

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

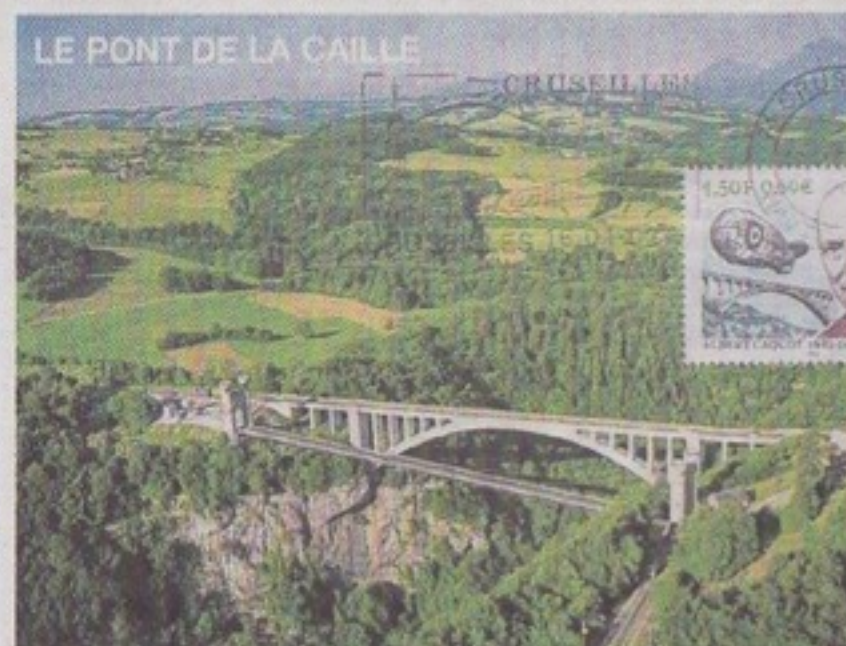
En effet, c'est dans le cadre du projet de construction d'une ligne de tramway entre Saint-Julien-en-Genevois et Annecy que ce pont a été réalisé ! Affaire calamiteuse s'il en est, cette liaison ferroviaire entre Saint-Julien, et donc Genève, et Annecy est évoquée dès les années 1890, mais ne se concrétisera 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



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.

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

