

CHEMINS ET ROUTES DE LYON À GENÈVE

13 mars 2020

La plaine de l'Ain, entre Château-Gaillard, Ambronay, Saint-Jean-Le-Vieux, Jujurieux et Pont-d'Ain constitue une vaste zone d'échange, où les axes de communication s'y sont croisés au gré du temps, des nécessités et des techniques. Les traces les plus anciennes connues sont datées du Néolithique¹.

En 2014 l'INRAP² repère et identifie une voie gauloise orientée en direction des monts du Bugey, située dans le secteur d'extension de la carrière des Colombières à Saint-Jean-le-Vieux, au sud du hameau d'Hauterive. Ces vestiges corroborent la thèse de Christian Cloppet, réalisée en 1996 à l'Université de Strasbourg II³, qui met en évidence un tracé principal gallo-romain reliant Lyon à Genève, passant par Château-Gaillard, Ambronay, Hauterive, La Route, Chenavel, Ménétruel et Leymiat.

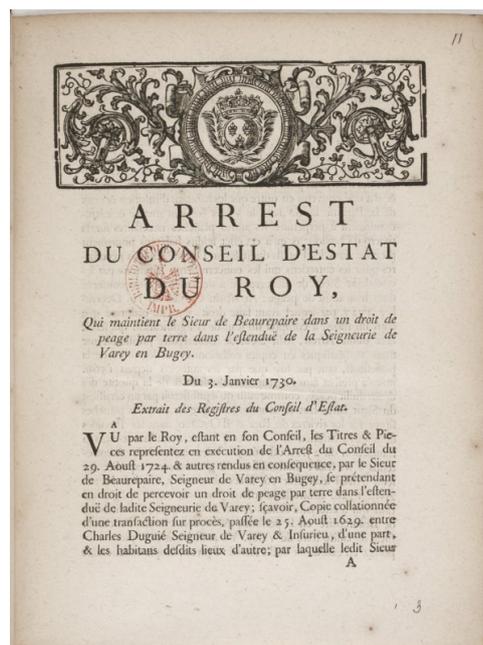
Jusqu'au XIX^e siècle les itinéraires terrestres par les monts du Bugey sont en concurrence défavorable avec celui des berges du Rhône, le handicap étant le relief et l'isolement. Ils ont cependant connu une certaine fréquentation, à pied, à cheval ou en voiture, que ce soit pour le voyage, le commerce, la Poste ou le roulage.

A la fin du XX^e siècle, la création des autoroutes A42 et A40, de Lyon à Pont-d'Ain et de Mâcon à Saint Gervais par le Pays de Gex, irriguent définitivement le Haut-Bugey.

CHEMINS DU XVII^e SIÈCLE

Sous l'Ancien Régime, le seigneur de Varey bénéficie d'un droit de péage sur les marchandises qui transitent sur tout le mandement, notamment à Hauterive et St Jean-le-Vieux où un péage a été mis en place en 1380, sous l'administration savoyarde. Ces deux villages sont implicitement les points de passage principaux sur les terres de Varey. Peu avant le Traité de Lyon, on projette la construction d'un pont en pierres sur l'Ain à Chazey : un mémoire est rédigé à cet effet⁴, preuve évidente d'un trafic important.

Le droit de péage de 1380 est confirmé par le roi LOUIS XV en 1730, malgré la ferme volonté de les supprimer – Archives nationales, disponible sur Galica.



1 Voir nos notes concernant le site des Colombières.

2 Institut national de recherches archéologiques préventives.

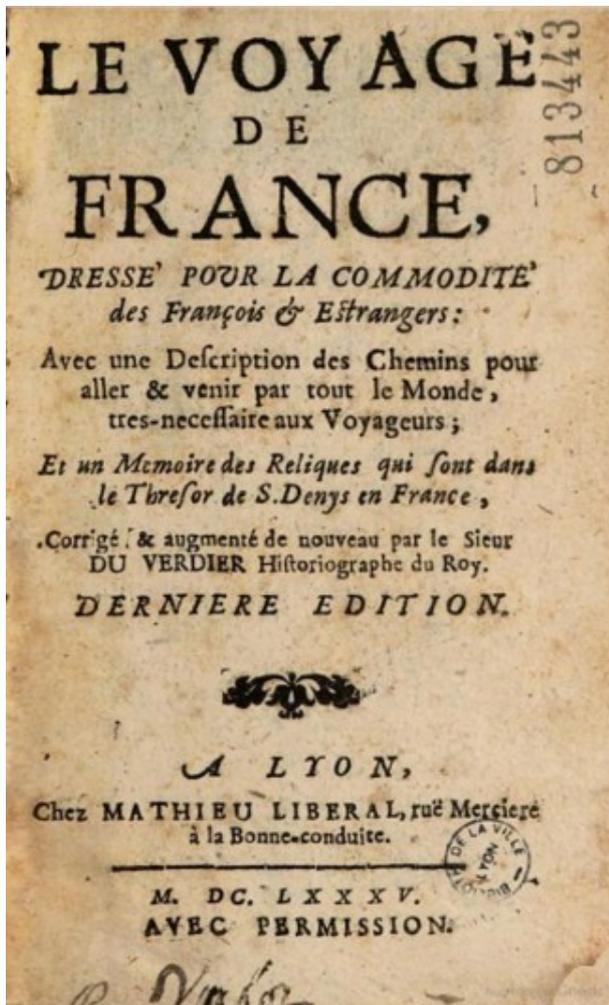
3 Thèse intitulée : *Le système routier gallo-romain entre Rhône, Loire et Rhin, tracés, structure, monuments.*

4 Inventaire des archives de Côte d'Or antérieures à 1790, cote B 791.

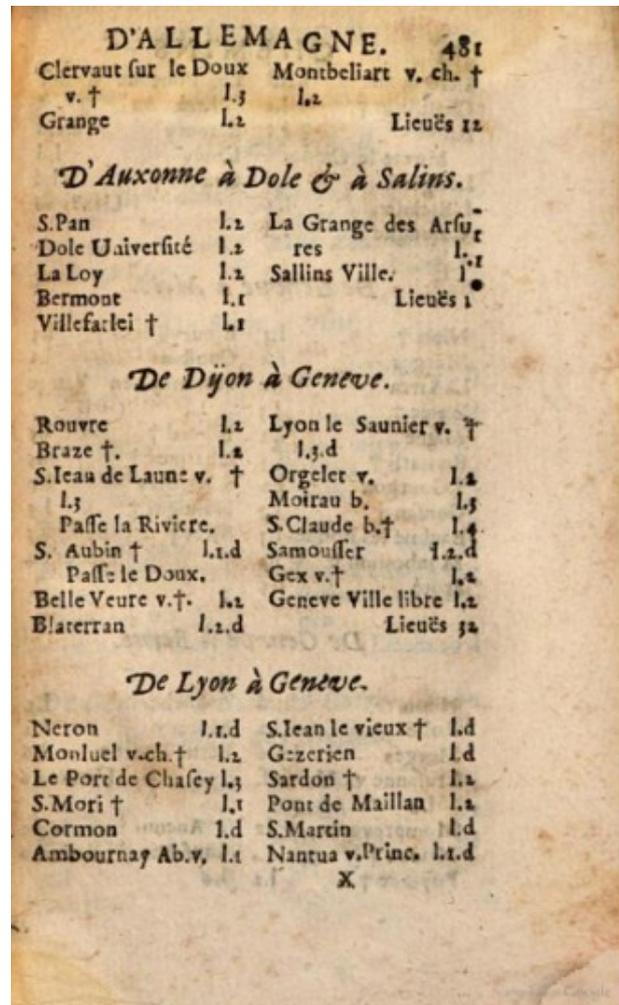
Saint-Jean-le-Vieux, Jujurieux, Cerdon, Maillat...

C'est la route des piétons et des cavaliers : elle est courte, mais ses fortes pentes l'interdisent aux chariots. Les auberges, tels les logis du Lion d'Or à Saint-Jean-le-Vieux ou celui du Griffon d'Or à Jujurieux, font partie des étapes salutaires aux voyageurs.

Abraham Gölnitz confirme le passage par Jujurieux, Mérigniat et Cerdon, dans les récits de ses deux voyages qu'il effectue entre Lyon et Genève, dès 1628.



Extraits de la brochure « Le Voyage en France » de 1685



L'itinéraire passe par Gezerien, pour Jujurieux et Sardon, pour Cerdon – Archives de Lyon

Par Hauterive, Poncin, Cerdon, Maillat...



Ancien chemin des marchands allemands longeant le pré de la Morte à La Route



Montée de la Corriaz entre Pont-de-Préau et Mérignat

Ce serait l'itinéraire des marchands allemands qui commercent à Lyon⁵. Il se trouve qu'en 1619 René de La Couz déplore dans une déclaration, qu'après que la crue de l'Ain ait rendu impraticable le chemin qui longe son pré de la Morte situé à La Route, les chariots des marchands allemands se détournent par sa propriété qu'ils détériorent fortement⁶. Ces voyageurs préfèrent vraisemblablement éviter la pente de la Corriaz, entre Pont-de-Préau et Mérignat, et tentent le dangereux passage sous les roches après Poncin⁷. Puis de La Route ils tirent vers Hauterive, où le seigneur de Varey a instauré un point de péage, complémentaire de celui installé au village de Saint-Jean-le-Vieux. Ces taxes seigneuriales sont destinées à financer une partie de l'entretien des infrastructures, le reste étant réalisé sous forme de corvées. Un pont sur le Riez, entre Hauterive et La Route est encore très fréquenté en 1750, date où il fut nécessaire de le reconstruire⁸. Les péages freinant les échanges commerciaux, on en interdit la création de nouveaux à partir de 1663.

Cormoz, Saint-Jean-le-Vieux, Poncin, Cerdon, Maillat...

C'est la route de la Poste aux Chevaux, peu avant 1676. Les relais sont implantés à Cormoz, Saint-Jean-le-Vieux et Cerdon. À St Jean-le-Vieux, le relais le plus ancien se situe d'abord avant le franchissement de l'Oiselon, à droite en venant d'Ambronay, puis il est déplacé ensuite vers l'actuelle pharmacie.



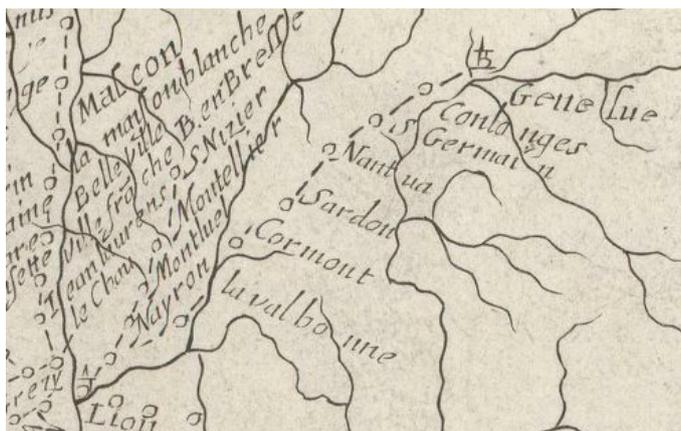
5 Les marchands helvétiques bénéficiaient de privilèges pour commercer dans le royaume de France.

6 Archives départementales de l'Ain – 3E 1509, f°562 – Acte pour le Sr de Genod, 1619.

7 Déclaration des biens des communautés, 1665-1670 : Bailliage de Bugey du pays de Gex et Valromey, de l'Intendant Bouchut, Dominique Barbero, Guy Brunet, 1978.

8 Archives départementales de l'Ain, cote 3E 3047- f°680.

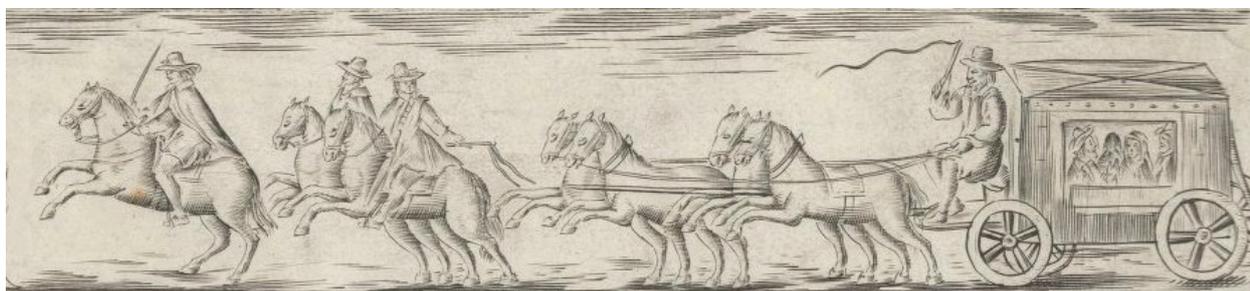
Les pages d'histoire locale de Jacques Ruty



Extrait de la carte générale de toutes les postes et traverses de France Langlois, 1600 – Archives nationales



Extrait de la carte particulière des Postes de France par H. Jaillot, 1690 – Archives nationales



Attelages du XVIIe siècle illustrant la carte des postes et traverses de France de Langlois – Archives nationales

ROUTES VERS GENÈVE AU XVIII^e SIÈCLE

Vers la suppression des péages

Il est enfin décidé de supprimer les péages entravant le commerce. Un arrêt de Louis XV, le 29 août 1724, ordonne aux bénéficiaires des *droits de péage, passage, pontonnage et autres perçus sur les ponts et chaussées* de produire les justificatifs sous quatre mois. Mais la tâche est immense, car les bénéficiaires y sont hostiles. Le 24 avril 1725, un second arrêt confirme qu'il sera défendu de percevoir lesdits droits, à ceux qui n'auront pas présenté leurs titres au 1er mai 1725. Le seigneur de Varey, Jacques de Beaurepaire s'exécute : Louis XV, au vu des pièces fournies, maintient les droits de péage dans l'étendue de la seigneurie de Varey par arrêt du 3 janvier 1730.

Dans ce document l'acte fondateur est rappelé : il s'agit de la lettre patente d'Amédée, comte de Savoie, du 13 avril 1380, portant inféodation en faveur de Boniface de Chaland, de la terre et seigneurie de Varey en Bugey, consistant entre autres choses dans les droits de leyde⁹ et péage.

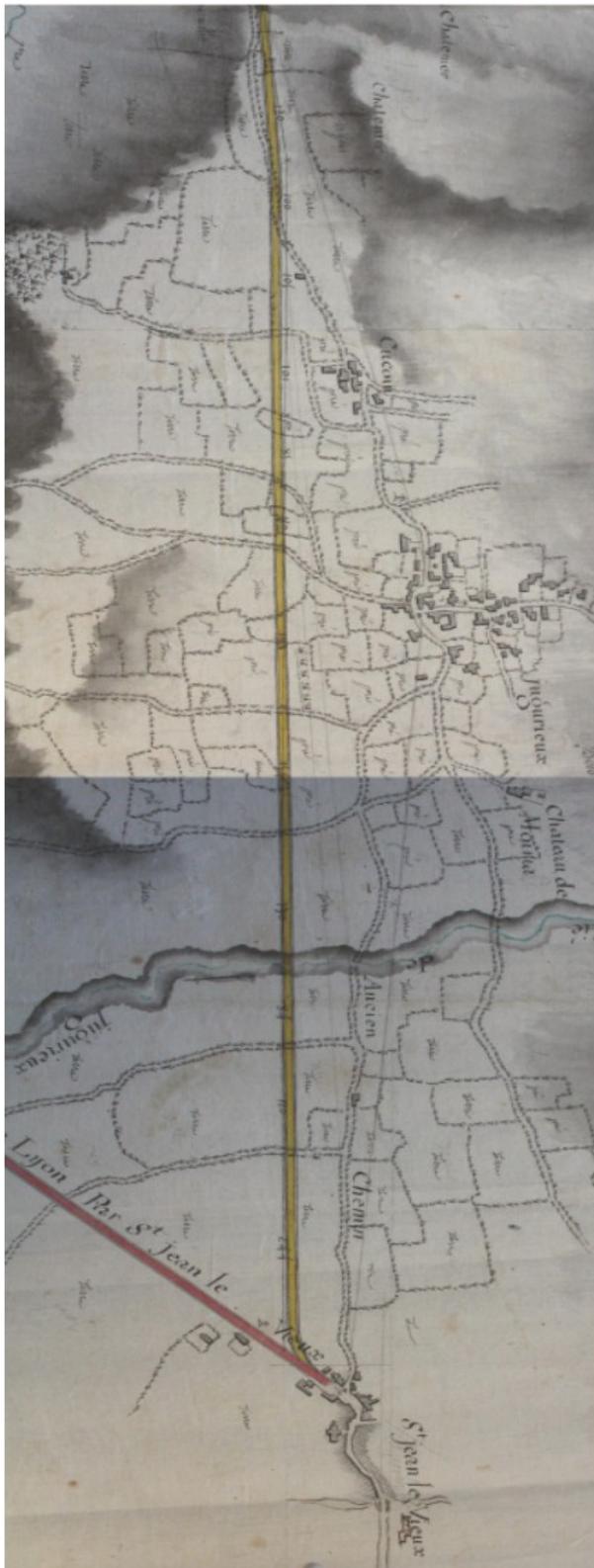
La perception des péages est la plupart du temps cédée à des fermiers qui sous-traitent à leur tour la tâche à des tiers habitant près des points de perception. Pour éviter les abus, l'arrêt précité fixe désormais le montant des tarifs :

- Homme portant balle et marchandises, 3 deniers ;
- Bœuf taureau, vache, cheval, jument, mulet, mule ou bourrique attelé, chargé ou non chargé, 3 deniers ;
- Pour chaque charrette ou chariot, 6 deniers.

Ainsi Louis XV parvient à supprimer soixante pour cent des péages du royaume. Mais le commerce ne peut véritablement se développer qu'avec des infrastructures de transport adaptées. Or en Bugey, à part les voies d'eau de l'Ain et du Rhône, les voies terrestres sont réduites à des pistes médiocres et peu sûres.

À partir de 1742, plusieurs options sont discutées en passant par Cerdon ou par Avriolat, ainsi que le projet peu réaliste du chemin passant par **Jujurieux, Breignes et Mérignat** qui sera rapidement abandonné.

9 Impôt féodal levé sur les marchandises, denrées et bestiaux vendus sur les foires et marchés par les forains et les étrangers.



Projet de rectification de l'ancienne route royale par Saint-Jean-le-Vieux Jujurieux Mérigniat et Cerdon – Archives départementales de l'Ain – C 1040

Comment désenclaver le Bugey ?

En 1739, les députés des mandements locaux firent un rapport d'*Observations sur les réparations des chemins sur la route de Lyon à Genève*¹⁰. Son contenu décrit la situation économique du Bugey, les types d'échanges et l'état du réseau de communication :

*Les députés des mandements intéressés pour réparation des chemins sur la route de Lyon à Genève, passant par Château-Gaillard et Saint-Jean-le-Vieux, Poncin, Cerdon, Nantua, Châtillon, Colonges et le pays de Gex, pour faire sentir l'importance et la nécessité pour le bien général du pays de faire réparer et rétablir les chemins, feront les représentations*¹¹ ci-après :

Les chemins de cette route sont tellement ruinés qu'ils viendront absolument impraticables si on y remédie incessamment d'une manière efficace.

*Pour faire sentir l'importance et la nécessité de les rétablir et mettre en bon état, ils doivent représenter*¹² *quelle est la plus courte, la plus ancienne, cy-devant la plus fréquentée, la seule praticable en tout temps sans craindre les inondations, située dans des lieux pierreux et graveleux, qui en rendant le chemin ferme, sec, et moins sujette à dépense une fois mise en bon état.*

*Cette route est, et a toujours été celle des courtes*¹³ *des troupes, elle étoit et avoit toujours été de la messagerie de Lyon à Genève appelée la « chasse-marée », il n'y a pas deux ans qu'on l'a fait passer par St Rambert, Seyssel, et la Savoie, parce que le chemin par Saint-Jean-le-Vieux, Cerdon, Nantua, Collonges, est le pays de Gex sont devenus impraticables faute de réparation.*

Ils feront valoir les inconvénients qui se trouvent dans la route par St Rambert, les dépenses infructueuses faites au pont de Rousse qui n'est d'aucun usage lorsque les eaux sont grandes.

Le bac établi au-dessus de Rousse, et vis-à-vis la fontaine a beaucoup d'inconvénients, et il n'y a que peu de jours que le carrosse fut renversé, les marchandises mouillées, et les voyageurs exposés à périr.

*Le passage des Usses*¹⁴ *n'a pas de moindres inconvénients, c'est un torrent dans le lit duquel le grand chemin est placé, dangereux par sa rapidité et par la surprise de ses eaux qui s'enflent dans un moment, sans qu'on ait presque le temps de le prévoir.*

Mais ceux qui méritent davantage l'attention du conseil de la province, ce chemin étant établi par la Savoye depuis Seyssel jusqu'à Genève, porte l'argent à l'étranger et prive par là les habitants du pays des avantages que les voitures et les voyageurs leur procurent d'ailleurs, s'il y avoit guerre avec la Savoye, il faudroit abandonner cette route et revenir à l'ancienne, quels inconvénients n'y auroit-il pas alors ?

10 Archives départementales de l'Ain – C 1040.

11 Employé au sens de « démonstrations ».

12 Employé au sens de « démontrer ».

13 Synonyme de « courtage ».

14 Vers Marlioz en Savoie

L'avantage des voyageurs, voiturier, et celui de la province et de l'État se trouvent blessés par l'établissement d'un chemin dans un pays étranger, et le pays de Gex est celui qui en souffre davantage.

La route par Saint-Jean-le-Vieux, Cerdon, Nantua, et le pays de Gex, mérite d'autant plus d'attention que les principaux endroits qui sont sur cette route ne subsistent que par un petit commerce, le pays est ingrat, peu fertile, le seul commerce en fait subsister les habitants, il y a dans le pays de Gex plus de 200 personnes qui ne subsistent que par le travail des ouvrages de cristaux, cy devant ils avoient la liberté de les faire passer par Genève sans payer aucun droit, aujourd'hui messieurs les fermiers généraux les obligent de les faire entrer par le bureau de Collonges, sans quoi ils doivent les droits d'entrée, ainsi ces marchandises sont envoyées à Lyon par la route de Nantua et Cerdon.

Il y a dans le pays de Gex, plusieurs moulins à papier et particulièrement à Thoiry, Allemogne, et Divonne, dont les papiers sont ordinairement vendus à Lyon, pour les y conduire les frais de voiture sont réglés à proportion de la bonté des chemins.

Mais le grand nombre qu'il y a en Bugey sur la route de Nantua et si considérable que les papiers qui s'y fabriquent et qui sont conduits à Lyon, entretiennent des voitures continuelles pour 12 ou 15 grands chariots, ces moulins à papier font subsister un nombre considérable d'ouvriers, ils sont situés savoir : 4 à Cerdon, 8 à Nantua, 2 à Condamine, 2 à Saint-Germain-de-Joux près Chatillon.

Les mauvais chemins enchérissant considérablement le prix de ces voitures, les voituriers sont outre cela exposés à perdre leurs chevaux par le mauvais état où se trouvent ces chemins.

Outre ces fabriques de papier, il y a encore des moulins à soie à Nantua, où l'on ouvre actuellement plus de 150 quintaux de soie.

On fabrique dans les mêmes cantons, est dans les villages qui avoisinent cette route, grande quantité de futaillerie¹⁵, peignes, bobines, seaux, barils et qui sont également conduites à Lyon, sans tous ces différents commerces, les habitants pourroient pas subsister, beaucoup moins payer la taille et les autres impôts.

Les beurres et fromages des montagnes du Bugey sont encore conduits à Lyon et à Genève par la même route.

Le commerce de la tannerie qui est encore un objet intéressant est assez considérable sur cette route, les tanneurs achètent leurs cuirs à Lyon, et à Genève, et ils font aussi voiturier la même route.

Les ouvrages de quincaillerie qui se fabriquent à Saint-Claude, les fromages de Franche-Comté qui sont conduits à Lyon, entrent en Bugey par le bureau de Dortan, et suivent la route dont on parle, c'est un passage important pour le Haut-Bugey, et la route est si commode et si convenable aux marchandises de Franche-Comté que les ordres sont donnés et les alignements pris pour perfectionner le chemin de Saint-Claude à Dortan.

15 Diverses sortes d'instruments en bois.

Les marchandises qu'on tire des pays étrangers par la Suisse à Genève au lieu de passer par la Savoie, suivront cette route de même que les marchandises qu'on envoie de Lyon dans les pays étrangers, si les chemins étoient rétablis, ce qui procureroit des sommes considérables au pauvre pays, au lieu que l'étranger en profite.

Enfin la fourniture des sels pour la traite à l'étranger, qui se fait au Parc, est conduite à Genève par le pays de Gex. Elle est actuellement de 10 000 minots¹⁶, la présente année 1739. Elle sera de 20 000 ce qui produira 20 000 livres tournois à 20 sols¹⁷ par minot à cette partie du Bugey et du Pays de Gex qui est sur la route du Parc à Genève, mais le mauvais état du chemin qui rend les voitures extrêmement difficiles empêche de jouir avantageusement du bénéfice de ces voitures, sans lesquelles ces pays auroient peine à subsister.

Les chemins sont si forts ruinés, la route est tellement détruite qu'il n'y a presque plus d'hôtelleries où un honnête homme puisse loger, il y a même des hôteliers qui ont quitté leurs établissements en Bugey et se sont établis à Frange¹⁸ en Savoie, pour profiter des avantages que l'établissement de la route par le pays étranger leur doit procurer.

Après ces observations on ne pense pas qu'on puisse mettre en parallèle les avantages de la route par St Rambert et Seyssel, avec ceux que celle par Nantua procureront à la province et l'État, surtout si on veut convenir de bonne foy que les lieux où passent actuellement la route, n'ont presque point de commerce, Saint-Rambert en fait peu, Belley aucun, et Seyssel le fait par le Rhône.

Mais pour ôter tout sujet de jalousie entre les communautés situées sur les routes de Saint-Rambert et de Nantua il serait juste et raisonnable de mettre en état et de perfectionner les chemins de l'un et de l'autre, et laisser aux voyageurs, voituriers et rouliers le choix de l'une et de l'autre.

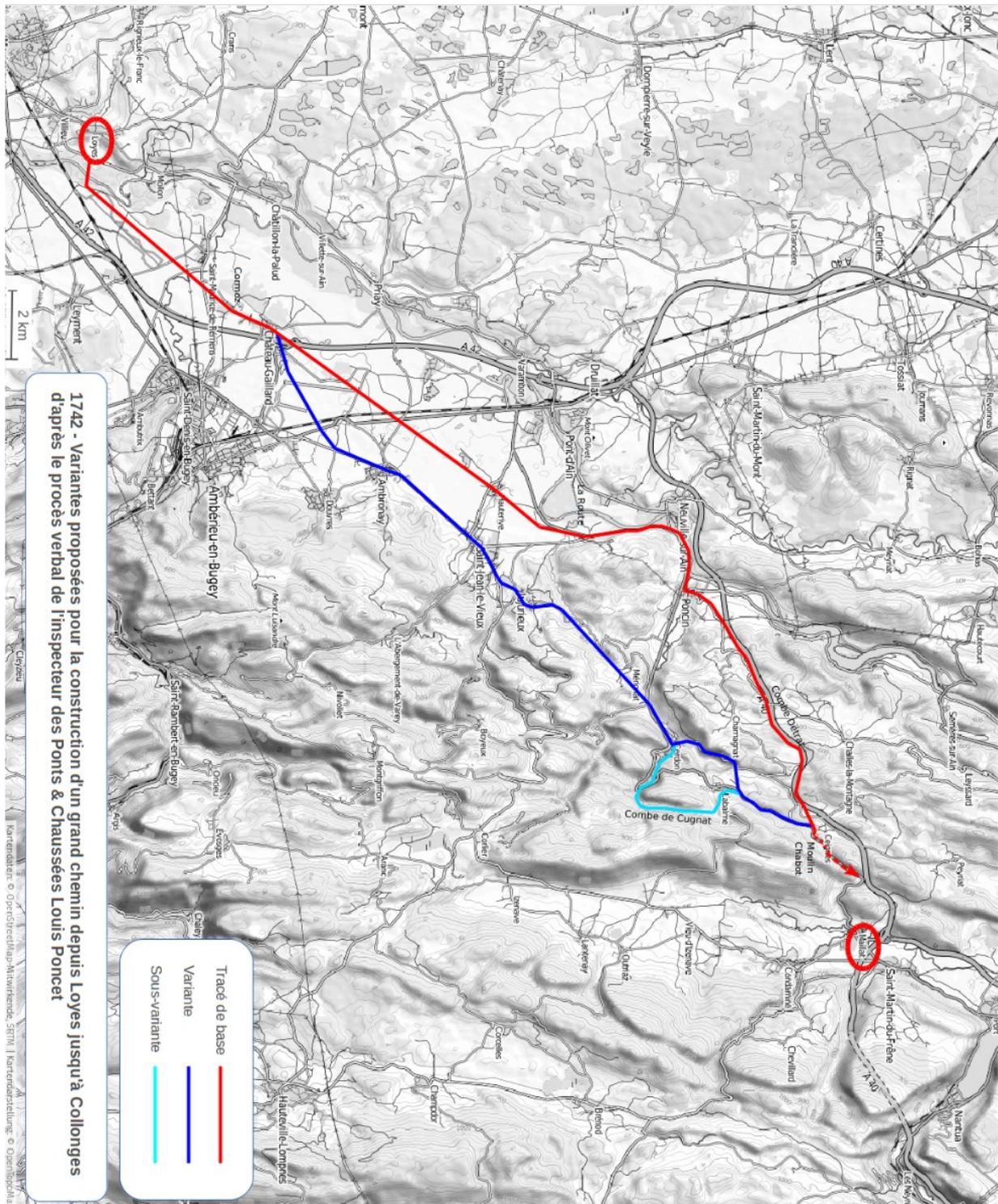
Cet exposé succinct mais sincère doit faire obtenir des bontés et de l'équité de S.A.S. Monseigneur le Duc, que le dit chemin par la route de St-Jean-le-Vieux, Nantua, Châtillon et le Pays de Gex seront rétablis, et mis bon ordre sauf au voyageur l'option.

Pendant les trois années qui suivent, le terrain est observé, arpenté et levé, dans le but de proposer un projet conforme aux volontés d'aménagement de la province, première liaison moderne entre Lyon et Genève.

16 Le minot de sel équivalait à cent livres.

17 Sol : pièce valant 12 deniers. Se prononçait « sou » et équivalait au vingtième de la livre.

18 Frangy, en Savoie.



Les études

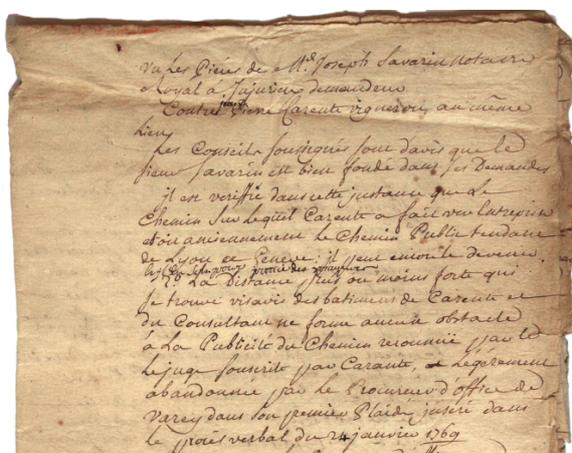
En 1742, l'inspecteur des Ponts & Chaussées Louis Poncet¹⁹ préconise une solution de base passant par Château-Gaillard, Hauterive, Poncin, Avrillat, la Combe Détrat²⁰, pour aboutir à Moulin Chabot.

Une sous-variante part de Cerdon, monte à la Combe de Cugnat par le quartier de la Suisse et Ramala, pour rejoindre les Combes de Ceignes et Moulin Chabot.

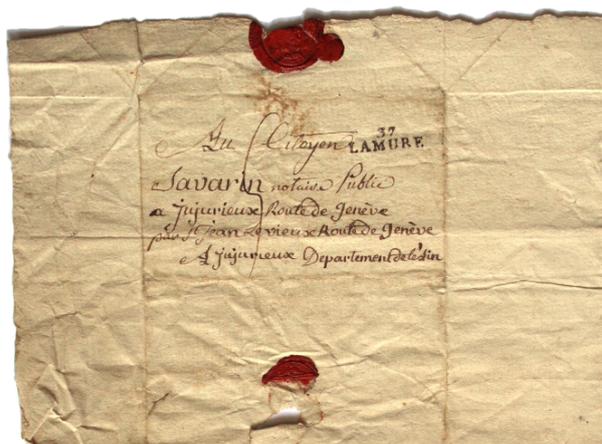
La variante peu réaliste, tirant presque en ligne droite entre Saint-Jean-le-Vieux et Pont-de-Préau, passant près de Breignes et Mérgnat est rapidement écartée, comme nous l'avons déjà indiqué.

Les réalisations

En définitive, le tracé retenu est celui passant par Pont-de-Chazey, Ambronay, Saint-Jean-le-Vieux, Cerdon, la « Tire de Cerdon », la Combe Dinant, pour aboutir à Moulin Chabot. Le chemin entre Jujurieux et Pont de Préau perd son statut de route de Genève, mais les habitudes demeurent, car en 1799, la Côte Savarin à Jujurieux est encore dénommée « Route de Genève ».



Contentieux sur la Route de Genève à Jujurieux du
12 mai 1769 - Coll. Particulière



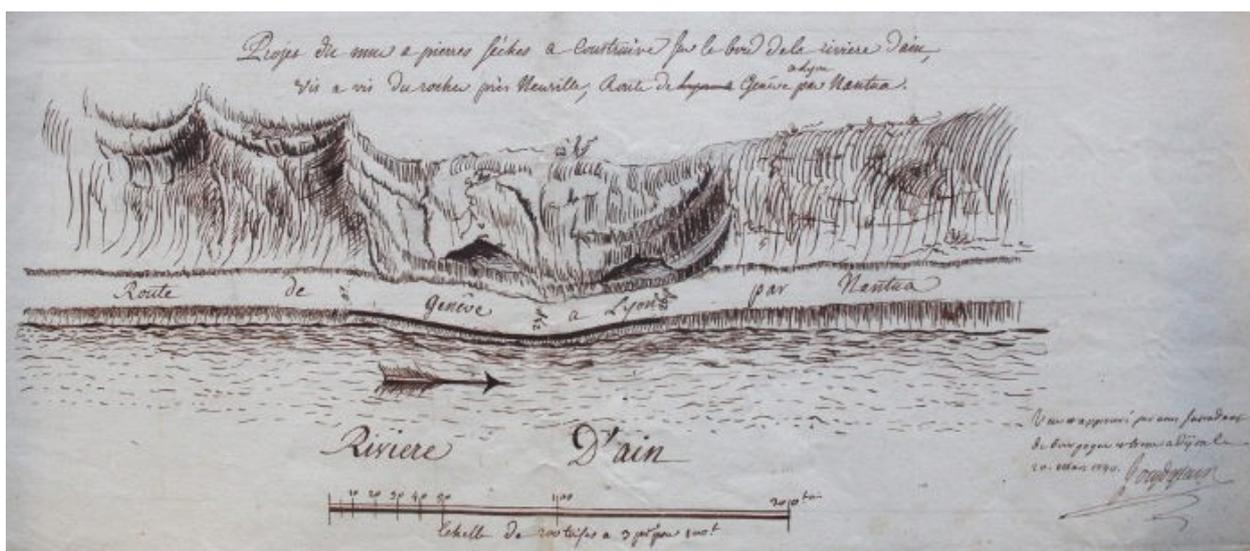
Enveloppe adressée route de Genève à Jujurieux-16
Floréal an VII (1799) - Coll. particulière

Les travaux projetés sur le nouveau tracé débutent, ils sont considérables pour l'époque, notamment dans les parties montagneuses, telles la « Tire de Cerdon », où l'on utilise des « mines » pour fragmenter la roche. L'aménagement de la berge de l'Ain au lieu dit « sous Roches », entre Poncin et Neuville-sur-Ain nécessite l'extraction d'un rocher de 2 000 m³ qui sert à construire les murs de soutènement permettant le croisement de deux voitures. Sous le château de Chenavel, des perrés²¹ sont appliqués sur les talus des remblais de la route, en protection des crues de l'Ain.

19 Auteur du procès verbal de lever de plan où il expose ses propositions. Archives départementales de l'Ain C1040.

20 L'Autoroute A40 en emprunte en partie ce tracé.

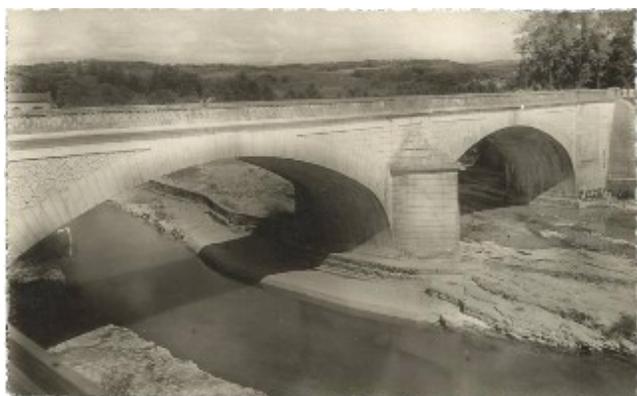
21 Revêtement en pierres sèches qui protège un ouvrage et empêche les eaux de le dégrader ou les terres d'un talus de s'effondrer.



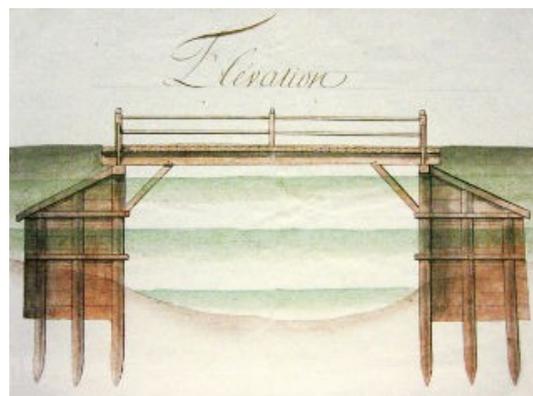
Projet de murs de soutènement au lieu dit "sous Roches" à Poncin (Archives de l'Ain – C 1040)

Un pont en bois sur l'Ain est construit à Chazey. Il sera presque aussitôt ruiné par l'instabilité du lit de la rivière d'Ain. Un pont en pierre lui succède en 1785, et subit le même sort. Le bac à traille reprend alors son lent service, qui durera jusqu'à la construction du pont suspendu en 1820.

En attendant, il est envisagé un itinéraire plus sûr par la Côtière, en rive droite de l'Ain. La Poste aux chevaux de St-Jean-le-Vieux est transférée à Villette ; on aménage la vieille route par Mollon, Pont-d'Ain et Neuville-sur-Ain, où l'ingénieur Aubry construit un ouvrage à deux arches, entre 1771 et 1775.



Pont de Neuville-sur-Ain - Coll. particulière.



Projet du Pont du Suran à Pont-d'Ain. Trois niveaux d'eau : étiage, normal et crue – Archives de l'Ain.

La liaison est opérationnelle quelques années avant la Révolution. La montée de Cerdon reste particulièrement difficile et étroite, malgré son réaménagement, sa forte pente nécessite des che-

vaux de remonte, ce qui stimule l'économie locale jusqu'à la création de la nouvelle côte au siècle suivant. Mais pendant la Révolution le réseau mal entretenu se dégrade fortement.



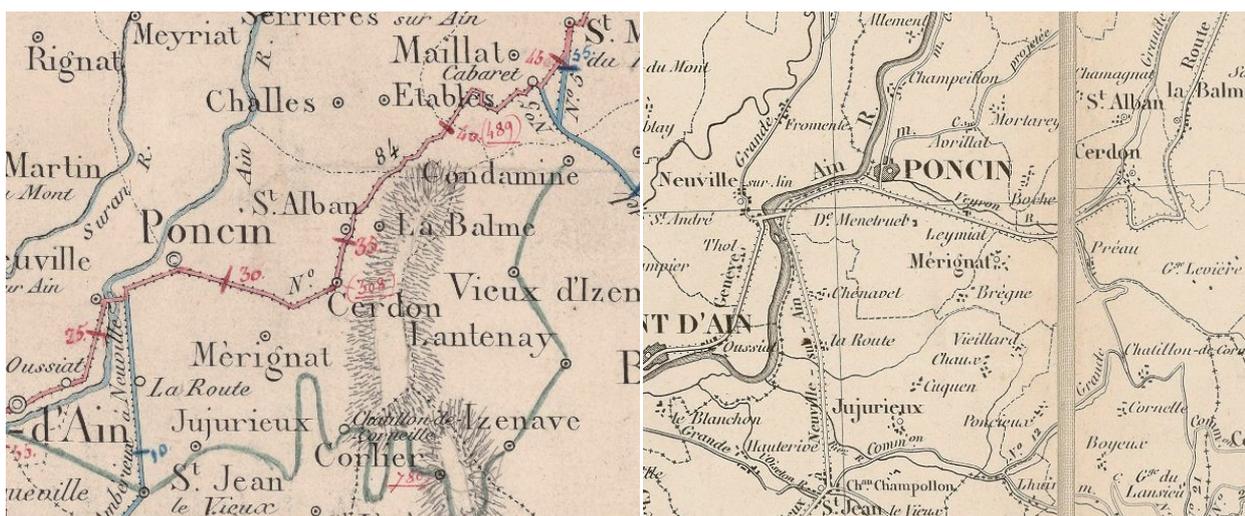
Extrait de la Carte de Cassini de 1766 – Archives Nationales

ROUTES VERS GENÈVE AU XIX^e SIÈCLE

Dans la première moitié de ce siècle, le trafic sur la route Lyon-Genève, prend de l'importance.

Dans ses *Observations sur quelques routes du département de l'Ain*, le baron de Mornay²² indique que vers 1838, les Ponts-&Chaussées recensent dans la montée de Cerdon le passage de plus de 60 000 chevaux par an pour chaque sens, dont 52 000 chevaux de rouliers, y compris les chevaux de remonte nécessaires pour franchir les rampes atteignant par endroit la valeur de 14 %.

Les améliorations



Sur la carte routière du département de l'Ain établie par A. Pelliât en 1836, où l'on ne remarque aucune évolution depuis la seconde moitié du XVIII^e siècle – Archives nationales

Extrait de carte du département de l'Ain établie par E. Rembielinsky en 1855 représentant la nouvelle côte de Cerdon – Archives nationales

Plusieurs idées sont lancées pour améliorer la circulation ; certaines abandonnent le passage par le village de Cerdon. Aussi, les autorités tardent à prendre une décision qui serait contraire aux intérêts locaux. Monsieur Devilliers, Inspecteur divisionnaire des Pont-&Chaussées, écrit le 8 décembre 1837²³ :

« ... il existe des projets de rectification de cette côte, lesquels sont contraires aux intérêts des habitants de Cerdon, qui vivent en grande partie de la location des chevaux de renfort ; et en conséquence, toutes les fois que les conducteurs de ces chevaux s'aperçoivent qu'on fait des observations nouvelles, ils pressent la marche de leurs chevaux afin de faire croire que la remonte n'est pas aussi difficile qu'on peut le supposer ».

Finalement, deux tracés restent en concurrence : l'un par Poncein, Avrillat, Moulin Chabot, l'autre par Poncein, Pont-de-Préau, le Val d'Enfer et La Balme-sur-Cerdon.

22 Jules Laguette de Mornay, maire de Volognat et conseiller Général de l'Ain.

23 *Annales des Ponts et Chaussées : Partie technique*. 1^{re} partie, Partie 1, A. Dumas, 1838.

La seconde solution appelée « rectification de la côte de Cerdon » est adoptée dans la séance du Conseil Général de l'Ain du 28 août 1839. Ce choix présente plusieurs avantages par rapport à celui passant par Poncin et le Mortaray : il s'élève moins en altitude, dispose de plus de fourrage et de nombreux points d'eau, la traversée de plusieurs villages garantit une meilleure sécurité, et les pentes ne dépassent pas cinq à six pour cent, ce qui économise les chevaux de renfort.

Les travaux qui débutent avant la Révolution de 1848 ne sont terminés qu'en 1852. Ils coûtent 1/3 du budget de l'aménagement total de la RN84, soit 100 000 francs²⁴. Le tracé est approximativement le tracé actuel passant par le Val d'Enfer et La Balme-sur-Cerdon. Alors que la nouvelle route n'est pas encore terminée, l'embranchement négocié par les Cerdonnais entre leur village et la nouvelle côte s'achève en octobre 1848. L'ancienne « Tire » de Cerdon est déclassée en Chemin de Grande Vicinalité dans la séance du Conseil Général du 28 août 1852 et prend le nom usuel de « Vieille Côte ».

À partir de la moitié du XIX^e siècle la RN84 est concurrencée par le rail :

- Lyon-Genève par Ambérieu et Seyssel, ligne mise en service entre 1856 et 1859.
- Bourg-Ambérieu, ligne mise en service en 1856.
- Tramway Ambérieu-Cerdon en 1897, ligne prolongée jusqu'à Nantua en 1911.



Intérieur d'une grange à Cerdon Godeffroy Engelmann en 1825 – Archives de l'Ain.

24 *Mémorial annuel administratif, statistique et commercial du département de l'Ain pour 1853*, Imprimerie Du-four, Bourg, 1853.

Avant la construction de la nouvelle côte mise en service en 1852, le commerce et la petite industrie liés au passage et aux chevaux de remonte étaient florissants.



La nouvelle côte de Cerdon vers 1920, doublée de la ligne de tramway Ambérieu-Nantua : malgré la faible pente, on est encore loin du confort actuel, fruit des aménagements réalisés durant tout le XXe siècle – Coll. particulière

Au milieu du XX^e siècle, le nouveau pont de Chazey, reprend de l'importance, et une partie du trafic de la rive droite de l'Ain revient vers Saint-Denis-en-Bugey et Saint-Jean-le-Vieux où la rue principale est baptisée dans sa partie nord, « Route de Genève » et vers le sud « Route de Lyon ».

L'accroissement du nombre et du gabarit des camions rendent inadaptée la traversée de la partie historique de Pont-d'Ain. La déviation des poids-lourds de sens montant, par le village de Saint-Jean-le-Vieux, puis dans les deux sens par la construction d'une déviation en rive gauche de l'Ain, sur les communes de Saint-Jean-le-Vieux et Jujurieux, ainsi que la construction des autoroutes A42 et A40, résolvent enfin cet engorgement de circulation.



Le pont de Chazey est remplacé en 1829 par un pont suspendu étroit en fil de fer, construit par M. Seguin, le spécialiste de ce genre d'ouvrages. On ne connaît encore pas les câbles torsadés en acier. Ce pont a été dynamité en 1944, reconstruit en 1957, puis en 1977, toujours pour cause d'instabilité du lit de la rivière.

Autres sources

- *Cahiers d'histoire N°3-4, Le désenclavement des Pays de l'Ain 1750-1815*, Louis Trénard, 1989. Disponible aux Archives départementales de l'Ain : *BIB L45-65*.
- *Notice statistique sur le département de l'Ain*, Marc-Antoine Puvis, Imp. P.F. Bottier, Bourg, 1828.
- *Journal de l'Ain* 1852.