaient subi des restrictions dues au manque de charbon, de pétrole et d'huile. Le trafic était alors réduit au minimum et les trains étaient devenus des trains marchandises-voyageurs à vitesse peu performante.

Quatre ans plus tard, la seconde guerre mondiale touchait à sa fin. Pour ralentir la retraite des allemands, la Résistance avait décidé d'endommager le viaduc afin de couper les communications ferrées. Le 12 juillet 1944, des charges explosives avaient été placées sur les clés de voûte sous voie entre les piles 7 et 8 et entre les piles 6 et 7.

A 7h 05 du matin, sous l'effet des explosifs, en une vingtaine de minutes, l'imposant viaduc de pierre s'écroulait dans un fracas épouvantable. Malheureusement, ce qui ne devait être qu'un endommagement s'était révélé fatal à l'ouvrage.

La visite effectuée par les agents de service les 3 et 4 janvier 1945, signalait :

« *Tout l'ouvrage est détruit jusqu'aux fondations à l'exception :*

1°) les voûtes extrêmes.

2°) de la pile 4 qui se dresse très avariée sur environ 10 m de haut.

3°) de la pile 7 subsistant sur quelques mètres de hauteur et qui s'est couchée en entraînant une partie du béton de fondation.»

Dans les années qui ont suivi, les populations locales qui se rendaient à Bourg, Oyonnax ou Nantua ont dû faire preuve d'imagination pour franchir la rivière d'Ain. Les trains en provenance de Bourg, un le matin et un le soir, s'arrêtaient sur une plate-forme à la sortie du tunnel de Racouze où des buttoirs avaient été aménagés. Les voyageurs devaient remonter à pied par un chemin escarpé jusqu'à la route qui va de la stèle des maquis du Gros Chêne à Grand-Corent. Au débouché du sentier, les attendait la camionnette «Berliet» de M. Urbain Joguet, aubergiste à Daranche. Les voyageurs, entassés sur la plate-forme arrière, assis sur d'antiques bancs des bois, étaient véhiculés jusqu'à la gare de Cize-Bolozon pour réembarquer dans un autre train qui les emmenait vers le Bugey. Ils franchissaient la rivière sur le barrage situé en amont. Le vieux car de M. Maire de Thoirette prit ensuite la relève. Le prix du transbordement était compris dans le billet ferroviaire.

Les travaux de reconstruction «à l'identique», attribués par marché du 22 octobre 1946 à l'entreprise Lajoinie de Neuilly-sur-Seine, ont débuté en 1947. Seuls deux points ont été améliorés : la consolidation et le renforcement de l'ensemble de l'ouvrage et l'élargissement du passage routier qui, de 1,90 m était porté à 2,50 m. Dès 1946, une passerelle empruntée par les ouvriers et l'installation de blondins électriques pour le transport des matériaux de construction furent mis en place. La pierre remplacée en grande partie par du béton étant réservée au parement. Malgré incidents et accidents mortels, les travaux avancèrent de façon spectaculaire. Terminé le 13 mai 1950, le viaduc a été emprunté dès le lendemain matin à 5 h 04 par l'autorail 2403. La ligne, non électrifiée, était empruntée par des autorails à traction diesel, mais les locomotives à vapeur y ont circulé jusqu'en 1955.

En 1992, l'entreprise angevine Petrissans a réalisé d'importants travaux afin de conforter et de protéger les assises du viaduc avec mise en place de 140 gabions, parallélépipèdes grillagés de 14 à 15 tonnes chacun.

Le viaduc, notre viaduc, joyau de cette ligne devenue celle de Bourg-en-Bresse à Oyonnax a été le clou de la belle fête du Centenaire, les 4 et 5 mai 1985. Ambiance 1885, avec locomotive à vapeur, costumes d'époque, folklore et exposition, tout était au rendez-vous pour la fête, un centenaire dans la joie.

Et puis, cette affiche : «*Pour améliorer la desserte TGV Paris-Genève, d'importants travaux de voie et d'électrification seront effectués entre Bourg-en-Bresse et Nurieux. A partir du lundi 29 août 2005, tous les trains entre Bourg-en-Bresse et Oyonnax seront remplacés par des autocars*». Cinq ans de travaux d'adaptation ont été nécessaires avant que le T.G.V. reliant Paris à Genève franchisse le viaduc le 12 décembre 2010.

