

# Crottet



*Porche du pont-levis  
de l'ancien château de Genod*



*Café de la gare vers 1945*



*Moulin de la CUMA  
et garage municipal*



*Vue aérienne du bourg de CROTTET en 1990*

*au fil du temps...*

**n°2**

## A LA DECOUVERTE D'AUTRES PANS DE L'HISTOIRE DE CROTTET ...

Après la parution de l'opuscule « **CROTTET AU 20<sup>ème</sup> SIECLE** » fin 2014 et de « **CROTTET AU FIL DU TEMPS** » en début 2016 nous avons le plaisir de vous présenter une nouvelle brochure qui prendra la suite, soit « **CROTTET AU FIL DU TEMPS n° 2** »

Comme annoncé dans la précédente brochure nous avons développé différents thèmes qui ont un rapport étroit avec l'histoire et le quotidien de CROTTET

- Les bâtiments municipaux
- Les édifices religieux
- Les cimetières (Crottet et Pont de Veyle)
- Le tramway (*pour mémoire*)
- La ligne de chemin de fer MACON-BOURG EN BRESSE
- Les édifices commémoratifs

Il est bien connu que des découvertes appellent de nouvelles recherches. Celles-ci sont déjà en cours et feront bien entendu l'objet d'une future parution. Il reste encore à évoquer, entre autres, le réseau des mares au siècle dernier ainsi que leur utilité, les faits marquants de la vie municipale notamment les tentatives d'annexion d'une partie de notre territoire, les difficultés à gérer la vaine pâture en prairie et les procès intentés aux bouchers de MACON, les démêlés avec le Syndicat d'Irrigation de la Veyle, l'histoire des digues, les méthodes de pêche, les maires qui se sont succédés depuis 1790, également la toponymie des lieux-dits disparus, la reconstitution patrimoniale de CROTTET en 1834 et, d'époque plus contemporaine, le canal de dérivation de la Saône, la ligne à grande vitesse (TGV), etc.

Grâce aux nouvelles technologies les nombreux visuels du pont Mitterrand et de l'autoroute A406 pourront faire l'objet d'un montage vidéo.

La parution de cette brochure, distribuée gratuitement, a été rendue possible d'une part grâce à nos fidèles mécènes qui sont identifiés en dernière page et aussi grâce à l'implication de Christophe GREFFET qui a mobilisé le Conseil Départemental et la Communauté de Communes de la Veyle.

Nous vous souhaitons bonne lecture de la présente.

Georges PONCIN  
Avril 2017

Publié sous l'égide et avec la  
participation du Club



de CROTTET



# MAIRIE – ECOLES

## PREAMBULE

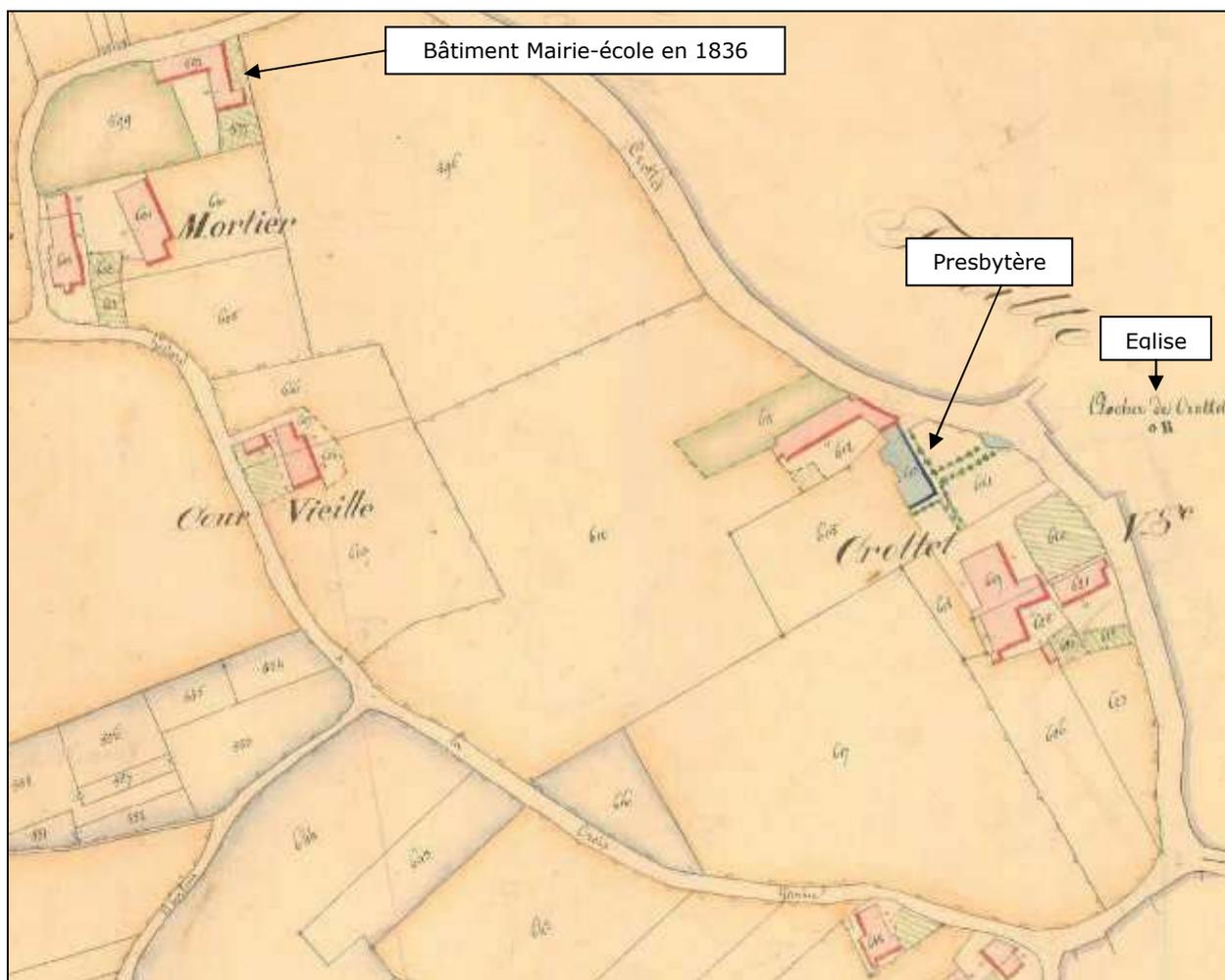
La loi du 28 juin 1833 dite « Loi GUIZOT » complétée par une circulaire préfectorale en date du 2 avril 1835 encadre la création d'un enseignement primaire public.

Chaque commune doit créer ou subventionner une école primaire et assurer la liberté de l'enseignement. L'enseignement primaire comprend alors nécessairement l'enseignement moral et religieux, la lecture, l'écriture, les éléments de la langue française, du calcul et le système légal des poids et mesures.

## ANCIENNE MAIRIE-ECOLE (hameau du Mortier)

Le conseil municipal au cours de sa séance du 27 octobre 1836 décide de mettre en application la réglementation sur l'enseignement primaire. Le traitement annuel de l'instituteur communal est fixé à 200 francs. Il décide également l'acquisition d'une maison afin d'y loger l'instituteur et la salle de classe.

Son choix se porte sur une maison sise près du bourg de CROTTET appartenant à M. Jean BOURGEOIS de ST ANDRE D'HUIRIAT (aujourd'hui elle appartient à Alain CORTOT). Compte tenu de l'état de ses finances la commune sollicite un secours de 1.000,00 francs auprès de l'administration. Enquête publique le 9 juillet 1837 (« *commodo-incommodo* »)



Plan cadastral du bourg de Crottet en 1834

Appelé initialement « Maison d'école » ce bâtiment a été acquis le 11 octobre 1839 moyennant la somme de 2.200 francs, acte passé chez Maître COLIN notaire à PONT DE VEYLE. La commune verse alors 330 francs à titre de dédommagement couvrant les 3 ans d'occupation « gratuite » écoulés entre la prise de décision et l'acte de vente.

Compte tenu de son état de vétusté avéré, des travaux sont rapidement envisagés. Afin de minimiser les frais la commune se propose d'abattre des peupliers qui lui appartiennent, destinés après transformation à refaire la charpente et les planchers.

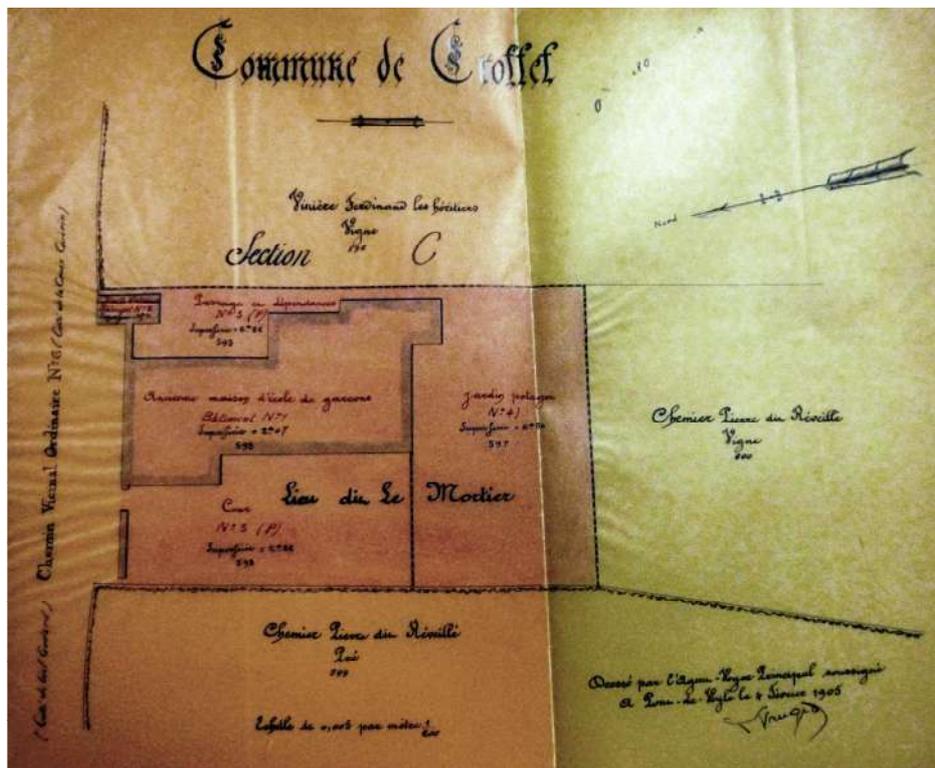
Un devis estimatif dressé courant 1837 par M. DUFRESTRE s'élève alors à 1.285,70 francs ; les travaux seront finalement réalisés par Claude CHAMBARD de ST CYR SUR MENTHON suite à une adjudication au rabais le 3 septembre 1837.

En 1840 le vendeur fait remarquer qu'il n'a perçu que 200 francs ce qui accélère le versement du secours sollicité. Le dernier versement n'est effectué qu'en octobre 1842, porteur d'intérêts.

En août 1861 il est décidé la création d'un puits et l'installation d'une pompe à la maison communale ; en effet depuis toujours les occupants de cette maison usaient d'un droit de puisage chez un voisin (à cette époque Paul GRANGER) ; réciproquement ce propriétaire voisin utilisait un droit de passage dans la cour de l'école créant ainsi un certain désordre. Ceci a permis de supprimer toutes servitudes.

En 1869 le préfet rappelle au maire la nécessité de reconstruire l'école dont l'inspecteur d'académie a signalé à plusieurs reprises la vétusté. Le conseil municipal renonce à ce projet lors d'une réunion le 26 mars 1873. Diverses réparations seront effectuées en 1867, 1869, 1873 et 1877.

Suite à la construction de la nouvelle mairie-école, le conseil décide le 8 janvier 1905 la vente aux enchères publiques de l'ancien bâtiment du Mortier. Le préfet demande une expertise afin d'en fixer le prix. Suite à ceci, la vente est autorisée sur la mise à prix de 3.050 francs. La première enchère est portée par Maître GUILLON notaire à PONT-DE-VEYLE pour une somme de 3.100 francs ; M. Pierre MANIGAND de St Cyr-sur-Menthon emporte la deuxième enchère pour la somme de 3.125 francs. Cette somme sera affectée au remboursement d'une partie des dettes de la commune.



Plan dressé lors de la vente

## ECOLE dite « Ecole des filles » (actuelle garderie)

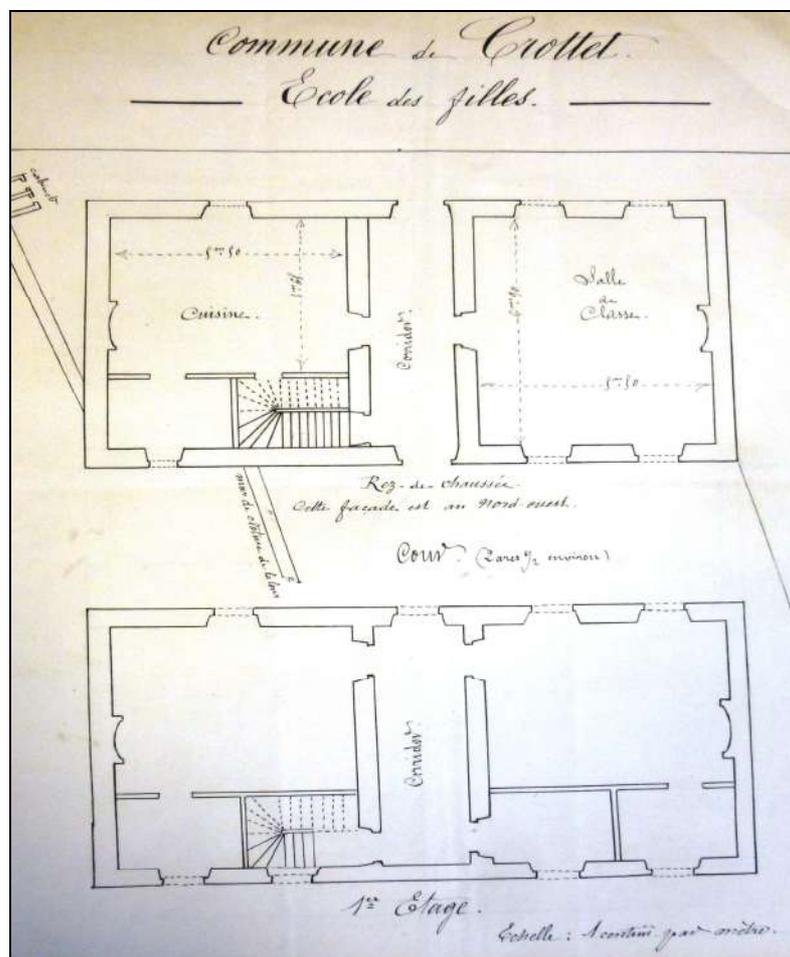
A l'origine du cadastre en 1834, ce bâtiment appartenait à Jean Pierre VIVIER, vendu ensuite à Benoît GALLION et enfin à M. BERTHET DE ROUSSAS qui l'avait mis gracieusement à disposition de la municipalité pour accueillir l'école des filles. Suite à son décès elle devient propriété de ses héritiers, notamment M. DE LA BALMONDIERE qui résidait à Genod.

A compter de 1882, les héritiers décident de soumettre ce bâtiment à loyer ; ils déclarent également être disposés à vendre la maison à la commune.

Considérant que son implantation au centre du village est idéale et qu'elle est utilisée depuis plus de 19 ans pour l'enseignement, le conseil municipal dans sa séance du 12 mars 1882 se prononce pour l'acquisition de cette maison.

Toutefois le Préfet, vu l'avis défavorable de l'inspection académique en date du 7 avril 1882, signifie son refus. En effet le rapport fait état d'une hauteur sous plafond de 3 mètres et d'une surface de 35 m<sup>2</sup> qui sont considérées insuffisantes (il faudrait au moins 50 m<sup>2</sup> pour accueillir le nombre d'élèves relevé et une hauteur de 3,50 mètres pour dégager un volume d'air sain). De plus ce bâtiment est attenant au cimetière. Il préconise au conseil de construire un groupe scolaire afin de regrouper dans des locaux adaptés les deux écoles, celle des garçons étant également jugée insalubre ...

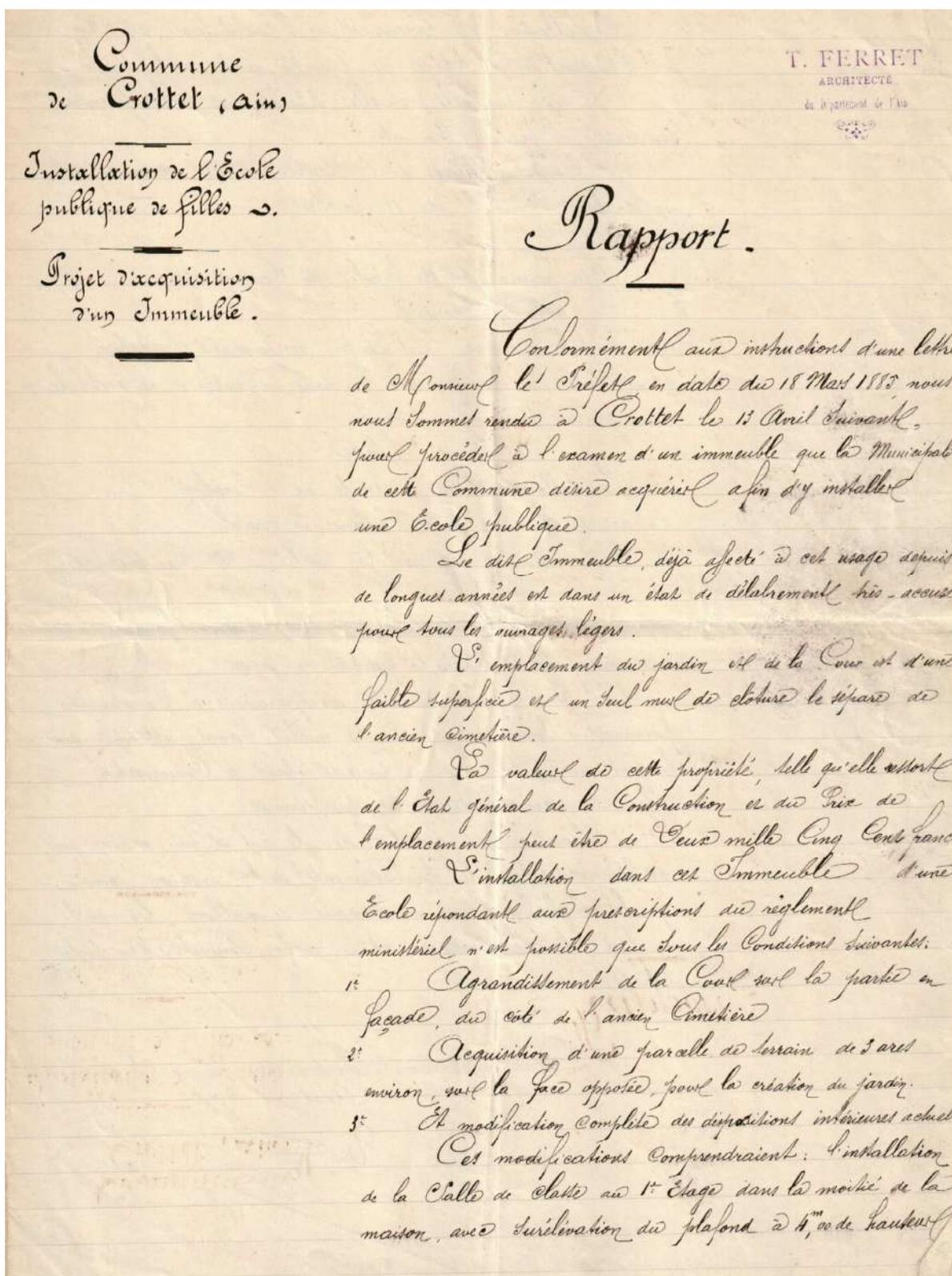
A cette époque les ressources de la commune suffisent à peine à assurer les dépenses courantes et le conseil refuse la solution préconisée. Le dossier est relancé début 1883 ; l'inspection académique consent à visiter à nouveau le bâtiment mais sa réponse en date du 23 février 1883 est à nouveau négative et elle réitère le souhait de voir se réaliser un groupe scolaire. Cette administration argumente notamment sur le mauvais état du bâtiment, l'absence de vestibule, de préau couvert, de réfectoire, d'une cour trop réduite, ceci étant non-conforme aux dernières instructions spéciales.



Malgré la promesse du maire de cesser les inhumations dans le cimetière contigu, l'inspecteur considère qu'il s'agit d'un « *obstacle insurmontable* ». Le conseil prend connaissance de cette position et au cours de sa séance du 21 mars 1883 décide de faire rédiger un projet en ce sens. Mais le maire de l'époque, M. DAGALLIER, a décidé de ne pas donner suite à cette délibération arguant le fait que « *la grande majorité de la population était hostile à ce projet* ».

Suite aux élections du 4 mai 1884 le conseil municipal est fortement renouvelé. En date du 07 février 1885 le dossier dit « acquisition-appropriation » de l'école de filles est relancé.

Cette fois le préfet prend en considération la situation financière de la commune et dans sa réponse du 16 mars 1885 propose (sur recommandation de l'inspection académique) de confier à M. FERRET, architecte du département de l'Ain, l'étude des deux solutions.



Installation du logement de l'Instituteur au Rez.  
de. Chaussée et 1<sup>er</sup> Étage de l'autre moitié de la maison.

Enfin la Salle actuelle située sous celle projetée,  
servirait de pièce Couvert.

Toutes les pièces de l'Étage seraient desservies par  
un escalier Central de 17 marches.

En résumé, cette École se composerait:

- 1<sup>er</sup> Au Rez. de. Chaussée,  
d'un Vestibule d'entrée, au Centre, renfermant l'escalier,  
d'une Salle à manger avec Cuisine à gauche de ce vestibule et  
d'un pièce Couvert à droite.
- 2<sup>es</sup> Au 1<sup>er</sup> Étage  
d'une Salle de Classe, à droite de l'Escalier  
Et de 2 chambres avec Cabinets à gauche.  
Enfin, d'un grenier sur la moitié de la Construction.

Des W. C. et des murs de clôture seraient  
aussi indispensables dans la partie de façade.

La dépense générale des réparations ou Construction  
pourrait s'élever de 12 à 13 mille francs, attendu que  
le gros œuvre, sans être en parfait état de Conservation,  
offre des garanties de durée, très sérieuses.

Nous devons ajouter que le Sol est bien assaini par  
des drainages, que le Soubassement de la maison, ainsi  
que les angles, sont en maçonnerie de moellons; les murs  
en pisé, les Charpentes en chêne et la Couverture en tuiles  
creuses.

Dressé par l'Architecte du Département de l'Ain, soussigné

le 14 Avril 1885

V. Ferrer

Afin de rassurer les vendeurs, le maire finalise une promesse d'achat le 29 juin 1885 arrêtée à la somme de 2.000,00 francs. Le chiffrage initial de la rénovation du bâtiment établi le 20 septembre 1885 s'élève à 11.755,50 francs ; cette étude est par la suite fortement remaniée afin d'être compatible avec les possibilités financières de la commune.

Le dossier suit alors « lentement » son chemin. La dépense globale achat, frais et travaux est estimée à 12.192,26 francs et le Conseil départemental dans sa séance du 22 mai 1886, tout

en « *considérant que sans doute on aurait pu rêver pour cette école un emplacement plus convenable ...* » décide que le montant de la subvention sera de 46 % des dépenses admises.

Le maire est autorisé à solliciter un prêt de 11.240,34 francs (montant maximum autorisé) sur 30 ans auprès du Crédit Foncier et une subvention auprès du ministère de l'instruction publique. Le 25 juin 1886 cette subvention est notifiée et, procédure inhabituelle de nos jours, elle n'est pas versée globalement mais annualisée et convertie en participation au remboursement de l'emprunt à hauteur de 319,48 francs pendant 30 ans.

L'enquête publique qui a lieu le 1<sup>er</sup> août 1886 n'ayant pas recueilli de réserves, le préfet prend un arrêté le 6 août 1886 autorisant l'acquisition de la maison. L'acte d'achat est signé le 25 octobre 1886 en l'étude de Maître MOIZIN, notaire à Pont de Veyle. M. PATRASSON, agent d'affaires, perçoit alors une commission d'intermédiation de 50,00 francs.

L'appel d'offres est publié par voie d'affiches. L'adjudication au rabais se tient le 19 décembre 1886 et est remportée par M. Gilbert MAZERON, maître maçon à Pont de Veyle, moyennant la somme de 6.807,76 francs (rabais obtenu à hauteur de 19 % ...).

**COMMUNE DE CROTTET**

# ADJUDICATION

## Des Travaux de Restauration

# D'UNE ÉCOLE

**Le 19 Décembre 1886**

**Le MAIRE** de la Commune de Crottet fait savoir qu'il sera procédé, le **Dimanche 19 Décembre 1886**, à deux heures du soir, en la Salle de la Mairie, à l'adjudication au rabais, sur soumissions cachetées, des travaux de restauration d'une ÉCOLE.

Le devis, dressé par **M. T. FERRET**, architecte du département de l'Ain, s'élève au chiffre de **9,892 fr. 26 cent.**, déduction faite des sommes allouées pour honoraires et dépenses imprévus.

<b>Montant des Travaux . . . . .</b>	<b>9,892 fr. 26</b>
<b>Montant du Cautionnement. . . . .</b>	<b>495 »</b>

### CONDITIONS PRINCIPALES

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il ne justifie qu'il a les qualités requises pour garantir la bonne exécution des travaux.

A cet effet, chaque concurrent est tenu de produire :

1° Un certificat constatant sa capacité et indiquant l'importance et la nature des travaux qu'il aura à exécuter ;

2° Le récépissé d'un dépôt du cautionnement provisoire à la caisse du receveur municipal, dont le montant sera du 20<sup>ème</sup> de l'adjudication, soit de 495 fr.

3° Chaque concurrent devra accompagner sa soumission, sous peine de nullité, d'un **modèle de soumission** qui sera soumis à l'adjudication.

**Toute soumission qui ne sera pas accompagnée des 3 pièces ci-dessus sera rejetée, ainsi que celle non soumise au visa de l'architecte.**

Le certificat de capacité ne devra pas avoir plus d'un an de date et être daté sur papier timbré, par un architecte connu, et contenir, autant que possible, l'indication sommaire des travaux exécutés ou suivis par ce soumissionnaire, et la mention des soins qu'il a apportés à remplir ses engagements.

La soumission sera placée sous un cachet portant sur l'enveloppe l'indication des ouvrages soumissionnés.

Les papiers cachetés seront reçus par le Maire et l'Architecte, en présence des Fonctionnaires dont ils devront être assistés. Ils seront introduits dans l'enveloppe et recevront un numéro dans l'ordre de leur présentation, publiquement et il sera dressé un état des pièces contenues sous ce premier cachet. Lesdits états, les soumissions se retireront de la salle d'adjudication, et le Maire, après avoir consulté les Fonctionnaires qui l'assistent, arrêtera la liste des concurrents agréés.

Immédiatement après, la séance redoublera publique, et le Président donnera connaissance de la liste des concurrents agréés. Les soumissionnaires agréés qui auront fait l'objet d'ouvertures publiques, et le plus avantageux sera déclaré adjudicataire.

Toute soumission qui ne sera rigoureusement pas conforme au modèle ci-dessus sera déclarée nulle et non avenue.

Les rabais ne pourront offrir que des fractions centésimales entières, c'est-à-dire qu'ils devront être exprimés par un, deux, trois, etc., centimes par franc. Toute fraction sera comptée pour un entier en plus.

Dans le cas où plusieurs soumissionnaires offriraient le même rabais, il sera procédé, séance tenante, à une adjudication entre ces soumissionnaires seulement.

L'adjudicataire devra, quant aux effets de l'adjudication, être domicilié dans l'arrondissement.

L'entrepreneur paiera comptant les frais relatifs à son adjudication, lesquels consistent dans la publication des affiches et insertions, les droits de timbre, d'enregistrement et d'expédition du devis et autres pièces composant le projet des travaux, ainsi que du **premier versement d'adjudication**.

Les plans, devis et cahier des charges relatifs aux travaux dont il s'agit sont déposés à la Mairie de Crottet, où ils seront communiqués aux entrepreneurs, ainsi que dans les bureaux de l'Architecte, Subtour de Mazon, n° 1 bis, à Bourg.

Crottet, le 15 novembre 1886.

**Le Maire, NAVORET.**

---

### MODÈLE DE SOUMMISSION

Je soussigné (nom, profession, profession et demeure), après avoir pris connaissance des clauses, des devis et détail estimatif, concernant (désigner les travaux), m'engage à exécuter ces travaux moyennant le prix du devis estimatif, diminués de l'indiquer le nombre) centimes par franc, et à me conformer à toutes les clauses et conditions de l'entreprise.

A Crottet, le 19 décembre 1886.

**NOTA.** — Le premier paquet cacheté contiendra les trois pièces indispensables, savoir : 1° le certificat de capacité ; 2° le récépissé du dépôt de cautionnement ; 3° le planis.

Le deuxième paquet ne contiendra que la soumission, suivant modèle ci-dessus, et le rabais devra être exprimé en toutes lettres.

Anc. Imp. Chambaud. — Bourg, Imp. P. Annequin.

Les travaux sont rapidement entrepris. Il n'est pas évoqué si l'enseignement a cohabité avec le chantier, mais il semble plus que probable que les cours ont été dispensés en un autre lieu. La réception des travaux définitive a lieu le 3 octobre 1888.

L'entrepreneur, M. MAZERON, fait financer la retenue de garantie de 792,90 francs par Mme Louise HALLAGNAT de Pont de Veyle à qui il consent un « transport » (cession de créance). Le coût final des travaux s'élève à 7.902,51 francs (déduction faite du rabais de 19 % qui représentait la somme de 1.859,88 francs) outre les honoraires de l'architecte du département de l'Ain à 555,02 francs.



**Aspect du bâtiment vers 1965**

Mais voici que 10 ans plus tard les services préfectoraux se penchent sur ce dossier ; le préfet réclame tous les justificatifs de dépenses ce que le maire de l'époque ne peut réunir, se contentant d'affirmer que « *tout est à la préfecture* ».

Le 9 octobre 1897 le préfet notifie au maire un redressement de subvention de 417,06 francs car, selon les éléments en sa possession, la commune a économisé 906,65 francs sur le chantier.

Le maire, dans un courrier du 27 mars 1898, ne conteste pas ce redressement mais fait remarquer que c'est heureux qu'il y ait eu cette économie car à la date d'exécution des travaux la commune ne disposait pas de cette somme ...

Le Préfet prend acte de cette remarque et invite le conseil à engager des travaux complémentaires à hauteur de l'économie constatée afin d'éviter ce remboursement.

Le conseil lors de sa réunion du 24 avril 1898 décide donc de faire réaliser certains travaux à l'école de filles : creusement d'un puits, installation d'une pompe et dallage du préau pour la somme de 1.568,15 francs.

A noter un excédent de dépenses de 563,00 francs car pour le puits il a fallu creuser jusqu'à 15 mètres 50 au lieu des 7 mètres prévus (Entreprise FROMAINT de Pont de Veyle).

Pour clore cet épisode le ministère de l'instruction publique notifie le 18 août 1899 le maintien du versement de la subvention.

En date du 9 avril 1909, devant l'accroissement de la population, le conseil municipal décide la création d'une section enfantine. Une salle est réhabilitée moyennant une dépense de 1.250,00 francs et un secours de 200,00 francs est accordé par l'administration.

## NOUVELLE MAIRIE-ECOLE (actuellement groupe Mairie)

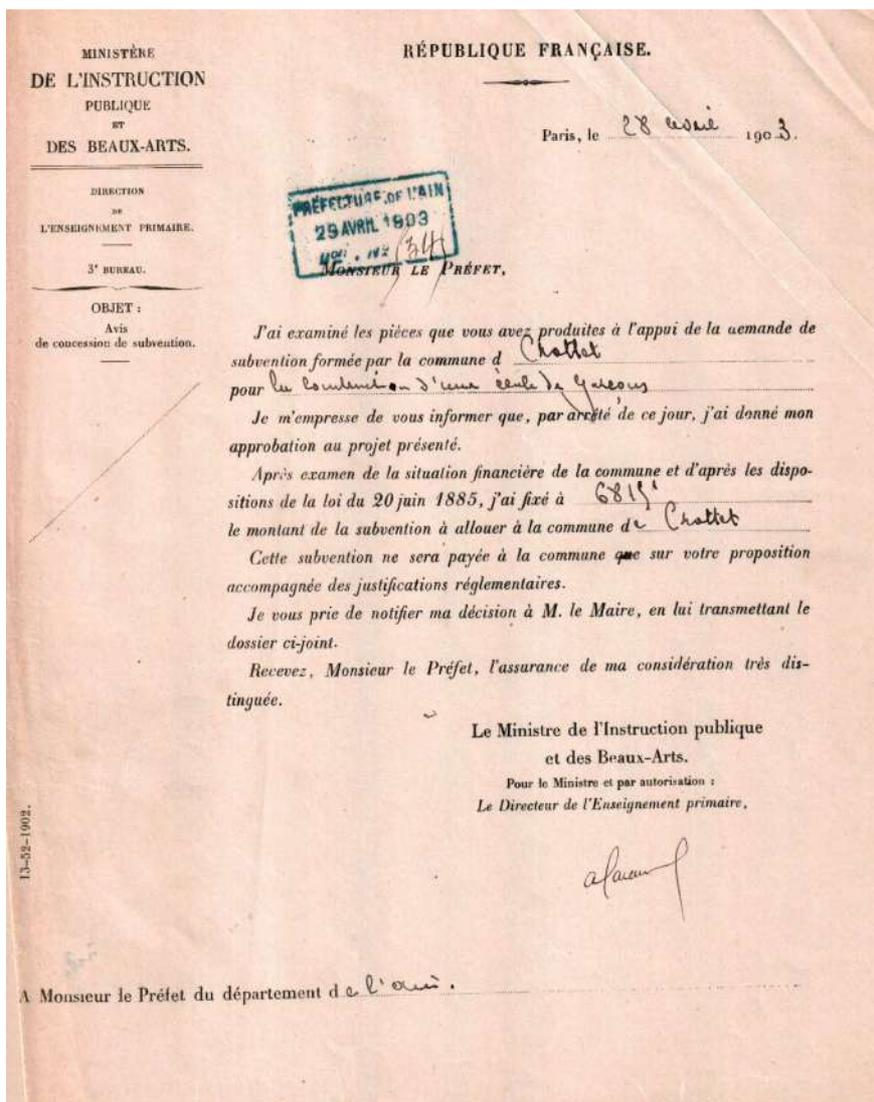
En date du 06 décembre 1900 le conseil municipal prend connaissance du rapport de l'inspecteur des écoles primaires qui souligne l'insalubrité de l'école du Mortier (plafond trop bas, pas d'abri extérieur, aïssances situées à l'extérieur de l'autre côté du chemin).

Au cours de la réunion du 09 juin 1901 et suite à l'avis favorable de l'Inspection Académique en date du 1<sup>er</sup> février 1901, il décide l'acquisition d'une surface de 15 ares à prendre dans les parcelles B 623-626 appartenant à François BOURGEOIS, aubergiste à CROTTET. Cet emplacement est situé entre l'auberge et un bâtiment détruit depuis longtemps. Une enquête publique débouche sur un avis favorable.

Le 11 juin 1903 François BOURGEOIS interpelle le Préfet car l'acte d'achat est encore en attente, la promesse datant de 1901. Dès lors les choses se précipitent ; le 26 juin 1903 l'appel d'offres pour les travaux de construction est publié dans la presse et la vente est régularisée le 11 juillet 1903 en l'étude de Maître BALVAY à PONT DE VEYLE moyennant la somme de 2.325 francs. (8.994 €)

Le conseil désigne M. COPPE, architecte à BOURG EN BRESSE, afin de définir et suivre le chantier. L'adjudication des travaux a lieu le 12 juillet 1903. M. Jean GOMET de BAGE LE CHATEL obtient le lot maçonnerie-charpente, M. Claudius DELYS de MACON le lot menuiserie-serrurerie et M. Claude RAFANEL de ST DIDIER/CHALARONNE le lot plâtrerie-peinture.

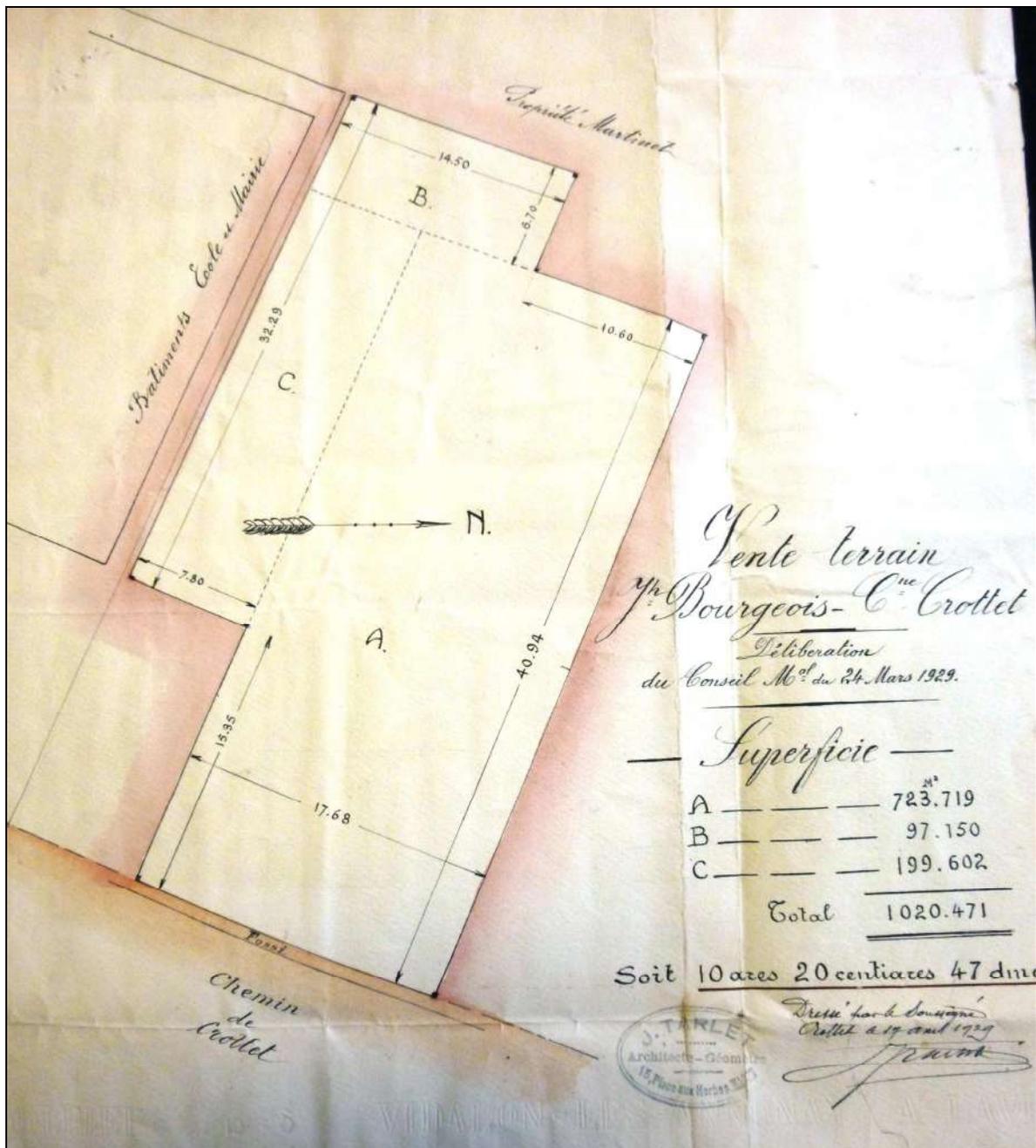
Concernant le financement, un emprunt de 15.000 francs est souscrit auprès du Crédit Foncier de France et une subvention de 6.815,00 francs (26.365 €) est allouée par le ministère de l'instruction publique et des Beaux Arts en date du 28 avril 1903. Suite à une demande du Préfet, le prix de la revente de l'école du Mortier est à inclure dans ce plan de financement.





En 1922 la commune confie à Jean Marie VEILLE les travaux de dallage des préaux moyennant la somme de 1.200,00 francs.

Le 24 mars 1929 le conseil municipal prend connaissance de l'offre de M. Joseph BOURGEOIS qui propose à la vente le terrain situé au nord du bâtiment mairie-école érigé en 1905 (actuellement espace A. VEILLE).



En date du 19 mai 1929, le conseil municipal entérine les propositions préfectorales relatives à l'acquisition des parcelles proposées en vue d'y édifier un ou des bâtiments communaux scolaires (école de filles), moyennant la somme de 10.000,00 francs déclarant cette opération d'utilité publique et sollicitant l'exonération des droits de mutation.

Cette acquisition est définitivement autorisée par arrêté préfectoral en date du 6 août 1929.

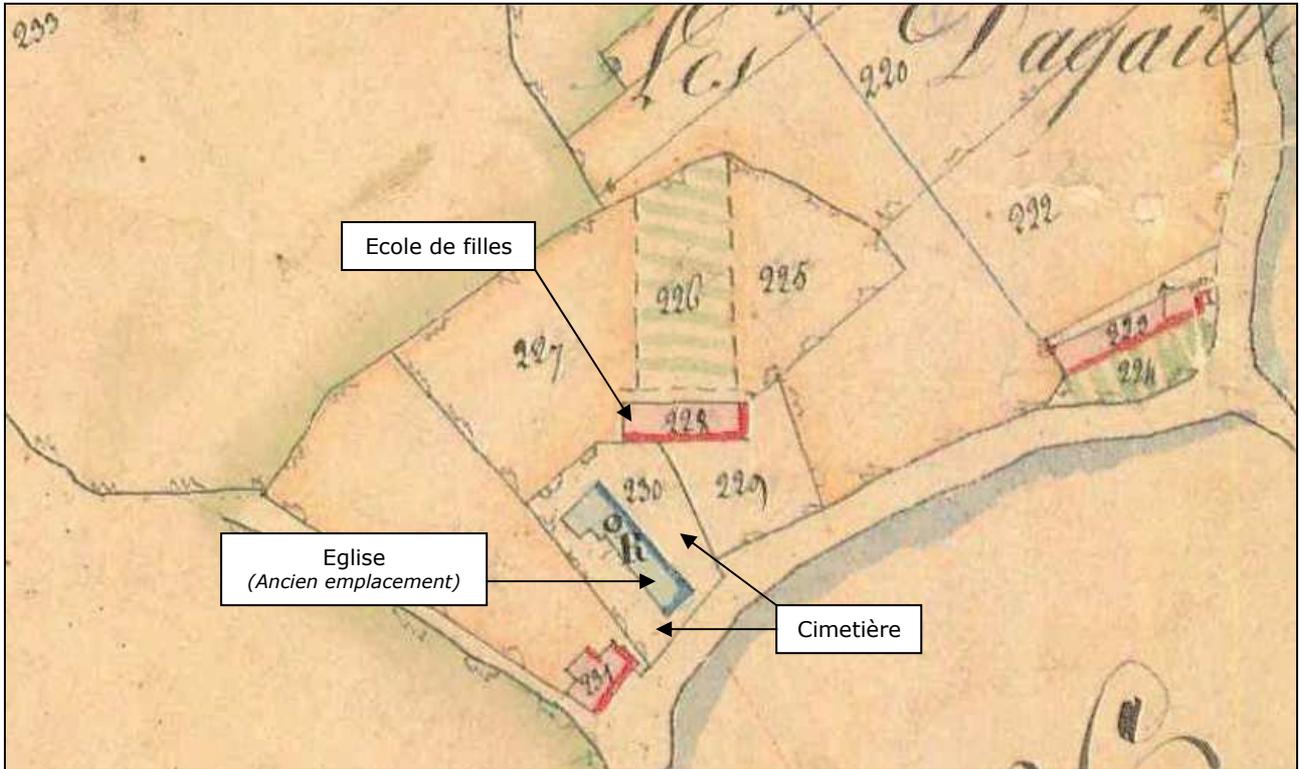
Toutefois l'histoire révélera que cette école de filles n'a jamais vu le jour ... car les salles de l'ancienne école de filles ont été utilisées jusqu'à l'édification du bâtiment préfabriqué qui a précédé la construction du groupe solaire actuel.

# EGLISE

## NOTE LIMINAIRE

Le bâtiment d'origine avait été construit côté route et le cimetière était positionné alentour ; une partie de la cour de l'école de filles (garderie actuelle) y était incluse comme le montre le cadastre de 1834.

## PLAN CADASTRAL DE 1834



## RECONSTRUCTION DU CLOCHER (1823-1824)

- marché adjugé le 02/03/1823 à Philibert NALLARD pour un montant de 4.736,18 Francs
- l'architecte ROCH a fixé ses honoraires à 176,23 Francs
- le financement est assuré par Maître TONDU, notaire à PONT DE VEYLE à hauteur de 4.000,00 Francs remboursables en 5 annuités de 800,00 Francs

Simultanément la commune commande une cloche chez CHEVALLIER à LYON (400 kilos à 3,50 Francs le kilo) ; le Préfet conteste cet achat car la délibération est intervenue tardivement.

Par courrier en date du 16 juin 1823, le maire, après s'être fait excuser, précise qu'il y avait urgence car il voulait l'installer avant la fin des travaux pour éviter des dégradations.

En effet comme il était impossible de faire passer la cloche par l'escalier il fallait la hisser par l'extérieur et l'installer avant la pose du toit.

Cette cloche a été bénite le 23 juillet 1823 par le curé BAGUET de Pont de Veyle ; parrain, M. Paul MOREL et marraine Mme Marie GOYON épouse MOREL.

La visite pastorale de 1828 donne de l'ancienne église la description suivante : « longueur : 45 pas (environ 33,75 mètres), largeur : 10 pas (environ 7,50 mètres), un clocher avec deux cloches, deux autels secondaires et une chaire. Point de chapelle »

## RECONSTRUCTION DE L'ÉGLISE (1842-1844)

### 1<sup>er</sup> projet

Réparation et élargissement de la structure existante entre la route et le clocher (délibération conseil municipal du 6 mai 1842 auquel participaient les plus importants contribuables de Crottet). Après avoir obtenu un rabais de 5 % l'adjudication à l'entreprise LAMY s'élève à 7.138,50 Francs

Toutefois d'importants soucis apparaissent lors de la mise à exécution d'une part par la disproportion entre la nouvelle nef et le chœur qui devait être conservé ; d'autre part une bonne partie de l'assistance n'aurait plus vue sur le chœur car il serait séparé de la nef par deux petites arcades de 2,60 mètres de largeur.

### 2<sup>ème</sup> projet

Compte tenu du constat évoqué ci-dessus le conseil municipal demande rapidement à l'architecte de nouveaux plans et le chiffrage de la reconstruction de la nef en latin du clocher.

Au cours de sa réunion en date du 9 février 1843 à nouveau en présence des plus importants contribuables de Crottet, le conseil municipal prend connaissance du nouveau projet dont le surcoût par rapport au projet n° 1 s'élève à 2.146,00 Francs.

Ce nouveau projet qui s'élève au final à 12.318,62 francs est adopté par l'assemblée municipale et transmis immédiatement au préfet. Celui-ci donne un avis favorable car le terrain est disponible (à noter que le curé de l'époque, Antoine GIROUD, avait donné préalablement à la commune un terrain « *pour isoler l'église et l'éloigner des chemins* »).

Les promesses de financement émises tant par le préfet, des paroissiens, notables, évêque, curé et surtout le Conseil De Fabrique (\*) se montent à 5.430 francs ; le surplus s'élevant à 6.888 francs sera couvert par des impositions ordinaires et extraordinaires qui seront appelées durant les années 1843 à 1849. Le projet est donc mis à exécution rapidement.

Le financier de ce projet est M. CARHELLIER, menuisier à MACON, qui se fait contre-garantir par une hypothèque sur des biens appartenant à Jean BROYER de CROTTET.

Le financement est établi sur la base d'un acompte de 3.000 francs et le solde en 3 versements égaux devant être réalisés en 1844, 1845 et 1846. Toutefois des travaux supplémentaires plus ou moins imprévus s'élevant tout de même à la somme de 5.180,12 francs n'ont pu être honorés dans le délai initial. Les règlements se sont ainsi étalés de 1843 à 1852 (dernier versement en date du 09 octobre 1852) y compris 879,03 francs d'intérêts moratoires ; cet ultime versement déclenche la mainlevée de l'hypothèque frappant les biens de Jean BROYER.

Le coût final s'élève à 17.498,74 Francs.

La nouvelle église est consacrée en 1846 par Monseigneur DEVIE.

L'aménagement intérieur est effectué graduellement par le conseil de fabrique. Ci-après les principales réalisations :

- de 1848 à 1854 installation des stalles et boiseries du chœur (1.565 francs)
- en 1852 chaire pour le prêche (567 francs)
- de 1854 à 1862 achats de bancs (542 francs)
- en 1856 achat de l'autel en marbre (484 francs)
- en 1868 peinture de l'église par M. POUILLARD payée en 3 annuités (1.600 francs)
- en 1871 installation de vitraux par M. BESSAC (809 francs)
- en 1883 érection du chemin de croix avec le concours du père Léon, franciscain à Mâcon (450 francs)
- en 1900 achat de bancs pour remplacer des chaises
- en 1903 achat du confessionnal (d'occasion moyennant la somme de 200 francs)

Departement

DE LAIN.

COMMUNE DE Crotten.

-----

Arrondissement  
de Bourg

Extrait du Registre des Deliberations  
du Conseil Municipal.

Canton  
de Pont-De-Veyle

Seance du neuf fevrier 1843.

OBJET

de la Deliberation :

Changement de projet  
pour la reconstruction  
de l'eglise. Vote de  
la depense. -----

Le Conseil municipal de la Commune

de Crotten, etant reuni pour sa session  
ordinaire de fevrier, au lieu ordinaire de ses seances,  
sous la presidence de M<sup>r</sup> le Maire, d'apres la  
convocation par lui faite le 26 janvier dernier.

Etaients presents M<sup>rs</sup> M<sup>rs</sup> Goyou Benoit, Rallou  
Jean Antoine marie, Chambard paul, Merle Laurent,  
Galheron Jean, Bataillard Jean Claude, Dagallier  
Claude, Dagallier philibert, Navoren Jean et  
Marguin Maire.

Les quels forment la majorite des membres en  
exercice aux termes de l'art 29 de la loi du 18  
juillet 1837.

Aux quels il a ete ajoute les plus forts imposés,  
convoqués le même jour au nombre de seize.

Etaients presents M<sup>r</sup>. M<sup>r</sup>. Dagallier Benoit fils de  
Claude, Dagallier Benoit fils de Charles, Goyou  
Antoine, Navoren Jean fils de Jean, Villard Claude,  
Villard Claude Antoine, et M<sup>r</sup>. de Guay Charles.

Monsieur le President a expose a l'assemblée, que  
la presente reunion avait pour but de deliberer sur le  
mode de reconstruction de l'eglise, et a dit que plusieurs  
notables habitants, parmi les quels se trouvent les  
souscripteurs, ayant bien apprecie qu'en reconstruisant  
la nouvelle nef sur l'emplacement de l'ancienne, cela

constitué de graves inconvénients, soit parce que l'ancien chœur en raison de ses petites dimensions, ne se trouverait plus en rapport avec la nouvelle nef, qui serait plus étendue en largeur et en hauteur; soit par ce qu'il se trouverait séparé par deux petites arcades de deux mètres six décimètres de largeur sur trois de hauteur, qui diviseraient pour ainsi dire l'église en deux parties et ôteroient la vue du chœur au plus grand nombre des assistants.

Que pour remédier à ces inconvénients, ils ont proposés de faire démolir l'ancien chœur, de faire reconstruire la nef en matière de clocher, avec le chœur à la suite et l'entrée principale sous le clocher.

Il a, à cet effet, déposé sur le bureau, le supplément de devis et les plans de détails dressés par M. Roch auteur du projet primitif.

L'Assemblée eût l'exposé de M. le Maire.

Considérant que ces inconvénients sont bien majeurs, et qu'ils rendent ce changement indispensable, attendu qu'il nécessiterait plus tard la démolition du clocher.

Candis que ces changements ne nécessitent aujourd'hui que la reconstruction d'une partie du sanctuaire.

Qu'il le supplément de devis, qui porte cette dépense à 2146.<sup>66</sup>

Vu l'allocation d'un nouveau secours de 300.<sup>00</sup> fait par Monsieur l'Evêque, pour faciliter ce changement s'il a lieu; ce qui réduit la dépense, que la commune est appelée à voter à la somme de 1646.<sup>66</sup>.

Considérant que sur la somme de 7400.<sup>00</sup> montant du devis ou projet primitif, déjà approuvé et autorisé, la commune n'y contribue que pour celle de 2410 francs.

Que le surplus se trouve réalisé, tant par la fabrique, que par donations particulières de plusieurs personnes, dont les vœux sont de contribuer à la reconstruction de l'église de cette manière.

Vu les conditions particulières inscrites à la suite du devis primitif portant ce que l'ajudicataire sera tenu de se conformer aux changements que l'administration jugera convenables de faire, au prix courant du devis

« rectifié suivant le rabais de la adjudication »

Après avoir discuté et mûrement délibéré,  
L'assemblée est d'avis:

1<sup>o</sup> Que la nef soit reconstruite en matière de clocher sur un terrain disponible à cet effet et reconnu suffisant, dans les dimensions qui lui sont données au devis primitif, et le chœur en prolongement à la suite tel qu'il est décrit au supplément de devis et plans de détail dressés le 4 février courant.

2<sup>o</sup> De voter et s'imposer extraordinairement de huit centimes additionnels aux quatre contributions directes, pendant quatre années, montant à mille huit cent septante neuf francs, pour être comprise aux rôles généraux de 1844, afin de faire face à la dépense qu'occasionnera ce changement.

La présente délibération sera soumise immédiatement à l'approbation de Monsieur le Préfet du département.

Les matières à soumettre au conseil municipal étant épuisées la présente délibération a été déclarée close et les membres du conseil municipal et plus forts imposés présents à la séance ont signé, à l'exception de Jean Navoren membre du conseil et Paul Villard plus fort imposés qui n'ont signé pour ne le savoir.

Le président a levé la séance.

Signé: Rallon, Goyon, Merle, Gatheron,  
Bataillard, Villard, Chambard, Dagallier claud,  
Dagallier philibert, Dagallier Benoit, Dagallier fils de  
claud, Goyon Antoine, De Guay, Navoren, ex  
Marquin Maire.

Pour copie conforme:

Le Maire

Marquin



**Etat détaillé des fonds destinés  
à la reconstruction de l'église de la commune de Crétet.**

Origine des fonds	Montant de l'état des fonds.	Sommes perçues en				
		1845 francs	1844	1843	1842	1841
La fabrique s'est engagée de réaliser.	2500					
M. le Préfet accorde un secours, par arrêté du 8 juin 1842 de	390					
M. Simon a souscrit pour.	600					
M. de Guat	500					
M. de Parival, id.	200					
M. de la Motte, id.	500					
M. le Curé, id.	100					
Monsieur de l'Évêque	500					
Fonds affectés sur la caisse M. le par délibération du 4 mai 1843, pp.	280					
Fonds prélevés sur la caisse M. le pour compléter les paiements de 1842.	30					
1 <sup>re</sup> imposition extraordinaire autorisée par arrêté du 17 juin 1842.	2410	600	600	600	610	
2 <sup>de</sup> imposition extraordinaire autorisée par arrêté du 16 février 1843.	2003 32	502 41	502 01	502 01	502 41	
3 <sup>de</sup> imposition extraordinaire autorisée par arrêté du 8 juin 1844.	2816 96				627 60	1129 61
<b>Total général trois mille cent cinquante vingt huit centons et</b>	<b>13105 23</b>	<b>1830</b>	<b>1615 12</b>	<b>1475 12</b>	<b>1129 61</b>	<b>1129 61</b>

Ce présent état est certifié exact dans toutes ses parties et conforme aux pièces à l'appui.  
M. Crétet le 10 juin 1844.

L' Maire  
*Loquet*

## INCIDENT DE 1866

Le clocher est touché par la foudre ; les réparations s'élevèrent à 482,86 Francs. Il est décidé la pose du paratonnerre qui aura coûté 166,90 Francs.

## CREPIS EGLISE

Le 11 août 1907 le curé demande et obtient l'autorisation de crépir l'église à ses frais.

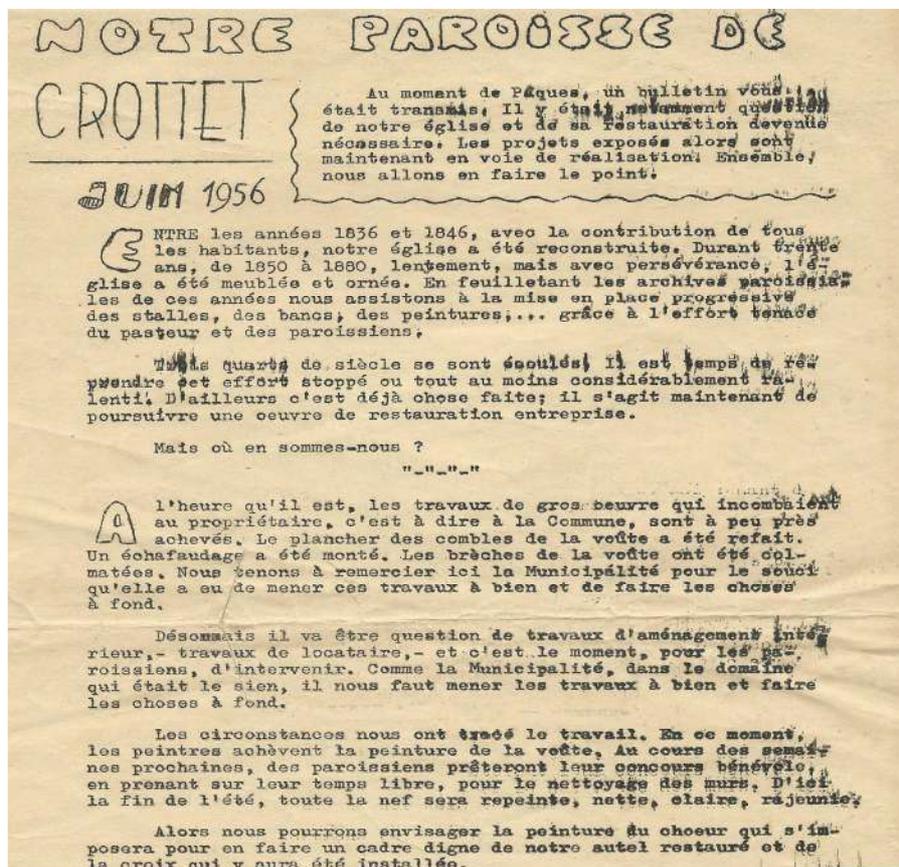
## TRAVAUX CLOCHER 1934

Le préfet refuse la délibération décidant de travaux sur le clocher car, par inadvertance, le maire y a joint le résultat de l'appel d'offres qui aurait dû être postérieur à l'accord préfectoral (de plus les travaux sont déjà bien engagés ...). Le maire fait donc intervenir M. MESSIMY, sénateur de l'Ain et également ministre (?) et bien entendu le préfet donne son acquiescement en date du 19 novembre 1934. Réconforté par cet appui le maire se laisse même aller à réclamer des fonds à l'administration ecclésiastique ; mais là le préfet est intraitable et fait appliquer la loi du 09 décembre 1905 (séparation de l'église et de l'état) ; toutefois il indique au maire, non sans malice, qu'il est possible de lever des fonds privés dans la mesure où une souscription volontaire des fidèles est versée entre les mains du receveur municipal ... Ces travaux, contrôlés par M. TARLET architecte à CROTTET, s'élevèrent à 13.561 francs.

## TRAVAUX DE RENOVATION REALISES DANS LES ANNEES 1955-1956

C'est par un bulletin paroissial daté de 1956 que l'on prend connaissance de ces travaux ; curieusement le registre des délibérations du conseil municipal n'en fait pas état. Selon ce bulletin et la mémoire locale il avait été procédé à la réfection du plancher des combles, de la voûte du plafond qui semblait avoir souffert d'infiltrations et de l'installation électrique. La paroisse avait assuré pour sa part les travaux intérieurs consistant notamment en la peinture plafond et murs et aussi le nettoyage complet de l'édifice. Certaines personnes se souviennent en outre d'avoir assuré le décapage de l'autel (en marbre) et des statues (en bois) qui avaient été consciencieusement recouverts de peinture par l'abbé DUFOUR (1905-1917) qui se disait artiste ... (il aurait certes réalisé quelques toiles)

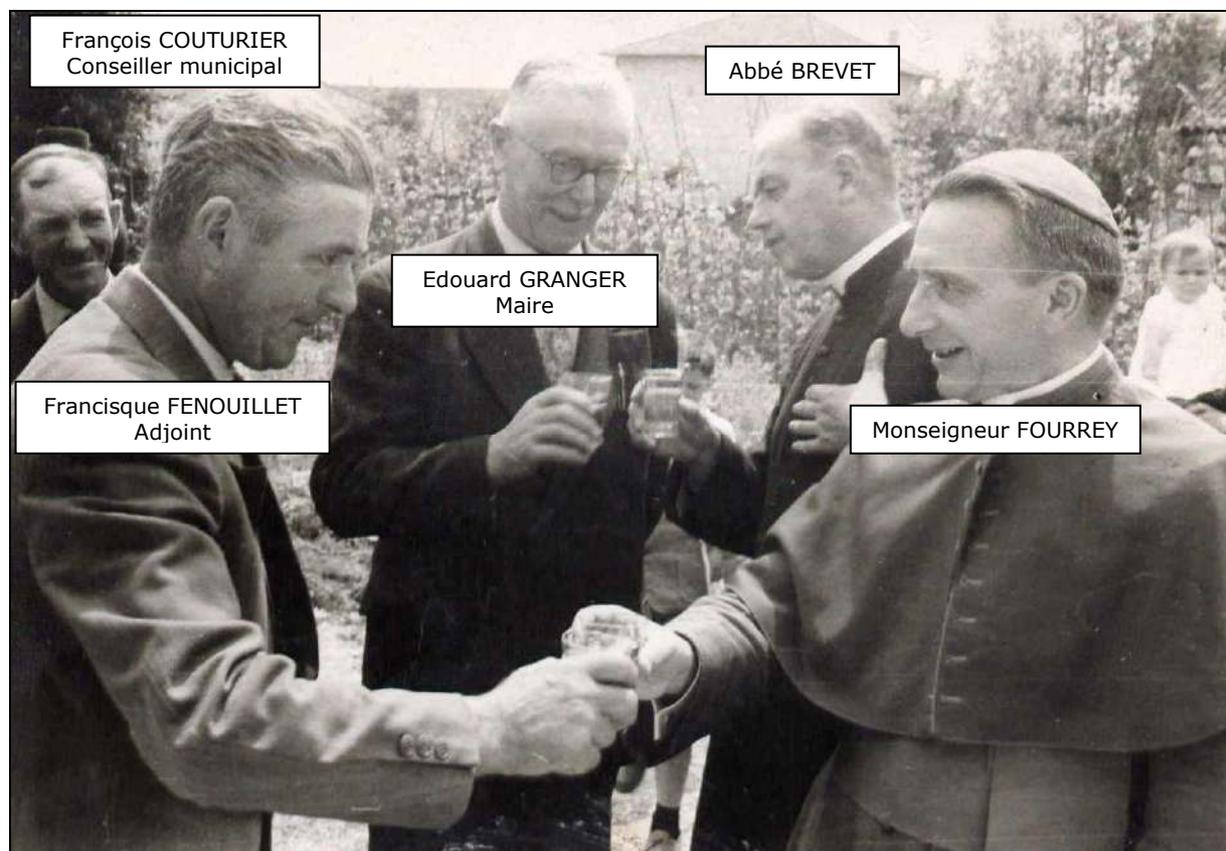
## BULLETIN PAROISSIAL DE 1956



## INAUGURATION DES TRAVAUX DE LA RENOVATION LE 29 JUILLET 1958



### CE MEME JOUR LES ELUS TRINQUENT AVEC L'EVEQUE ET LE PRETRE



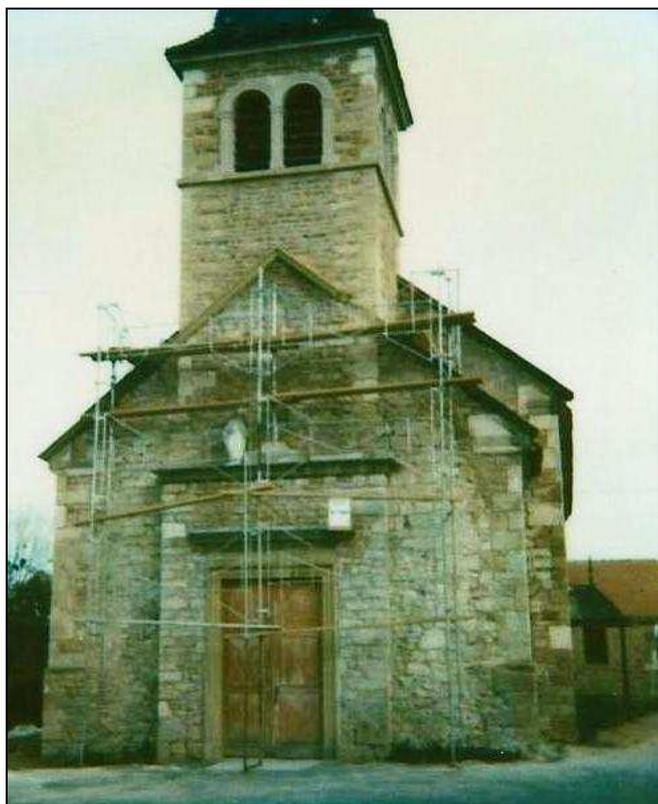
## TRAVAUX 1984-1986

En 1984 le conseil municipal provoque une réunion avec la commission d'art sacré du diocèse afin de définir un programme de travaux pour cet édifice qui en avait bien besoin.

Il est ainsi décidé de faire procéder d'urgence au traitement curatif de la charpente dans laquelle il a été décelé une attaque généralisée de capricorne.

Puis, pour suivre les recommandations de la commission, la réfection du toit de la sacristie et des façades est mise à l'étude. Le conseil opte notamment pour la suppression du crépi et le jointoyage des pierres afin d'assurer la mise en valeur de l'édifice. M. Henri FAVRE propose alors ses services pour assurer le piquage du vieux crépi et l'enlèvement des gravats ; avec l'aide de quelques autres bénévoles ce chantier est mené à bien, permettant à la commune de réaliser une économie de 33.000 francs (8.680 €uros). Le jointoyage des pierres ainsi que la pose de protection des vitraux sont réalisés entre l'automne 1985 et le printemps 1986. Courant 1986 M. FAVRE procède seul à la peinture totale de l'intérieur de l'église.

Le coût de cette tranche de travaux s'est élevé à 277.225 Francs (71.093 €uros)



Façade Ouest échafaudée



Coupure du Progrès

(\*) *Conseil De Fabrique : établissement public de culte composé du curé, du maire et de 5 à 9 membres élus ; il est chargé de gérer les recettes : quêtes, offrandes et legs et également l'entretien des édifices religieux. Suite à la mise en application de la loi de 1905 instaurant la séparation de l'église et de l'état ces établissements sont devenus « associations diocésaines ».*

# PRESBYTERE

## ACHAT PRESBYTERE

La commune possédait depuis longtemps un presbytère qui avait été vendu en tant que bien national suite à la révolution de 1789 (emplacement non localisable).

En date du 2 mai 1817 le conseil municipal, sous le mandat de Jean MOREL, décide l'achat d'une maison dépendant du domaine de Pierrette PELLETRAT-DEBORDE sise près de l'église.

Suite à la demande du préfet une expertise réalisée par M. Bernard DAGALLIER (géomètre) et Philibert NALLARD (charpentier) rend son rapport le 8 mai 1817 et en fixe le prix à 5.630 francs.

Comme il y a urgence à loger le curé desservant, le conseil se réunit rapidement le 12 mai 1817 et décide de concrétiser cet achat ; après négociation il est conclu les modalités suivantes : prix ramené à 5.000 francs payable en 4 annuités au taux de 5 % ; la vente est régularisée le 21 mai 1818 et le dernier terme est versé en avril 1823.

## TRAVAUX

En date du 8 février 1833 des travaux urgents sont entrepris ; en effet le plancher de l'étage « est percé à plusieurs endroits [...] que cet hiver le meunier avec un sac a failli se casser les jambes ».

Le 20 février 1851 le conseil prend connaissance d'un devis de M. MARGUIN, maître charpentier pour d'autres travaux urgents (montant de 725 francs). Compte tenu de l'état des finances tant communales que de la « fabrique », le maire demande au préfet de solliciter une aide auprès du ministère des cultes. En effet le conseil de fabrique est en déficit suite à l'installation des stalles à l'église et la commune ne peut faire face seule. Le 21 juin 1851 le ministre de l'instruction publique et des cultes notifie au préfet de l'Ain une allocation de 200 francs.

En date du 2 août 1857 le conseil décide le renforcement du mur de clôture afin de contenir le talus de terre (devis Jean DUBOST et Benoît RAMET pour un montant de 2.397,58 francs).

D'autres travaux sont décidés le 2 mai 1880 et adjugés le 19 septembre 1880 pour un montant de 3.718,68 francs ; le conseil de fabrique participe à hauteur de 800 francs dans un premier temps puis rallonge de 200 francs.



**Vue vers 1910**



**La même en 2016**

# CIMETIERE – MONUMENT AUX MORTS

## NOTE LIMINAIRE

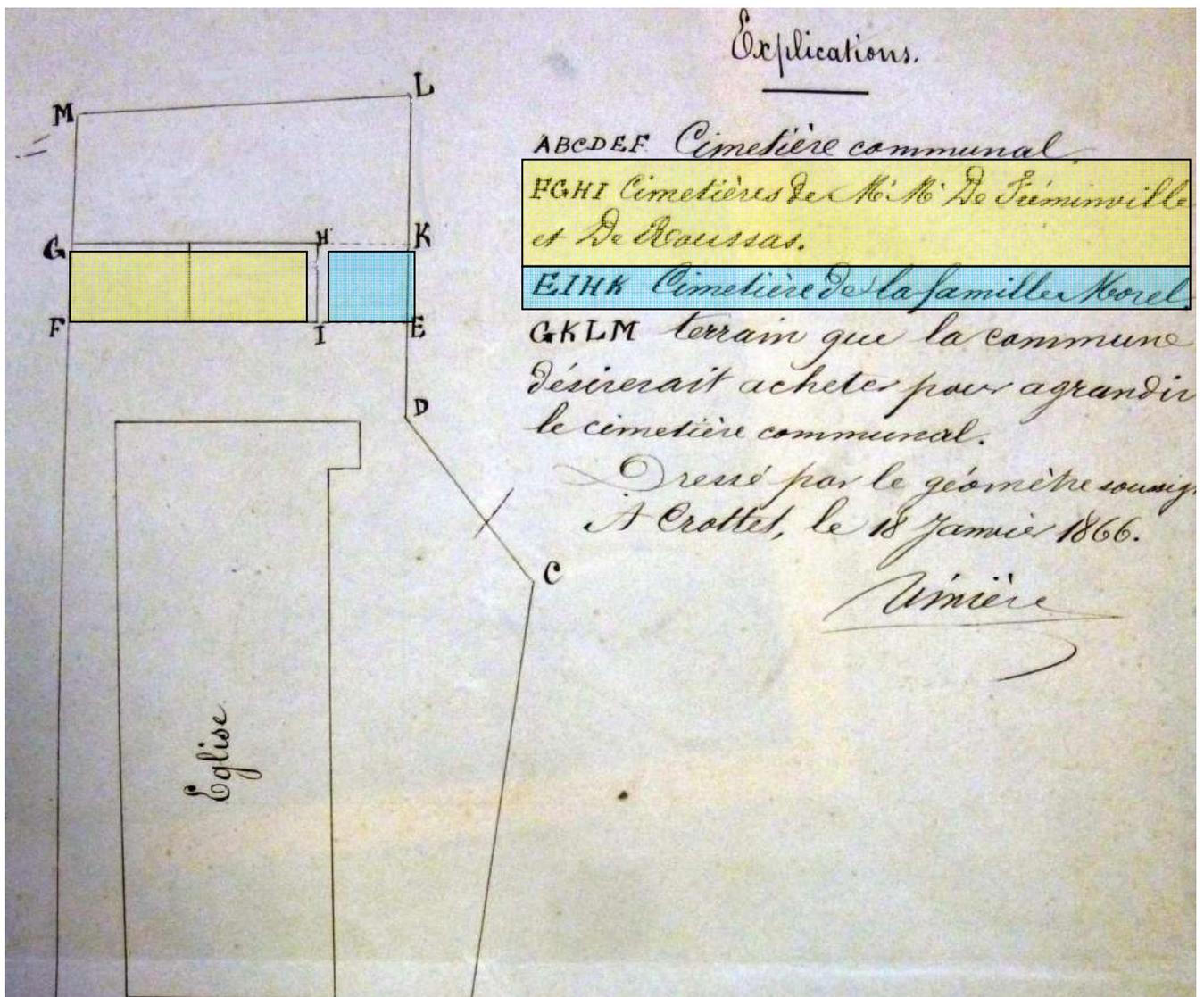
A l'origine le cimetière était implanté autour de l'église. Il existait deux cimetières privatifs clos par des murets à l'emplacement actuel du jardin du souvenir et du columbarium (familles DE FREMINVILLE (Château de l'Aumusse) et BERTHET DE ROUSSAS (Château de Genod))

## AGRANDISSEMENTS DU CIMETIERE

En date du 1<sup>er</sup> mai 1857 le conseil décide l'achat d'une petite parcelle de 1 are 87 avec bâtiment appartenant à Benoît GALLION pour dégager l'église et permettre d'en faire le tour (située vraisemblablement à l'est).

Une indemnité est versée afin de permettre de reconstruire le four qui a été détruit avec le bâtiment et un dédommagement au locataire de M. GALLION.

Le 20 janvier 1866 le conseil municipal interroge le préfet car la famille MOREL envisage de créer et clore son propre cimetière dans le prolongement de celui des familles DE FREMINVILLE et DE ROUSSAS, et dont l'emplacement couperait tout accès à une éventuelle extension au levant.



Le projet MOREL n'ayant pas été concrétisé, la commune peut ainsi mettre à l'étude l'extension projetée depuis plusieurs années.

### 1<sup>er</sup> agrandissement

La commune est confrontée à la mise en application de la loi du 23 prairial de l'An XII (12 juin 1804) qui régit dorénavant les modalités des sépultures : plus d'inhumation dans les édifices religieux et respect d'une distance d'au moins 35 mètres de toute habitation.

Il est donc décidé le 25 octobre 1874 (soit 70 ans après la promulgation de la loi...) l'acquisition auprès de Benoît GALLION (CROTTET) d'une surface de 7 ares 17 et de Claude PELLETIER (VARENNES) de 4 ares 84 dont un petit bâtiment à détruire, acte passé le 11 février 1875 ; coût de cet achat : 1.427,57 francs

Le conseil municipal, considérant la dépense induite, refuse de clore le cimetière au nord et au matin par un mur comme demandé par l'administration mais consent à planter une haie.

Dès lors la partie du cimetière située entre la route et l'église est supprimée (emplacement du monument aux morts actuel).

Le 3 septembre 1886 le conseil est amené à prononcer la désaffectation du cimetière sud afin de pouvoir procéder à l'agrandissement de la cour de l'école de filles. La dernière inhumation datant de 1875 la mise en application est immédiate.

### 2<sup>ème</sup> agrandissement

Dès le début du siècle dernier, la commune éprouve des difficultés pour gérer convenablement les sépultures du fait de l'accroissement de la population et de la présence de concessions perpétuelles qui entravent le renouvellement des emplacements.

Pour pallier cette situation une délocalisation est alors envisagée. Toutefois les fouilles réalisées sur les terrains susceptibles d'accueillir le nouveau cimetière s'avèrent « décevantes » notamment à cause de la « présence d'eau à faible profondeur ».

Le conseil municipal lance donc une étude pour réaliser un agrandissement significatif du cimetière existant tout en respectant la réglementation en vigueur.

Un rapport est demandé à un architecte ; en date du 1<sup>er</sup> août 1921 celui-ci conclut en faveur de l'agrandissement car le terrain envisagé semble idéalement convenir (nature du sol, pente, éloignement des habitations).

Lors de sa réunion du 14 août 1921 le conseil municipal, après avoir pris connaissance de ce rapport, décide donc l'extension au levant. Une promesse d'achat est signée en faveur de Mesdames DAGALLIER et MEUNIER (fille DAGALLIER) sur une partie de la parcelle contiguë.

Une enquête publique statue favorablement en date du 30 octobre 1921 et la commission sanitaire donne son accord le 26 janvier 1922.

Après arpentage, la commune achète donc le 20 février 1922 une surface de 35 ares 29 prise dans la parcelle C233 Pré Jacquet moyennant la somme de 6.258 francs (6.992 Euros).

L'arrêté préfectoral du 16 mars 1922 vient entériner tout ceci. Des travaux d'assainissement et de remblaiement sont confiés à Jean Marie VEILLE via un marché de gré à gré arrêté à la somme de 5.374 francs pour un volume de matériaux de 1.104 m<sup>3</sup> (6.004 Euros).

Pour financer ces travaux la commune emprunte à Claude BROYER la somme de 6.000 francs remboursables en 6 ans au taux de 5 %.



**Plan dressé lors de l'extension du cimetière afin de déterminer les points d'eau situés dans un rayon de 100 mètres**

## MONUMENT AUX MORTS

Le 18 avril 1920 le conseil décide l'érection d'un monument à la mémoire des enfants de Crottet morts pour la France.

Il est commandé à M. DEVILLARD un monument en forme de pyramide quadrangulaire sur les faces de laquelle seront inscrits les noms, prénoms et âges des enfants de Crottet « morts pour la France » ; coût final de 7.000 francs (6.641 Euros) bonifié par une souscription publique qui réduit la dépense communale à 4.400 francs.

Le 10 septembre 1922 la commune commande à M. Louis GOY de PONT-DE-VEYLE une barrière d'entourage en fer forgé. Le devis établi mentionne un poids de 885 kg et un coût de 2.212,50 francs (2.471 Euros).

## CIMETIERE DE PONT DE VEYLE

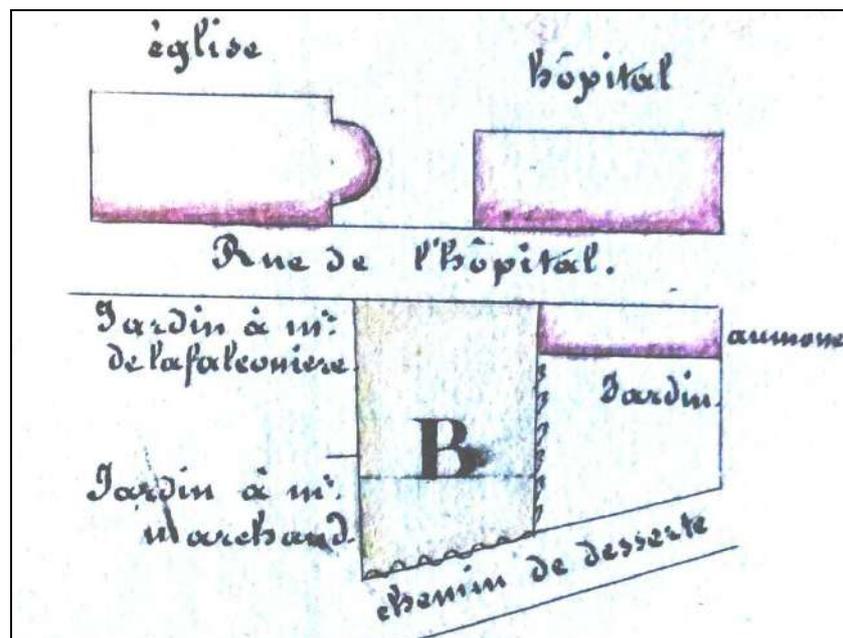
Qui ne s'est pas posé la question :

**« Comment se fait-il que le cimetière de PONT DE VEYLE soit situé sur le territoire de la commune de CROTTET » ?**

En fait tout commence le 6 septembre 1810 quand M. RIVET, préfet de l'Ain et « Baron de l'Empire » envoie un questionnaire aux maires du département afin de s'enquérir de l'état de leurs églises, presbytères et cimetières.

A cette époque LAIZ est réuni à PONT DE VEYLE en termes de culte. La réponse qui est rédigée le 20 juin 1811 par le curé CHANAL de PONT DE VEYLE ressemble alors à une déclaration d'appropriation de l'église de LAIZ : la commune de PONT DE VEYLE « est dans le cas de jouir de l'église de la commune de LAIZ dont la réunion à celle de PONT DE VEYLE a été deux fois arrêtée, décrétée depuis le dernier concordat à l'exemple de celle de CRUZILLES à l'égard de l'église de MEPILLAT qui y avait été aussi décrétée et dont la réunion vient d'être effectuée », « le petit presbytère a été vendu », « l'église est dans un état de nudité absolue ressemblant plus à une grange qu'à une église », « l'église de LAIZ peut servir à réparer celle de PONT DE VEYLE à laquelle elle est réunie » ...

En fait le principal souci de la commune de PONT DE VEYLE est que son cimetière (**B**) est non conforme à la réglementation et à la salubrité publique. Il est en effet situé au centre de la ville (sud de l'église côté ancien hospice) donc trop près des habitations et de surcroît, « on y trouve l'eau à 20 pouces de profondeur » (soit environ 50 centimètres). Les élus y voient donc l'opportunité de diriger les inhumations sur le cimetière de LAIZ qu'ils considèrent acquis ; le préfet donne son accord à condition que ce cimetière de LAIZ soit clos.



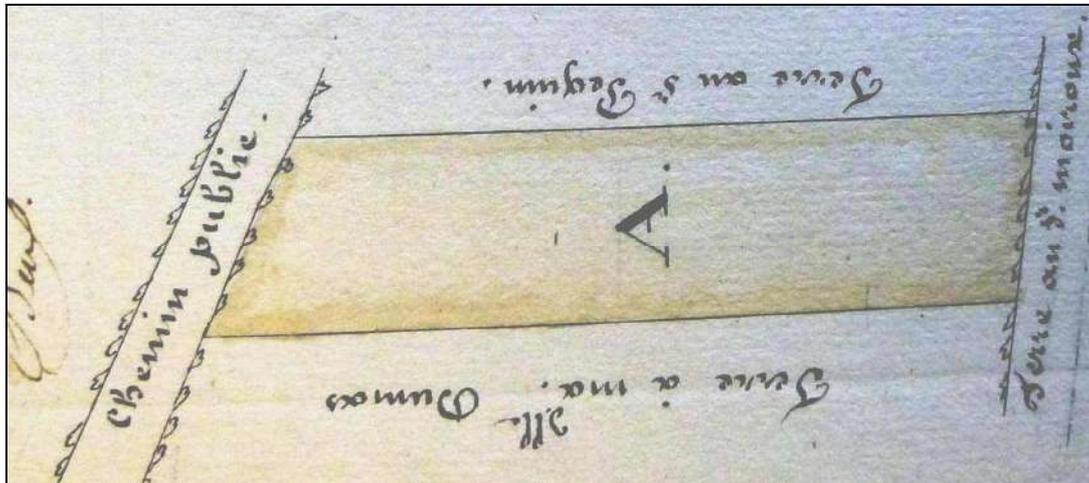
**Croquis de la disposition du cimetière de PONT DE VEYLE en 1811**

Cependant le 25 février 1821 le maire de LAIZ fait savoir à celui de PONT DE VEYLE qu'il doit relever (exhumer) l'équivalent de 4 années d'inhumation pour libérer de la place, soit une coupée pour les deux communes (une coupée équivalant à 659 m<sup>2</sup>). Sans réaction à cette missive il écrit directement au préfet le 22 janvier 1822 afin qu'il intervienne auprès du maire de PONT DE VEYLE.

Celui-ci est donc invité à acquérir dans les meilleurs délais un terrain propre à accueillir un nouveau cimetière ; une réponse arrive rapidement le 22 février par laquelle il est indiqué qu'un échange de terrain avec l'hospice de PONT DE VEYLE est à l'étude. En effet le 3 mars 1822 la

commission d'administration de l'hôpital de PONT DE VEYLE se prononce favorablement pour l'échange du cimetière de PONT DE VEYLE qui est attenant aux bâtiments de l'aumônerie du dit hôpital (côté soir) avec une parcelle de terre sise à CROTTET, hameau des Buyrels d'une contenance de 22 ares 19 centiares. En effet cet établissement possédait un domaine à CROTTET issu d'un legs effectué en 1790. Le centre d'exploitation de ce domaine était la maison appartenant actuellement à Denis et Monique PACQUELET (ex ferme de Maurice CHAMBARD).

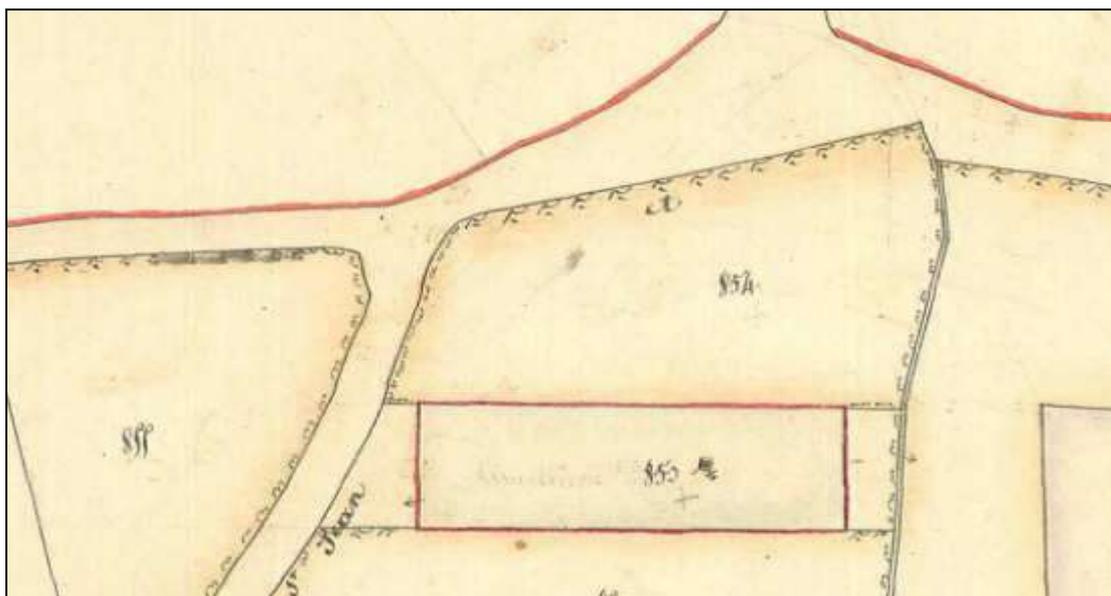
Le 15 mars 1822 le préfet prend acte de la décision de la commission administrative de l'hôpital ; il prend également en considération le fait que les communes de PONT DE VEYLE et LAIZ « ont cessé d'être réunies pour le culte par ordonnance royale du 14 avril 1819 qui a érigé en chapelle l'église de LAIZ ». L'échange est donc autorisé selon les plans joints.



#### Parcelle sise à CROTTET (Les Buyrels) proposée pour le nouveau cimetière

Pour preuve de bonne volonté le maire fait même établir le 25 juin un devis pour clôturer ce futur cimetière ... (2.970,00 francs). Cependant le 20 septembre 1823 le préfet après avoir constaté que PONT DE VEYLE inhume encore à LAIZ et que la population est excédée, interpelle fermement le maire de PONT DE VEYLE. L'échange est enfin matérialisé par acte administratif.

Le 25 janvier 1824 les travaux de clôture du cimetière nouveau (A) sont adjugés à Philibert NALLARD de PONT DE VEYLE pour le prix initial de 2.970,00 francs.



#### Cadastré Napoléonien de 1834

Ce nouveau cimetière a dû s'avérer assez vite insuffisant car le 20 décembre 1856 un échange à titre onéreux (soulte de 1.000,00 francs payable au terme d'un délai de 8 ans et productrice d'intérêts au taux de 5 % versés annuellement) est conclu avec M. Augustin Louis DE PARSEVAL

qui était propriétaire des terrains attenants. Cet acte d'échange est recueilli par Maître Benoît SOUPE, notaire à PONT DE VEYLE.

Il s'agit d'une parcelle de 18 ares 45 située à l'est du cimetière de PONT DE VEYLE et dépendant du domaine dit « Château de PONT DE VEYLE » sur laquelle est implantée une chapelle entourée d'un mur de 80 cm d'épaisseur doublé d'un fossé ; il est indiqué que la surface de terrain occupée par la chapelle et son entourage n'est pas incluse dans la surface échangée. Il est également convenu que la famille DE PARSEVAL se réserve la propriété et la jouissance de cette chapelle dans laquelle sont inhumés les membres de la famille.

Un arrêté préfectoral entérine cet échange en date du 5 mars 1857 qui est transcrit au bureau des hypothèques le 1<sup>er</sup> avril 1857.



### **Croquis matérialisant l'apport effectué par M. DE PARSEVAL et situant la chapelle**

De nos jours cette chapelle est toujours présente, encadrée par des cèdres majestueux.



# LE TRAMWAY A CROTTET

## - HISTORIQUE DU PROJET -

### ORIGINE

Les premiers chemins de fer d'intérêt local (CFIL) ont vu le jour en 1859 dans le Bas Rhin. Très vite ce mode de déplacement économique a suscité l'intérêt de nombreux départements et les pouvoirs publics ont encouragé les initiatives par une loi en date du 12 juillet 1865 dite loi MIGNERET qui crée officiellement cette nouvelle catégorie de chemin de fer « économique ». Une grande autonomie était accordée aux collectivités locales en même temps que l'Etat subventionnait.

Cependant de nombreux abus furent constatés (chantiers commencés dans la facilité avec les aides, puis abandonnés pour raisons techniques car l'étude n'avait pas été suffisamment sérieuse). Le ministre des travaux publics de l'époque, Charles de FREYCINET, fut chargé d'organiser un réseau ferré complet et cohérent entre lignes d'intérêt général et lignes d'intérêt local, objet de la loi du 11 juin 1880.

Les voies ferrées secondaires ont alors connu un développement spectaculaire, la longueur du réseau passant de 2.187 km en 1880 à 17.653 en 1913 pour culminer à 20.291 en 1928. Toutefois elles ont toutes connu une existence plutôt éphémère, victimes de leur lenteur et de la concurrence routière. La plupart ont dû cesser leur activité avant la seconde guerre.

### DEPARTEMENT DE L'AIN

La question du développement des chemins de fer à voie étroite est née, dans le département de l'Ain, le jour où la ligne de Marlieux à Châtillon a été construite. Depuis, l'assemblée départementale s'est souvent occupée à doter la région de chemins de fer bon marché.

En 1888 la question prend une forme précise et le conseil général invite l'administration à consulter les communes intéressées au sujet d'un réseau de tramways. En effet il est important de connaître leur position par rapport au projet car elles seront sollicitées dans son financement.

Dans sa session d'avril 1890 le département ordonne l'étude de diverses lignes de tramways qui quadrilleraient le département, puis en août de la même année il décide de soumettre à concours la construction et l'exploitation de ces différentes lignes.

En avril 1891 le concours est lancé ; l'administration reçoit alors 4 candidatures dont deux portent uniquement sur la section TREVoux – ST LAURENT compte tenu du désintérêt financier de nombreuses communes. Il s'agit de COURTINES et BARRAUD (PARIS) qui proposent de financer à hauteur de 35.000 francs le kilomètre, OMNIUM DES CHEMINS DE FER (PARIS), Joseph JANCARD (LYON) qui exploite déjà les chemins de fer économiques des Charentes et du Morbihan et M. ALESMONIERE (THONON) qui est concessionnaire des tramways de Haute Savoie.

Lors de sa session du 20 juin 1891 le conseil général prend connaissance des promesses de souscription émises par les communes concernées par le projet souvent assorties d'exigences opportunes (établissement d'une halte, passage dans le village, délais de paiement, nouveau tracé). Le total des souscriptions s'élève alors à 69.193 francs (dont 10.500 francs par Grièges). Lors de cette même séance il est rétrocedé 5 lignes à M. Joseph JEANCARD dont l'offre porte sur la totalité des trajets. Il s'agit des voies suivantes :

- TREVoux – St TRIVIER DE COURTES
- BOURG – FRANS
- AMBERIEU – CERDON
- PONT D'AIN – JUJURIEUX
- VIRIEU LE GRAND – RUFFIEU

En date du 18 novembre 1897 M. JEANCARD crée la « Société Anonyme des Chemins de fer économiques du Sud-Est » (ESE) destinée, conformément à la convention passée le 26 février 1894, à supporter la gestion des lignes rétrocedées.

La ligne qui concerne CROTTET est celle de TREVoux à ST TRIVIER DE COURTES qui, dans sa 1<sup>ère</sup> section, fait étape à St LAURENT/SAONE ; cette ligne est ouverte début 1898.

## CAHIER DES CHARGES DE JUILLET 1892

Il est stipulé que la voie est composée de traverses en bois espacées de 0,85 ml supportant les rails en acier d'une densité de 19 kilos au mètre. Suivent ensuite nombre de normes à respecter : épaisseur du ballast, rayons des courbes, maximum de déclivité, hauteur des bordures d'accotement, largeur de ces accotements et aussi la création de fossés ou rigoles afin de canaliser les eaux de ruissellement ; il est également rappelé que les dispositions concernant les ouvrages d'art seront arrêtées par le préfet.

La fréquence des passages est fixée à 3 par jour. Les trains devront être composés de 8 voitures maximum avec une longueur totale ne dépassant pas 60 mètres. La vitesse à l'intérieur des voies publiques ne devra pas dépasser 20 km/heure arrêts compris ... cette limitation ne s'applique toutefois pas aux portions sises en dehors des agglomérations ! La concession est conclue pour une durée de 75 ans ; les clauses financières de cette concession sont très précises : frais de contrôle se montant à 40 francs du kilomètre, cautionnement global de 6.000 francs au kilomètre versé pour 1.000 francs avant signature du décret ratifiant l'acte de concession, 2.000 francs à la constitution de la société d'exploitation et 3.000 francs lors des travaux de construction.

En date du 9 juillet 1892 est lancée l'enquête d'utilité publique avec registre dans chacune des mairies des chefs-lieux des cantons concernés par le tracé et avec également un registre spécial dans les mairies des communes traversées afin de recueillir les observations des riverains. De plus chaque conseil municipal est invité à réunir une session extraordinaire afin de délibérer avant le 15 août 1892.

### ANNONCE LEGALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté - Égalité - Fraternité  
PRÉFECTURE DE L'AIN

# PROJET DE TRAMWAY A VAPEUR

## DE TRÉVOUX A SAINT-TRIVIER-DE-COURTES

1<sup>re</sup> Section, de Trévoux à Saint-Laurent-les-Mâcon

# ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Nous, PREFET DE L'AIN, Chevalier de la Légion d'honneur,  
Vu la délibération du Conseil général de l'Ain en date du 29 juin 1891, portant rétrocession à M. JEANCAIRD, ingénieur civil à Lyon,  
d'une ligne de tramway à vapeur, de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes ;  
Vu les pièces de l'avant-projet de la première section de cette ligne, comprise entre Trévoux et St-Laurent-les-Mâcon, présenté par M. JEANCAIRD ;  
Vu la dépêche de M. le Ministre des travaux publics, en date du 28 juin 1892, autorisant la mise à l'enquête de cet avant-projet ;  
Vu la loi du 14 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, notamment l'art. 20 ;  
Vu le décret du 18 mai 1881 ;

**ARRÊTONS :**

**ARTICLE PREMIER.** — Une enquête, en conformité du décret susvisé du 18 Mai 1881, est ouverte sur l'avant-projet d'une Ligne de Tramway à vapeur entre Trévoux et Saint-Laurent-les-Mâcon ;

**ART. 2.** — Les pièces dudit avant-projet seront déposées pendant un mois du **15 Juillet au 15 Août 1892** inclusivement, à la Mairie de chacun des Chefs-lieux de canton de Trévoux, Saint-Trivier-sur-Moignans, Thoissey, Pont-de-Veyle et Bâgé-le-Châtel, où il en sera donné connaissance, tous les jours, ceux fériés exceptés.

Un registre sera ouvert pendant le même temps et aux mêmes lieux, à l'effet de recevoir les observations qui pourraient être présentées.

Un plan de chacune des traverses de Trévoux, Jassans, Beuregard, Fareins, Montmerle, Guéreins, Genouilleux, Thoissey, Saint-Didier-sur-Chalaronne, Garnerans, Pont-de-Veyle, Replonges et Saint-Laurent, sera déposé pendant le même temps à la Mairie des dites communes pour recevoir les observations des riverains de ces traverses.

Un registre spécial sera ouvert à cet effet à chacune des dites Mairies.

**ART. 3.** — A l'expiration du délai ci-dessus fixé (**15 Août 1892**), les pièces de l'avant-projet et celles résultant de l'enquête sont soumises à une Commission qui se réunira à la **Préfecture le 23 Août 1892, à 10 heures du matin**.

Cette Commission sera composée comme suit :

<p>MM. BOLLET, maire à Trévoux ; ORCEL, maire et propriétaire à Montmerle ; DUCHER, maire à Thoissey ; FONTENELLE, conseiller général, maire à St-Trivier-sur-Moignans ; TONDU, conseiller général, propriétaire à Pont-de-Veyle ;</p>	<p>MM. BUIRON, conseiller général, maire à Bâgé-la-Ville ; HERBET, député de l'Ain, propriétaire à Pont-de-Vaux ; BONTHOUX, conseiller général, maître des requêtes au Conseil d'Etat, maire à Vesours ; GOYON, maire à Saint-Laurent-les-Mâcon.</p>
--	--

**ART. 4.** — La Commission designera elle-même son Président et son Secrétaire.

Elle examinera les déclarations consignées aux registres de l'enquête ; elle entendra MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et après avoir recueilli auprès de toutes les personnes qu'elle jugerait utile de consulter les renseignements dont elle croirait avoir besoin, elle donnera son avis motivé, tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui auraient été soulevées au cours de l'enquête.

Ces diverses opérations dont la Commission dressera procès-verbal devront être terminées dans un délai de quinze jours, c'est-à-dire le **8 septembre 1892** au plus tard.

**ART. 5.** — Aussitôt que le procès-verbal de la Commission d'enquête sera clos, le Président de la Commission nous transmettra le dit procès-verbal avec les registres et les autres pièces.

**ART. 6.** — Les Conseils municipaux des Communes de Trévoux, Saint-Didier-de-Formans, Jassans, Beuregard, Fareins, Messimy, Lury, Montmerle, Guéreins, Genouilleux, Peyzieux, Mognencins, Saint-Didier-sur-Chalaronne, Thoissey, Garnerans, Bey, Cormoranche, Grièges, Laiz, Pont-de-Veyle, Crottet, Replonges et Saint-Laurent-les-Mâcon, traversées par la ligne, sont autorisés à se réunir extraordinairement pour délibérer sur l'affaire. Copies des délibérations qui seront prises par ces Conseils nous seront adressées *directement et immédiatement* par MM. les Maires, afin qu'elles puissent être placées sous les yeux de la Commission d'enquête. Elles devront nous parvenir avant le **15 Août 1892**.

**ART. 7.** — Le présent arrêté sera publié et affiché dans toutes les communes des cantons de Trévoux, Saint-Trivier-sur-Moignans, Thoissey, Pont-de-Veyle et Bâgé-le-Châtel, par les soins de MM. les Maires qui adresseront à la Préfecture un certificat constatant l'accomplissement de cette double formalité.

Des exemplaires en seront transmis à M. le Sous-Prefet de Trévoux, à chacun de MM. les Membres de la Commission d'enquête, à M. Jeancard, rétrocessionnaire, et à MM. les Ingénieurs.

Le Préfet de l'Ain,  
**A. DEBAX.**

Bourg, le 9 Juillet 1892.  
Bourg, imprimerie du Courrier de l'Ain, — 965-92

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE CROTTET DU 7 Août 1892

DÉPARTEMENT  
de l'An.  
ARRONDISSEMENT  
de Bourg.  
COMMUNE  
de Crottet.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1892

LIBERTÉ — ÉGALITÉ — FRATERNITÉ

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil municipal

Séance du 7 août 1892.

Objet :  
Tramways.  
Enquête.

Présents : M. M. Maingret J. M. Marquin Pierre  
Geyon Claude, Louis Jean, Charvet Joseph,  
Foucuillet Pierre, Villard Benoit, Villard Paul,  
Guyénon J. M. et Wavret Charles Maire.

M. le Maire donne connaissance au Conseil  
municipal de l'avant projet de construction d'une  
ligne de tramways de Cressus à St-Laurent-lès-Mâcon  
et le prie de donner son avis sur ledit projet.

Le Conseil municipal,

Qui la lecture du mémoire justificatif, du Cahier  
des charges pour la construction et l'exploitation  
de cette ligne,

n'a aucune objection à faire sur le dit projet  
et maintient la décision qu'il a prise dans sa  
séance du 31 mai 1891, c'est-à-dire qu'il accorde  
une subvention de 200 fr. à cette ligne de  
tramways à la condition expresse que la gare  
de Crottet soit établie au lieu dit la Serve  
des Ornets.

Ainsi délibéré le sept août mil huit cent  
quatre-vingt-douze.

Ont signé au registre tous les membres  
présents dénommés ci-dessus.

Pour extrait conforme,

Le Maire,

Wavret



*N° 5551  
9 août 1892  
C. à l. Ingénieur  
en chef.*

# DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

1<sup>re</sup> année. — N° 201

Nancy, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1894.

bach, professeur à la faculté des sciences de Caen, est nommé, sur sa proposition, professeur d'antiquités grecques et de la faculté des lettres de Toulouse, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1894.

ret en date du 25 juillet 1894, la proposition du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, de thérapeutique et hygiène de paratoire de médecine et pharmacie de Rennes est supprimée à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1894.

é à ladite école une chaire d'his-

ret en date du 23 juillet 1894, la proposition du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, de thérapeutique et hygiène de paratoire de médecine et de pharmacie, est transformée en chaire de

dent de la République française, rapport du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, en date des 15 mars 1850, 21 décembre 1850, 20 juillet 1893;

décrets des 28 juillet 1881, 14 janvier 1882, 23 juillet et 13 septembre 1883, 1<sup>er</sup> novembre 1885, 12 avril 1886, 11 juillet et 12 novembre 1889;

délibérations prises par le conseil général de Castres (Tarn) les 2 octobre et 1<sup>er</sup> novembre 1891;

rapports de M. le recteur de l'académie de Toulouse, en date des 12 novembre 1891, 11 et 31 décembre 1891; traité constitutif intervenu, les 1<sup>er</sup> novembre 1891 et 30 janvier 1892, entre le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts et le maire de la ville de Castres (Tarn) en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

arrêté par lequel la ville s'est conformée, en vue de cette création, aux prescriptions des lois et décrets précités, et qu'elle a affecté à cet effet une somme de 100,000 francs, à servir par annuités de 10,000 francs, à partir de l'année 1892, et à y placer le montant de la somme ainsi affectée, en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

arrêté par lequel la ville s'est conformée, en vue de cette création, aux prescriptions des lois et décrets précités, et qu'elle a affecté à cet effet une somme de 100,000 francs, à servir par annuités de 10,000 francs, à partir de l'année 1892, et à y placer le montant de la somme ainsi affectée, en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

arrêté par lequel la ville s'est conformée, en vue de cette création, aux prescriptions des lois et décrets précités, et qu'elle a affecté à cet effet une somme de 100,000 francs, à servir par annuités de 10,000 francs, à partir de l'année 1892, et à y placer le montant de la somme ainsi affectée, en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

arrêté par lequel la ville s'est conformée, en vue de cette création, aux prescriptions des lois et décrets précités, et qu'elle a affecté à cet effet une somme de 100,000 francs, à servir par annuités de 10,000 francs, à partir de l'année 1892, et à y placer le montant de la somme ainsi affectée, en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

arrêté par lequel la ville s'est conformée, en vue de cette création, aux prescriptions des lois et décrets précités, et qu'elle a affecté à cet effet une somme de 100,000 francs, à servir par annuités de 10,000 francs, à partir de l'année 1892, et à y placer le montant de la somme ainsi affectée, en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

arrêté par lequel la ville s'est conformée, en vue de cette création, aux prescriptions des lois et décrets précités, et qu'elle a affecté à cet effet une somme de 100,000 francs, à servir par annuités de 10,000 francs, à partir de l'année 1892, et à y placer le montant de la somme ainsi affectée, en vue de la création d'un collège de jeunes filles (Tarn);

avis du conseil académique de Toulouse, en date du 27 juin 1893; délibération permanente du conseil supérieur de l'instruction publique entendus,

Décreté :

1. 1<sup>er</sup>. — Un collège communal de jeunes filles est créé à Castres (Tarn).

2. — L'établissement recevra des externes libres et des externes surveillées.

3. — Le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

blique et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 16 juillet 1894.

CASIMIR-PERIER.

Par le Président de la République :

Le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts,

G. LEYGUES.

Le Président de la République française, Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un réseau de tramways, à traction de locomotives à vapeur, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes, de Bourg à Frans-Jassans, d'Ambérieu à Cerdon, de Pont-d'Ain à Jujurieux et de Virieu-le-Grand à Ruffieu;

Vu, notamment, les plans d'ensemble desdites lignes;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur ces avant-projets, en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881;

Vu, notamment, les délibérations des commissions d'enquête, en date des 20, 22, 23 août 1892, 12 janvier et 11 mars 1893;

Vu les délibérations du conseil général de l'Ain, en date des 8 octobre 1892 et 8 février 1894;

Vu la délibération de la commission mixte des travaux publics, en date du 4 juillet 1892;

Vu l'adhésion donnée, le 4 août 1892, par le ministre de la guerre, aux conclusions prises par la commission mixte des travaux publics;

Vu la convention passée, le 26 février 1894, entre le préfet de l'Ain, au nom du département, et M. Jeancard, pour la rétrocession de l'entreprise, ainsi que la série de prix et le cahier des charges y annexés;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 7 mars, 13 juin 1892 et 22 juin 1893;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 26 juillet 1893;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 7 septembre 1893;

Vu la loi du 20 juillet 1894, abrogeant le classement de la ligne d'Ambérieu à Cerdon et à la Cluse;

Vu la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways;

Vu les règlements d'administration d'utilité publique, en date des 18 mai et 6 août 1881 et 20 mars 1882;

Le conseil d'Etat entendu,

Décreté :

Art. 1<sup>er</sup>. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ain, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de lignes de tramway, à traction de locomotives à vapeur, destinées au transport des voyageurs et des marchandises, comprenant les lignes suivantes :  
Trévoux à Saint-Trivier de Courtes;  
Bourg à Frans-Jassans;

Ambérieu à Cerdon;  
Pont-d'Ain à Jujurieux;  
Virieu-le-Grand à Ruffieu.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Ain est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 26 février 1894, entre le préfet de l'Ain, agissant au nom du département, et M. Jeancard, pour la rétrocession du réseau des tramways susmentionnés, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, la série de prix, ainsi que le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 149,832 fr. pour le réseau entier. Le montant de la subvention annuelle du Trésor sera réglé d'après les bases fixées à la convention précitée du 26 février 1894, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Dans tous les cas où, conformément aux articles 8 et 9 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendra, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 25 juillet 1894.

CASIMIR-PERIER.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,  
LOUIS BARTHOU.

## CONVENTION

L'an 1894 et le 26 février,

Entre les soussignés :

M. Alexandre Debax, préfet du département de l'Ain, chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général du 8 avril et du 20 juin 1891, du 8 octobre 1892 et du 8 février 1894, d'une part;

Et M. J. Jeancard, ancien directeur de l'exploitation de la compagnie des Bombes et des chemins de fer du Sud-Est, demeurant à Lyon, agissant en son nom personnel, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le département de l'Ain demande à l'Etat la concession d'un réseau de tramways à vapeur. Il s'engage à rétrocéder à M. Jeancard, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce réseau, comprenant les lignes énumérées ci-après :

1<sup>re</sup> Ligne de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes;

## DESCRIPTION TECHNIQUE

La voie emprunte sur son côté ouest le chemin à grande communication n° 28 (devenue Route Départementale n° 933), traversant les villages du Val de Saône pour arriver dans le canton de Pont de Veyle. La longueur de la 1<sup>ère</sup> section, de TREVOUX à ST LAURENT/SAONE est de 51,618 km et elle est jalonnée par 18 stations de différentes importances :

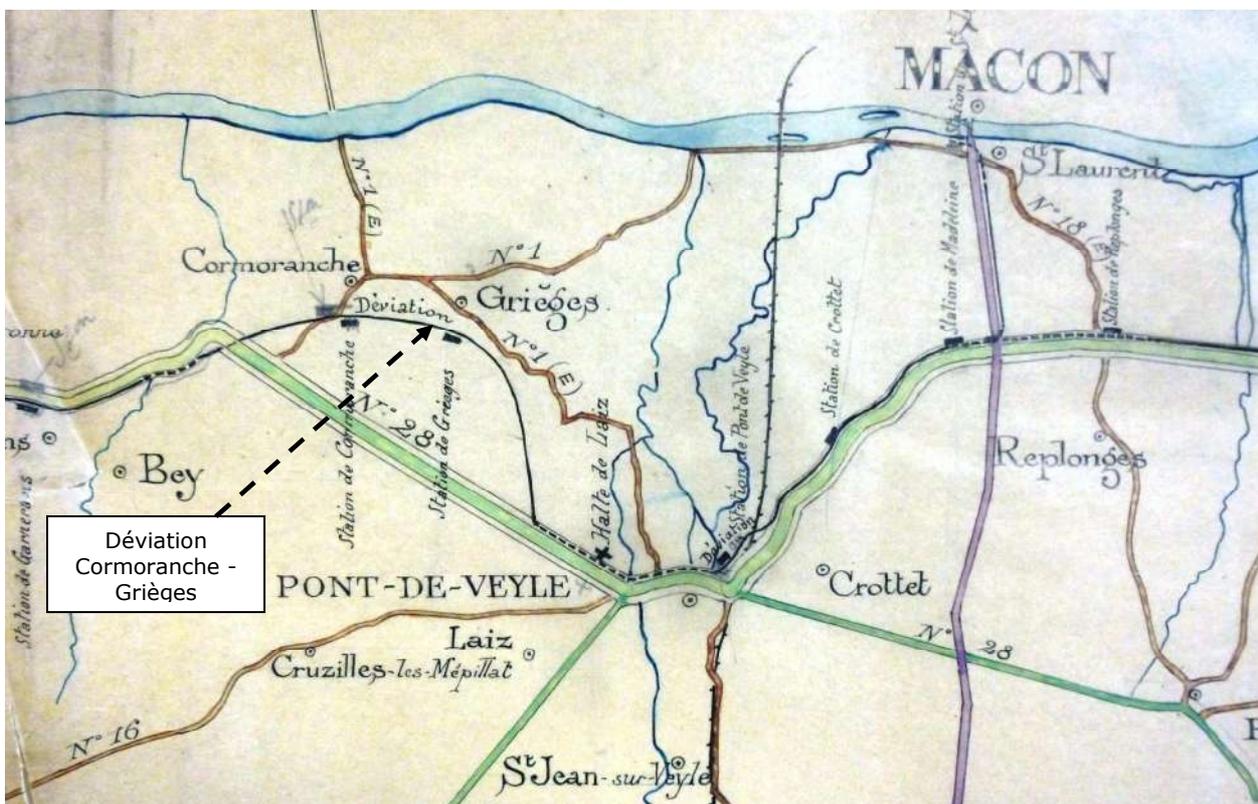
- 1<sup>ère</sup> classe (voyageurs-marchandises) comportant une salle d'attente pour le public, un logement pour un agent en poste fixe et un quai couvert partiellement pour les marchandises. Ces stations sont positionnées essentiellement dans les chefs-lieux des cantons et les gares de terminus et de bifurcation.

- 2<sup>ème</sup> classe (voyageurs uniquement) ne comportant qu'un quai de chargement et un abri pour les voyageurs. Il s'agit dans ce cas d'une simple halte.

Les mesurages extrêmement précis restituent les données suivantes :

Longueur en palier (terrain plat) :	7,456 km
Longueur en pentes (descentes) :	20,886 km
Longueur en rampes (montées) :	23,276 km

Peu après le franchissement du bief d'Avanon (Garnerans) la ligne quitte provisoirement le chemin n° 28 afin de desservir Cormoranche et Grièges (plan ci-dessous)



Elle rejoint à nouveau le GC 28 à Laiz (hameau de Mons en longeant le chemin de Chantegrillet) puis entre dans Pont de Veyle. La traversée de Pont de Veyle devait emprunter initialement le contournement dit « derrière la ville ». Pour des raisons non exposées, mais certainement d'ordre financier, il a été décidé que la ligne utiliserait la grande rue, le passage sous l'horloge ayant été accepté par les parties. Il s'ensuivit la protestation d'une vingtaine d'habitants de cette grande rue qui mettent en avant les dangers pour la population, un obstacle à la libre circulation des voitures et le préjudice pour le commerce local, redoutant que le public préfère utiliser le contournement plutôt que de croiser le tramway en centre ville.

Pour la construction des lignes M. JEANCARD a fait appel à d'anciens chefs de section du PLM et d'autres réseaux (notamment de la Côte d'Or). Pour le matériel de traction il a recours à l'expérience d'un ancien responsable des chemins de fer du Périgord. De plus des agents de la compagnie des Dombes apportent leur concours pour l'exploitation.

La construction de la 1<sup>ère</sup> section est confiée à une certaine entreprise BOURGEOIS qui entre rapidement en procès avec la compagnie ESE ; l'entreprise THUVIEUX & FORET achèvera le chantier. La 2<sup>ème</sup> section sera réalisée par MIALAND & PAYARD.

### **LES GARES** (appelées stations)

Il y avait 5 stations sur le canton de Pont de Veyle ; Cormoranche sur Saône, Grièges, Laiz, Pont de Veyle et Crottet.

De nos jours existent encore celle de Cormoranche (agglomérée à une habitation), Grièges (transformée en garage) et Laiz (réduite à l'affichage publicitaire), celle de Crottet qui était sise Aux Ormets a été victime d'un incendie en août 1986 ; enfin la gare dite de Pont de Veyle qui en fait (comme la gare PLM) était construite sur la commune de CROTTET a été détruite lors de la construction des locaux de la Cave du Val d'Or.



Dans le plan initial la voie du tramway devait, à la sortie nord de Pont de Veyle, croiser la ligne PLM de Mâcon à Bourg par passage à niveau ; en date du 20 décembre 1893 le rétrocessionnaire, M. JEANCARD, présente le plan et le chiffrage d'une variante consistant en un passage supérieur plus à l'ouest, profitant du dénivelé du Terraillon et rejoignant le chemin n° 2 quasiment à hauteur de l'entrée de la propriété de Michel SEILHAN.

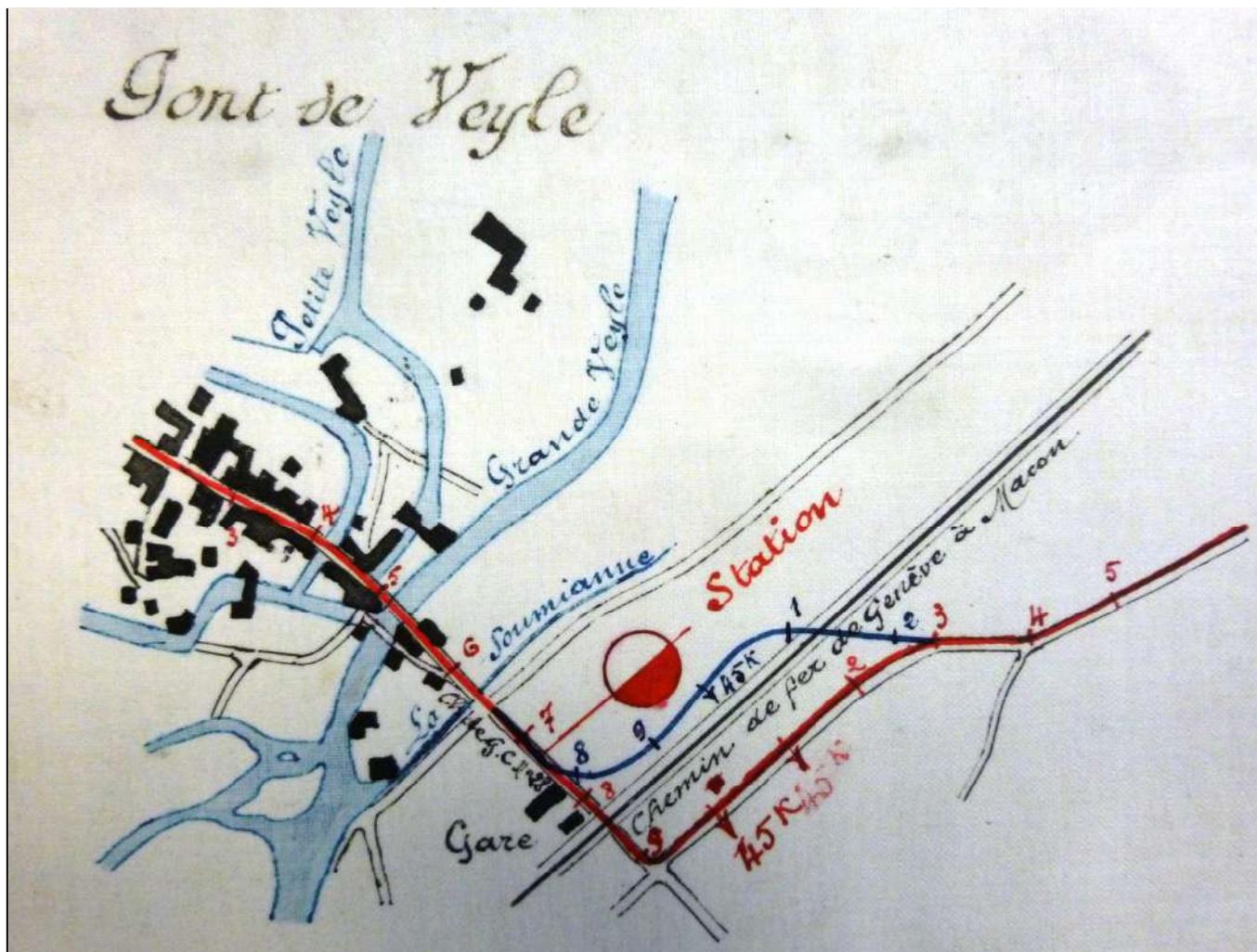
Cette proposition est retenue ; toutefois la construction ne sera en fait réalisée qu'après approbation du ministère de tutelle en date du 12 mars 1897 ; il est fait mention dans cet arrêté de normes très précises.

Le tramway a donc franchi la ligne PLM grâce à une passerelle métallique de 8 mètres d'ouverture et de 11,59 mètres de longueur installée à 4,80 mètres au-dessus de la ligne PLM. Cette passerelle a été supprimée lors de l'électrification de la ligne Mâcon-Bourg en 1955 et les culées en pierre de taille ont disparu lors des travaux de construction de la ligne TGV en 1980.

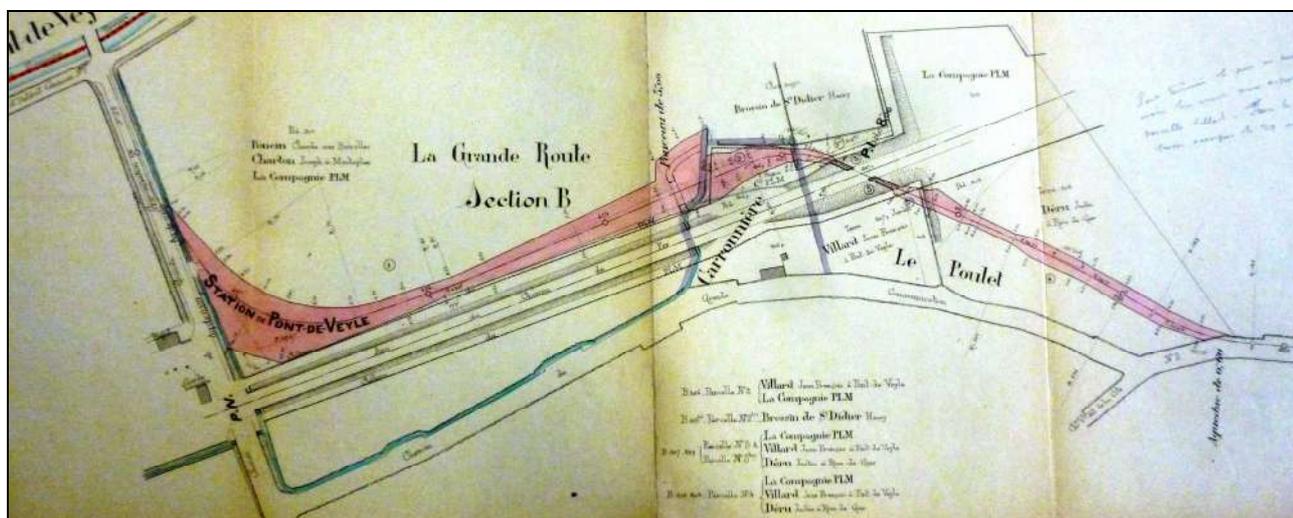
Une chaussée joignant en ligne droite la passerelle à la route de Replonges avait été édifiée à l'aide de matériaux extraits à proximité, créant ainsi une excavation qui s'est lentement végétalisée.

Certaines personnes se souviennent encore de nos jours avoir emprunté cette chaussée qui cheminait au milieu du bois d'acacias, témoin de l'assassinat de Rémy TORTET en 1944, et qui a été enseveli dans les années 2000 par une décharge de travaux publics.

Précisément à cet endroit et suite à l'arrêt de l'activité du tramway les services des Ponts et Chaussées décident en janvier 1938 de redresser l'axe de la RN 433 « en vue de supprimer un tournant brusque et masqué de la route ». L'administration se propose ainsi d'acquérir un délaissé d'environ 950 m<sup>2</sup>. C'est suite à cette réalisation que les aires de stationnement (plantées de platanes et aujourd'hui condamnées) ont été dégagées côté Est.



PROJET INITIAL (rouge) ET VARIANTE (bleu)



PASSAGE SUPERIEUR DEFINITIF

## FONCIER

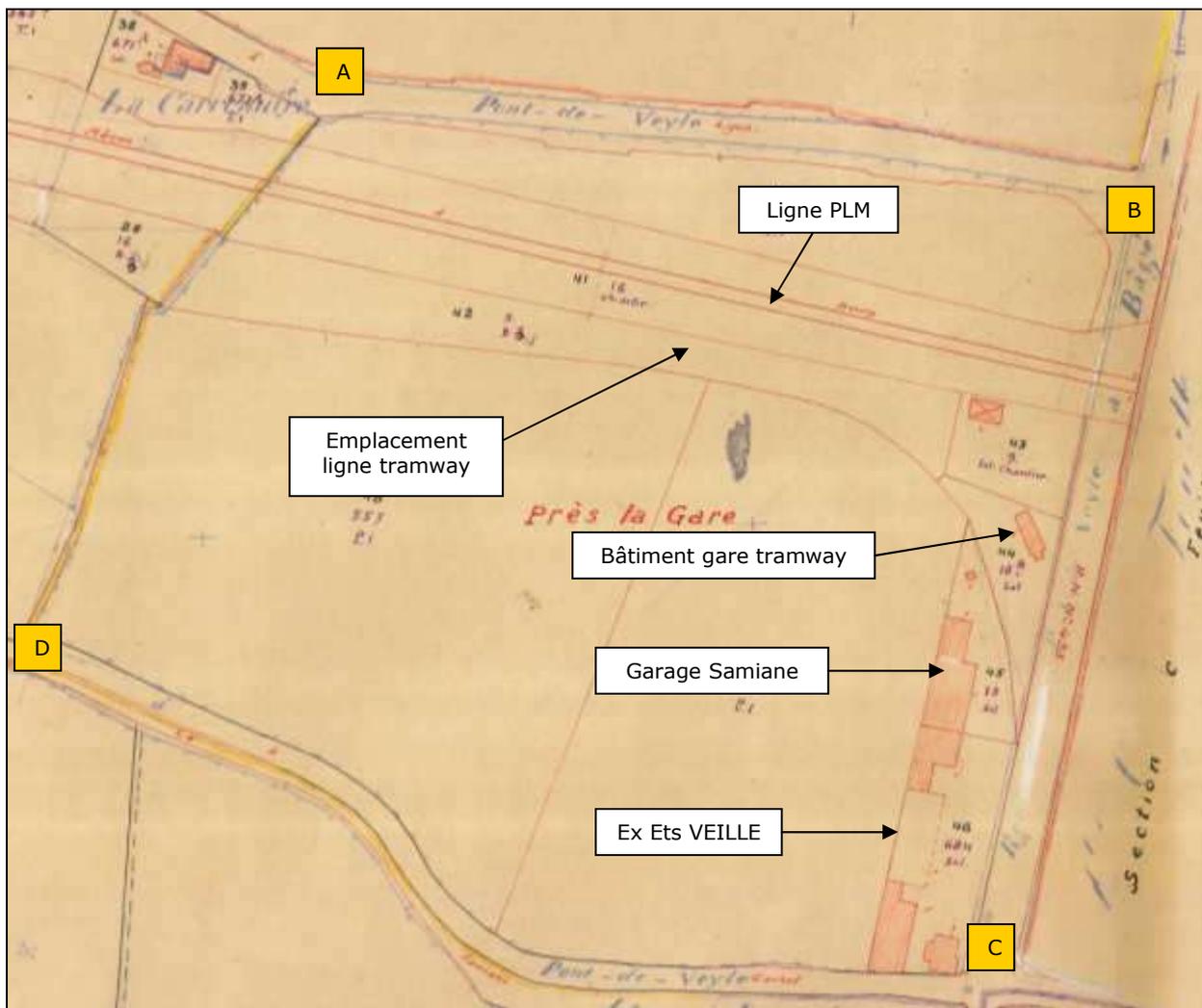
La construction de cette ligne s'est faite essentiellement sur la chaussée et les accotements des routes existantes. A Crottet la compagnie a cependant dû acheter plusieurs parcelles tant pour l'édification des deux gares que pour le franchissement de la ligne PLM.

Ces acquisitions se sont faites pour partie à l'amiable mais aussi sous forme d'expropriation. A l'origine le terrain sis entre la Samiane et la route de Replonges consistait en un vaste pâturage de plusieurs hectares (limites A-B-C-D sur le cadastre ci-dessous) mais qui avait déjà été amputé par la ligne PLM.

Ainsi Messieurs VEILLE, CHARTON et PONCIN qui étaient propriétaires du surplus de cette parcelle cèdent à la compagnie la surface nécessaire à l'édification des installations, Messieurs DE ST DIDIER et DERU cèdent l'emplacement du franchissement supérieur et Messieurs NAVORET et JANIN le terrain de la gare des Ormets.

Il faut se représenter qu'à cette époque les seules constructions du quartier de la Gare étaient la gare proprement dite, la maisonnette du garde-barrière (démolie il y a une vingtaine d'années) et le buffet de la gare. De l'autre côté de la ligne PLM il y avait une ferme (dernier occupant PERDRIX) qui a été détruite et la maison appartenant actuellement à Jean Paul RIGAUD.

Sur le plan cadastral rénové en 1957 le tracé de la ligne a été supprimé mais la courbe du bornage laisse imaginer le passé ; seul subsiste le bâtiment de la gare.

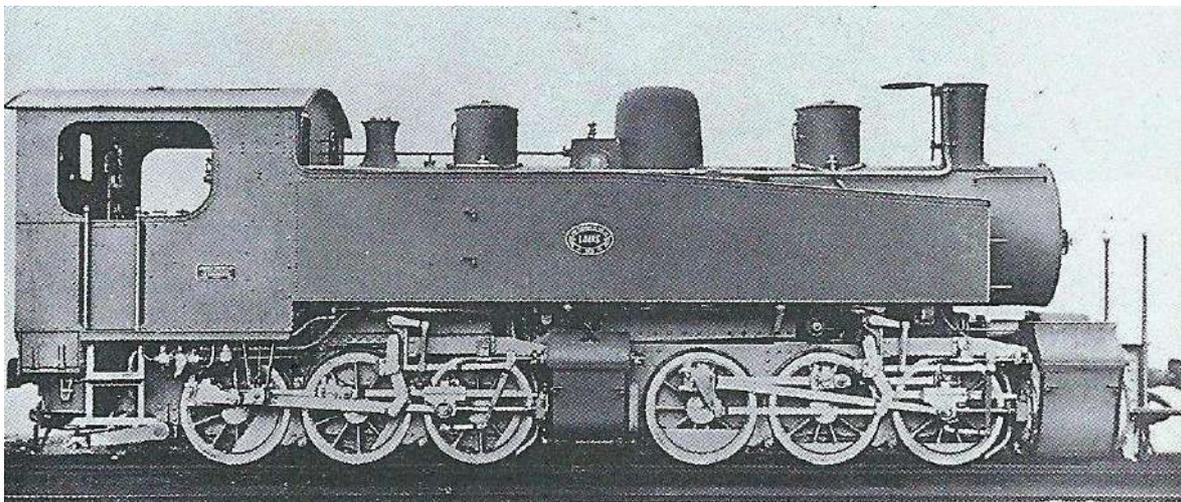


EXTRAIT CADASTRAL 1957

## MATERIEL

Concernant les données techniques du matériel qui sont très détaillées nous retiendrons que le type de locomotive choisi est d'un poids de 17 tonnes de marque MALLET, diamètre de roues de 0,80 mètre, effort de traction de 2.558 kilos pouvant remorquer un poids de 50 tonnes (auquel il faut retrancher le poids de la machine) soit un fret net de 33 tonnes.

Ce fret équivaut par exemple à une voiture-fourgon (6 tonnes) plus soit 5 voitures voyageurs pleines (25 tonnes représentant environ 180 personnes) soit 3 wagons de marchandises (27 tonnes).



## ESTIMATION FINANCIERE DE LA SECTION N° 1 (en date du 15 novembre 1891)

### INFRASTRUCTURES

Frais d'études, acquisitions de terrain, terrassements, rectifications et travaux accessoires sur chemins ainsi que les ouvrages d'art sont estimés à **137.932** francs

### SUPERSTRUCTURES

Rails (51.933 mètres) et voies de garage pour **962.287** francs représentent plus de 50 % de la dépense totale.

Viennent ensuite les installations de manipulation des trains (aiguillages, plaques tournantes, ponts tournants, grues) l'outillage des ateliers et mobilier d'exploitation pour un montant de **217.689** francs.

Immobilier comportant la construction de 19 stations, 2 remises à machines et 3 ateliers de réparation soit une somme de **97.000** francs.

Parc matériel composé de 4 locomotives, 4 voitures fourgons, 10 voitures à voyageurs, 6 fourgons, 35 wagons et divers accessoires estimés à **350.575** francs.

La dépense globale prévisionnelle s'élève ainsi à **1.845.547** francs.

### FRANCHISSEMENT P.L.M.

Quant à cette variante le coût s'élevant initialement à 73.531 francs est finalement évalué à **69.970** francs, le prix de la passerelle métallique étant revu à la baisse.

## FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

La base de tous les calculs effectués ci-après est calée sur une hypothèse de chiffre d'affaires annuel de 4.000 francs au kilomètre.

Des calculs « savants » (non étayés dans les archives) ont été établis dès l'ouverture de la mise en concession. Il est donc décidé que la subvention de fonctionnement à allouer au concessionnaire serait pour le département de 790 francs par kilomètre soit 43.450 francs annuels. La part à demander aux communes sera égale au tiers de cette somme soit 14.483 francs.

Le calcul de la participation des communes desservies tient compte d'une part de sa proximité par rapport à la ligne et également de sa population. Les communes situées sur le tracé sont comptabilisées pour 100 % de la population alors que les communes riveraines le sont à 50 %.

Enfin si la recette de 4.000 francs par kilomètre est dépassée, la participation des communes sera revue à la baisse ; par contre pas de réévaluation si cette somme n'est pas atteinte.

Le projet définitif a fait l'objet d'une ultime étude et le rapport de l'ingénieur ordinaire conclut favorablement en date du 11 novembre 1895.

DATES DE RÉCEPTION ET D'OUVERTURE DES LIGNES DU PREMIER RÉSEAU DES TRAMWAYS DÉPARTEMENTAUX DE L'AIN			
Lignes ou sections de lignes	Réception provisoire	Ouverture au trafic	Réception définitive
TREVOUX – JASSANS (CHATILLON-SUR-CHALARONNE)	27 Octobre 1897	29 Octobre 1897	6 Octobre 1899
LA MADELEINE – ST.TRIVIER-DE-COURTES	13 Décembre 1897	15 Décembre 1897	6 Octobre 1899
JASSANS – LA MADELEINE	5 Février 1898	15 Février 1898	6 Octobre 1899

Les travaux qui auront donc duré plus de 2 ans, notamment à cause de crues de la Saône et de difficultés d'expropriation, feront l'objet d'une réception provisoire en date du 5 février 1898 avec cependant quelques réserves relatives à l'écoulement des eaux dans la traversée de Pont de Veyle ; le directeur de la compagnie accepte de faire le nécessaire mais réfute totalement le reproche fait au sujet de la propreté, précisant que c'est la chaussée non occupée par la ligne qui est dans « *un état permanent de malpropreté* ».

En septembre 1898, et afin d'une part de sécuriser le passage des trains dans la ville notamment aux abords de la tour de l'horloge et aussi pour éviter aux roues des voitures de rester prisonnières de la gorge du rail « *pouvant provoquer des ruptures d'essieux ou de roues comme il s'en est déjà produit* », le concessionnaire propose de modifier la voie en y installant des contre-rails sur une longueur de 125 m et de pouvoir ainsi réaliser un pavage satisfaisant pour les piétons. Ces travaux seront finalement ordonnés le 26 mars 1901.

Entre temps le conseil départemental, ayant fait le constat qu'un stock de rails et d'accessoires non utilisés est entreposé dans la cour de la gare, ordonne une vente aux enchères du lot qui représente tout de même près de 71 tonnes qui aura lieu le 30 décembre 1900. C'est la compagnie du tramway LYON-NEUVILLE-TREVOUX qui en sera adjudicataire.

## MODIFICATION EMBRANCHEMENT ST LAURENT

Le carrefour de la Madeleine ayant enregistré de nombreux accidents dont deux mortels, une pétition recueillant de nombreuses signatures des usagers des communes environnantes est adressée au préfet le 27 octobre 1899.

A l'évidence cette demande a vite été prise en compte car le 10 novembre le concessionnaire transmet aux Ponts et Chaussées un projet de double déviation par contournement ouest du hameau de la Madeleine à hauteur de la station de REPLONGES (emplacement actuel des containers de tri sélectif). Seul subsisterait le passage des trains allant à St TRIVIER, la ligne reliant à BOURG étant déplacée sur le chemin contournant par l'est (rue aboutissant aux feux). Il faut dire que l'exploitant a un certain intérêt à la réalisation de cette déviation car il en résulterait un important gain de temps ; il s'agit en fait de créer un raccordement triangulaire qui permet toutes manœuvres par aiguillages, économisant ainsi l'utilisation de la plaque tournante.

Le 4 janvier 1900 le conseil général décide de cette déviation ; suivent les formalités habituelles (enquête publique, déclaration d'utilité publique signée par le président Emile LOUBET le 11 septembre 1902, arrêté préfectoral le 10 novembre 1902 et expropriations). Ce chantier est traité au forfait car c'est finalement le département qui règlera la note (50.000 francs et pas d'avenants à discuter !).

De part sa situation géographique, la gare de LA MADELEINE a connu une importante activité qui aurait pu être encore développée si la jonction avec MACON avait été réalisée. Afin de loger le personnel un bâtiment appelé « cité ESE » avait été édifié à proximité.

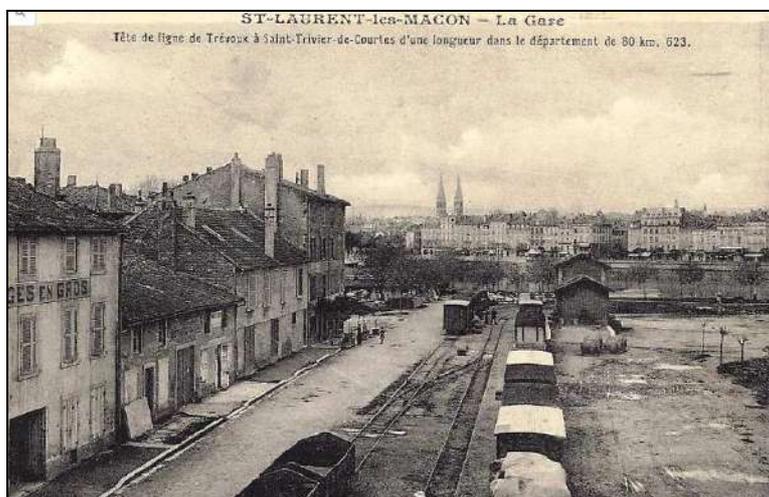
### BATIMENT DE LA « CITE ESE »



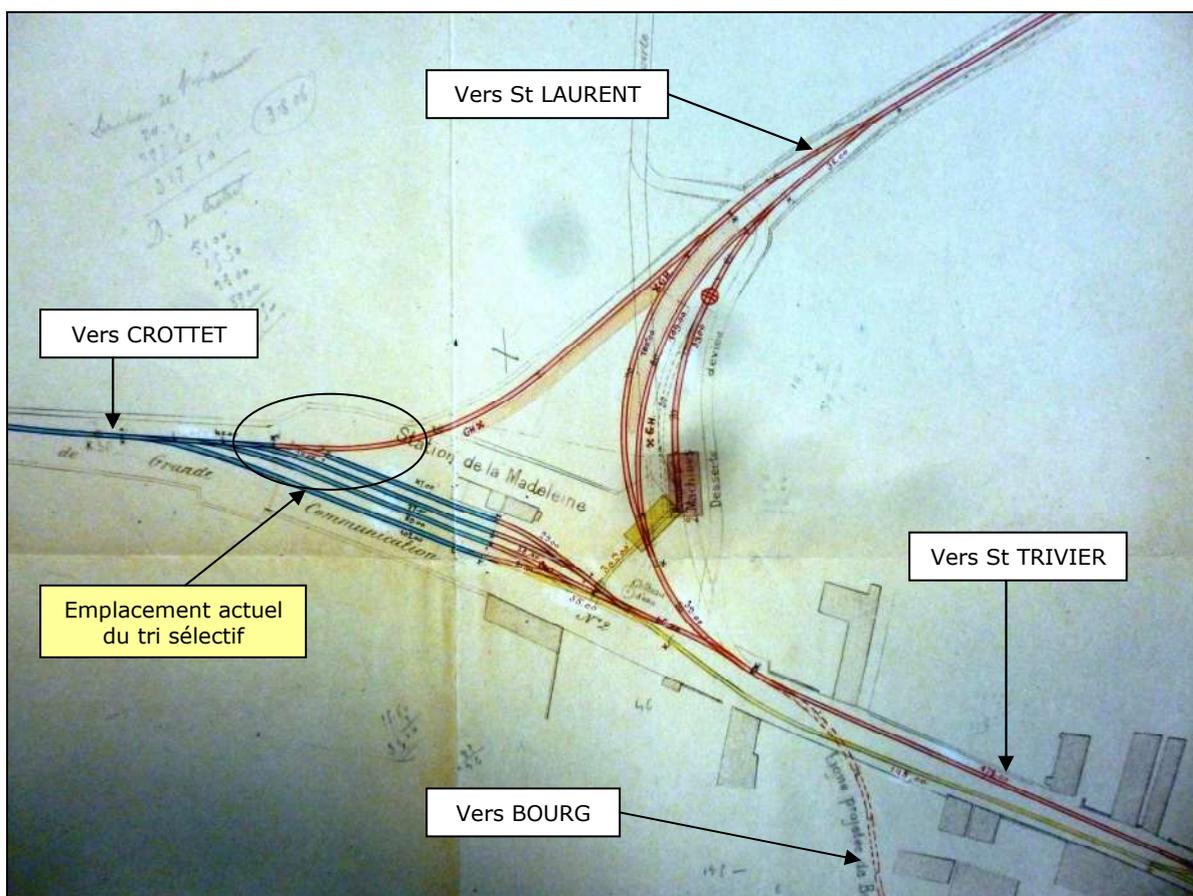
### GARE DE LA MADELEINE



Le terminus de **ST LAURENT** était situé sur l'emplacement actuel du HLM de la rue de la Résistance (on aperçoit au loin les clochers de l'église St Pierre).



## PLAN DU RACCORDEMENT TRIANGULAIRE DE LA MADELEINE



### INCIDENTS

Les archives restituent un nombre considérable d'accidents survenus lors de l'exploitation de la ligne et ils sont à classer selon leur origine.

La principale source d'accident est à mettre au compte de l'imprudence des usagers (ou plutôt des usagères) qui n'hésitaient pas à monter ou descendre du train alors qu'il était en mouvement. Nombre d'amputations suivies ou non de décès y ont été enregistrées. La deuxième cause est à attribuer aux candidats au suicide qui profitaient surtout de la pénombre pour passer à l'acte ; enfin reste les cas d'ivresse publique et de personnes malentendantes qui ne discernaient pas les avertissements du sifflet de la locomotive. Rares sont les condamnations de chauffeurs pour négligence de cet avertissement sonore.

Il a également été signalé des actes de sabotages, notamment dans la partie sud de la ligne, mais qui n'ont heureusement pas causé de pertes humaines ; le plus spectaculaire a été enregistré vers JASSANS lorsque un rail de 15 mètres a été juxtaposé avec la ligne ordinaire.

### PROJET DE RACCORDEMENT DU TRAMWAY AVEC LA LIGNE PLM

Dès mars 1909 plusieurs communes (St Laurent, Crottet et Replonges) ainsi que le conseil général demandent une étude visant au raccordement de la ligne ESE avec la ligne PLM. En janvier 1911 le conseil général ordonne cette étude ; le 7 avril 1911 la compagnie ESE émet des propositions qui sont loin de faire consensus entre les parties (Conseil général, préfecture et concessionnaire). Le projet prévoit l'édification d'une voie reliant la gare ESE à la gare PLM en traversant la route de Mâcon puis la cour des voyageurs, la construction de voies de garage et de quais de transbordement nettement à l'écart des bâtiments de la gare en y incluant des plaques

tournantes pour la manipulation des voitures. En effet les wagons ESE ne peuvent circuler sur la ligne PLM à cause d'un écartement des roues différent.

La compagnie ESE fait savoir dès le départ qu'elle accepte de réaliser les travaux mais n'entend pas à en supporter le coût. Outre le prix prévisionnel de ces constructions qui s'élève à 37.386 francs, la discussion porte également sur les prétentions de la compagnie PLM qui impose une redevance annuelle de 980 francs pour occupation de ses terrains. Après plusieurs allers-retours entre les protagonistes le rapport de l'ingénieur des chemins de fer en date du 18 mars 1912, dans sa conclusion, invite le préfet à soumettre le dossier au conseil général afin que ce dernier prenne en charge la totalité des dépenses induites. Compte tenu des délais de mise en œuvre, ce projet n'aura finalement pas été mis à exécution en raison de la survenance du premier conflit mondial qui a mobilisé aussi bien les hommes que les moyens financiers et surtout du surcoût de la main d'œuvre nécessaire aux opérations de transbordement. A signaler que les autres projets de ce type n'ont pas non plus été réalisés.

## **DECLIN DU TRANSPORT FERROVIAIRE ECONOMIQUE**

Si l'activité a au départ semblé satisfaisante, le premier conflit mondial en a désorganisé le fonctionnement et plusieurs lignes se sont révélées déficitaires. Aussi en avril 1918 le conseil général crée la Régie Départementale des Tramways de l'Ain (RDTA) qui prend le contrôle de la Compagnie des Tramways de l'Ain dont le réseau avait déjà été racheté par le département. Par la suite la RDTA reprendra en outre la Compagnie des Chemins de fer économiques du Sud Est (ESE) qui gère la ligne de Trévoux à St Laurent/Saône.

Les chiffres, dévoilés avec parcimonie, révèlent un déficit en 1929 de 1.344.665 francs mais souligne que ce chiffre place l'Ain à la place de 19<sup>ème</sup> sur 40. Toujours est-il que dans sa séance du 10 septembre 1930 le conseil général est amené à se prononcer sur l'opportunité du maintien du service ferroviaire à bas coût ; il est reconnu que le trafic marchandises reste stable et que la fréquentation « voyageurs » enregistre même une légère augmentation. Cependant les édiles de l'époque prenant en compte le déficit d'exploitation et les performances de vitesse peu compatibles avec les véhicules terrestres constatent que, sauf électrification de ces lignes ESE, ce mode de transport est inéluctablement compromis.

Dès le 15 avril 1931 le service autobus est mis en place pour des trajets réguliers Jassans-La Madeleine ; le train à vapeur ne prenait des voyageurs que les jours d'affluence (foires, marchés ou pèlerinage d'Ars). Par contre le service marchandise continua à être assuré quotidiennement.

Le service autobus de la RDTA qui réalisait 3 navettes par jour a vite été concurrencé par les transports Citroën qui occupaient déjà la rive gauche de la Saône et a cessé son activité le 15 avril 1934 dans le cadre de la coordination rail-route.

C'est ainsi que débuta le démantèlement du service ferroviaire du réseau RDTA. Le trajet Trévoux – La Madeleine cessera son activité « marchandises » le 1<sup>er</sup> février 1936. La section St Laurent – St Trivier de Courtes sera supprimée le 15 mai suivant.

L'ensemble du réseau ferroviaire des tramways du département de l'Ain disparaîtra définitivement en 1954 et la RDTA deviendra Régie Départementale des **Transports** de l'Ain.

# LE CHEMIN DE FER A CROTTET

- LIGNE BOURG EN BRESSE - MACON -

## HISTOIRE

Dans le projet initial la ligne devait simplement joindre **PARIS** à la **MEDITERRANEE** via **LYON**, d'où son appellation « **P.L.M.** ». Dans cet objectif deux structures complémentaires avaient ainsi été créées, celle de **PARIS-LYON** et celle de **LYON-MEDITERRANEE**.

Cependant depuis 1841, le Grand Conseil de Genève étudiait trois projets de liaison ferroviaire en direction de Seyssel, Chambéry et la vallée de l'Ain. Du côté français, dès le mois d'août 1844 les deux conseils généraux de l'Ain et de la Saône-et-Loire demandent au ministre des travaux publics l'étude d'un chemin de fer direct de Mâcon à Genève par Bourg-en-Bresse et Nantua.

C'était sans compter sur Lyon qui va réclamer énergiquement ses privilèges compte tenu de ses relations séculaires avec Genève. Ces demandes ont ainsi conduit à la fondation de la « Compagnie Du Chemin de Fer de Lyon à Genève » en date du 6 août 1853 ; cette compagnie regroupait un nombre important d'hommes d'affaires, de personnalités, des « soyeux » lyonnais, des entrepreneurs, la banque Morin-Pons & Cie ; elle était dirigée par François BARTHOLONY, originaire de Genève.

De fait, la structure constituée le 20 septembre 1845 en faveur du projet Genève-Mâcon avec une dotation en capital confortable et la présence de banquiers prestigieux tel Rothschild devient sans objet.

Toutefois il sera tenu compte des vœux émis antérieurement par les conseils généraux de l'Ain et de Saône et Loire et cette compagnie entreprend donc l'édification d'une ligne allant de LYON à la frontière de GENEVE avec embranchement sur BOURG EN BRESSE à partir d'AMBERIEU. Il ne restait plus qu'à la relier à MACON. Ce réseau d'une longueur de 225 kilomètres avait été estimé à l'époque à 79 millions de francs.

En date du 19 décembre 1855 cette compagnie (Lyon-Genève) fusionne avec celle de Lyon-Méditerranée, cette nouvelle entité fusionnant finalement le 19 juin 1857 avec celle de Paris à Lyon pour former au final la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ce chantier, réalisé dans un contexte plutôt compliqué pour le premier tronçon en ce qui concerne GRIEGES et CROTTET à cause de la nature des terrains traversés, soumis à des inondations à répétition, d'un accès difficile et aussi de la volumétrie du talus qui aura nécessité l'extraction de matériaux sur des sites parfois éloignés, aura duré près de 3 années.

En l'absence d'archives détaillées nous avons établi une estimation à partir de relevés topographiques qui révèle un volume de plus de 400.000 m<sup>3</sup> de matériaux ; compte tenu des moyens techniques à disposition à cette époque on imagine facilement la prouesse réalisée.

Il aura fallu une bonne dose de diplomatie à l'administration, à la compagnie et aux entrepreneurs pour faire face à la bronca des élus et habitants de CROTTET qui ont vécu une véritable révolution dans leur quotidien : expropriations, suppression de routes, modification des accès à leurs terrains, déviation du cours des ruisseaux, création simultanée de canaux dans la prairie par le syndicat d'irrigation faisant amalgame avec le chantier ...

La ligne a été mise en service en 3 étapes : le 23 juin 1856 pour le tronçon BOURG-AMBERIEU, le 6 juin 1857 pour PONT DE VEYLE-BOURG et seulement le 20 juillet 1857 pour MACON-PONT DE VEYLE. En effet la finition de la portion de talus en prairie (2 kilomètres) et du pont sur la Saône dit Pont de Genève (200 mètres de long et 20 mètres de haut) ont été retardés par d'importantes pluies de printemps. CROTTET est traversé par cette ligne d'Ouest (limite avec Grièges) en Est (limite avec St Jean/Veyle) sur une longueur totale de 4.165 mètres.

## CARRIERES DE MATERIAUX

Diverses carrières sont ouvertes sur le tracé afin de récupérer au plus près des matériaux pour l'édification du talus : AMBRONAY sur plus d'un hectare, TOSSIAT, BOURG EN BRESSE, ... En fait toutes les excavations situées à proximité du talus sont issues de ces « emprunts ».

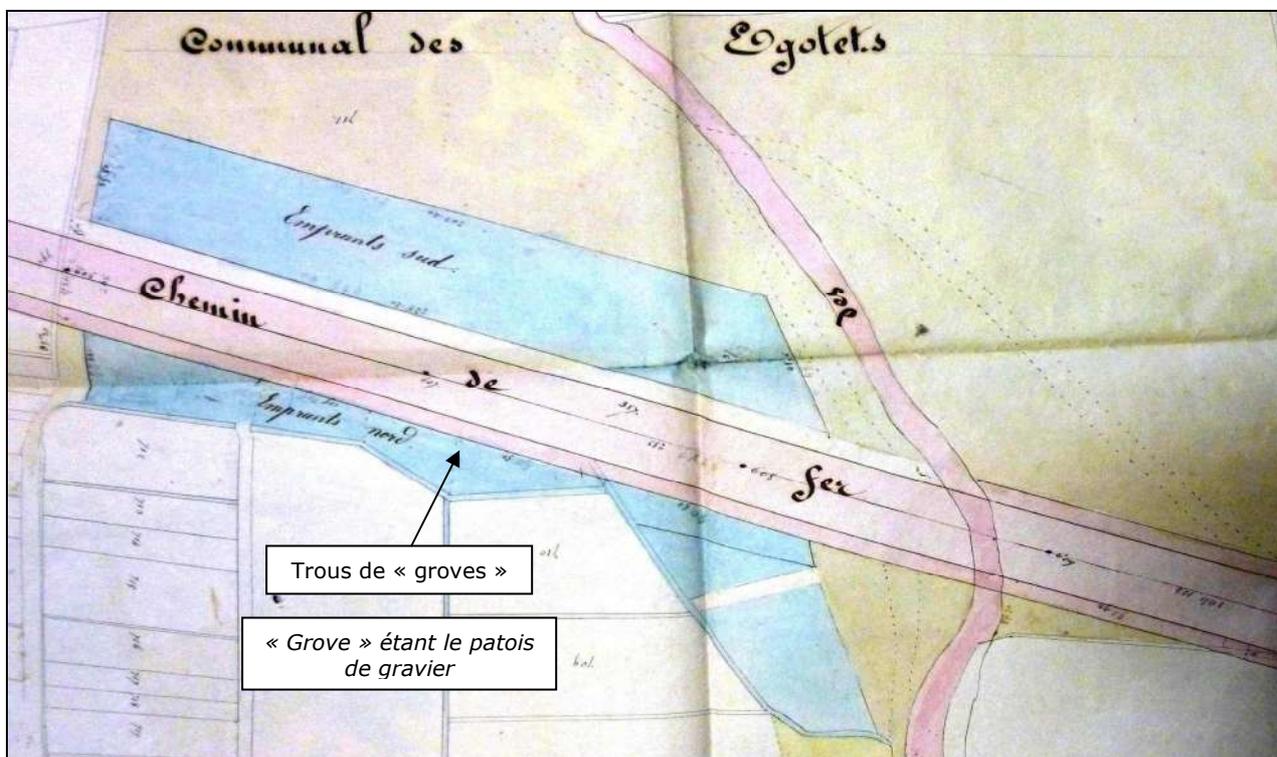
Plus près de chez nous d'importants dragages sont réalisés dans le lit de la Saône. Afin d'acheminer le gravier les entrepreneurs avaient obtenu l'autorisation d'établir provisoirement une estacade à l'aval du pont en construction ; celle-ci avait été démontée dès la fin du chantier. Toutefois la compagnie avait été amenée à modifier la conception des remblais pour tenir compte de l'incidence des crues et ordonné un élargissement du talus. Les constructeurs ont donc repris les dragages et établi un plan incliné qui remplaçait l'estacade démolie ; cette construction qui avait été réalisée sans autorisation et de plus sur le chemin de halage, gênait considérablement la navigation remontante.

De nombreuses plaintes des marinières incitent l'ingénieur des Ponts et Chaussées attaché au service de la Saône à établir un rapport à l'intention du préfet afin d'obtenir la démolition sous quinzaine ; après négociation les entrepreneurs obtiennent un sursis de 2 mois mais doivent s'engager à accélérer les travaux.

L'administration avait également autorisé le dragage de la Veyle entre VONNAS et PONT DE VEYLE pour l'extraction de sable destiné aux ouvrages d'art ; un contentieux avec SAINT JEAN SUR VEYLE est engagé suite à une extraction excessive dans le gour du moulin de Prat.

En date du 28 octobre 1856 la commune de CROTTET vend à M. Joachim DENIS représentant la compagnie des chemins de fer un droit d'extraction de matériaux au lieu-dit « Les Egottés » situé entre les piquets hectométriques 606 et 608. Cette cession est signée chez Maître TONDU à PONT-DE-VEYLE.

Ce droit se décompose en deux lots, un situé au sud de la ligne de chemin de fer d'une surface de 73 ares 93 et un autre au nord de la ligne d'une superficie de 51 ares 60 (« trous de groves » actuellement) ; un 3<sup>ème</sup> lot de 2 ares 17 est également cédé mais à un prix inférieur car la commune y a déjà extrait du gravier par le passé.



## DESENCLAVEMENTS

Suite à un rapport de l'ingénieur d'arrondissement en date du 1<sup>er</sup> septembre 1855 constatant qu'il est impossible de maintenir certains chemins, des concessions ont débouché sur la

création du passage à niveau du Piquant, des passages inférieurs de Chavannes, des Sablons (carrossables), des Nires (aqueduc pour 2,50 mètres et passage bétail pour 1,50 mètres) et de la digue (piéton). En compensation il est proposé la création d'un chemin latéral (route des Dignes actuelle) qui se prolonge ensuite jusqu'à la prairie et le raccordement du chemin de Chavannes sur celui de Thurignat. Un passage à niveau avait été programmé au Terraillon, portant le n° 2, mais n'a pas été réalisé vraisemblablement pour des raisons d'utilité et financière. C'est pourquoi le passage à niveau de Pont de Veyle portait le n° 3.

## **PETITION**

Le 15 octobre 1855 une pétition signée visiblement par 47 habitants de CROTTET alerte le préfet sur les conclusions de l'enquête publique qui n'a pas retenu la principale revendication qui était d'obtenir un passage pour le bétail entre les piquets 608 et 609 (sensiblement vers le passage piéton au croisement digue-autoroute de nos jours). Ils argumentaient qu'il s'agissait de la seule voie qui permettait au bétail de la Villeneuve, du Bief Godard et du Bourg d'aller paître aux Egottés avant la fauchaison de la prairie.

Une deuxième revendication non retenue était la création d'au moins 50 mètres d'ouverture supplémentaires sous le talus pour faciliter l'écoulement des crues. Les pétitionnaires sont d'autant plus motivés que l'avis du maire en date du 16 septembre 1854 rappelant la gravité de la crue de 1840 n'a pas été pris en compte et que « *la longue expérience et une connaissance complète de la localité* » n'ont pas été entendues par la commission.

Le 21 janvier 1856 l'ingénieur d'arrondissement de Bourg-en-Bresse y apporte partiellement réponse. A la question du passage du bétail sous la ligne au niveau de la digue il rétorque qu'il existera un accès carrossable à moins de 500 mètres (pont des Sablons), qu'à la moindre crue le passage demandé serait impraticable et pourrait créer des remous compromettant pour la grande étourne (digue). Enfin, argument choc, il précise que le maire s'est bien gardé d'aviser ses administrés qu'un passage à bétail serait aménagé sous forme d'un trottoir de 1,5 mètre sous un pont de 4 mètres à moins de 300 mètres de l'étourne ...

En conclusion l'ingénieur du chemin de fer fait remarquer, non sans un brin d'ironie, « *que M. le maire de Crottet comprendra lui-même facilement qu'il est impossible lorsque commencent à peine les travaux de construction du chemin de fer que les chemins latéraux soient déjà complètement achevés ...* »

Le 21 février de la même année l'ingénieur des Ponts et Chaussées basé à LYON marque son agacement, stipulant que « *les réclamations de la commune de Crottet ont longtemps occupé les délibérations de la Commission [...] la plupart n'ont pas été reconnues fondées, que la dernière partie de la demande (autorisation de se pourvoir contre les décisions) n'est pas sérieuse et ne mérite pas d'examen* ».

En quelque sorte il « siffle la fin de partie » en rejetant les demandes sus-évoquées ; notamment les passages d'eau supplémentaires en cas de crue. Il rappelle les études préliminaires qui concluent que la largeur du pont de Genève additionnée aux trois passages aménagés sous le talus du chemin de fer (un passage de 4 arches à GRIEGES et deux passages de 3 arches à CROTTET) représentent le double du cumul du pont St Laurent et des passages sous la Route Impériale n° 79 (la Levée de nos jours).

## **RECLAMATIONS**

Comme il fallait s'y attendre une foultitude de réclamations est formulée dès le début du chantier, émanant aussi bien de la commune que de particuliers.

- Le 19 avril 1855 le maire alerte le préfet car les adjudicataires se proposent de s'approprier une grande partie des communaux dits « Les Egottés » pour y extraire les remblais nécessaires au talus de la ligne. Il s'y oppose car la création d'excavations « *intercepterait de nombreux passages* » (vers les Clôsures).

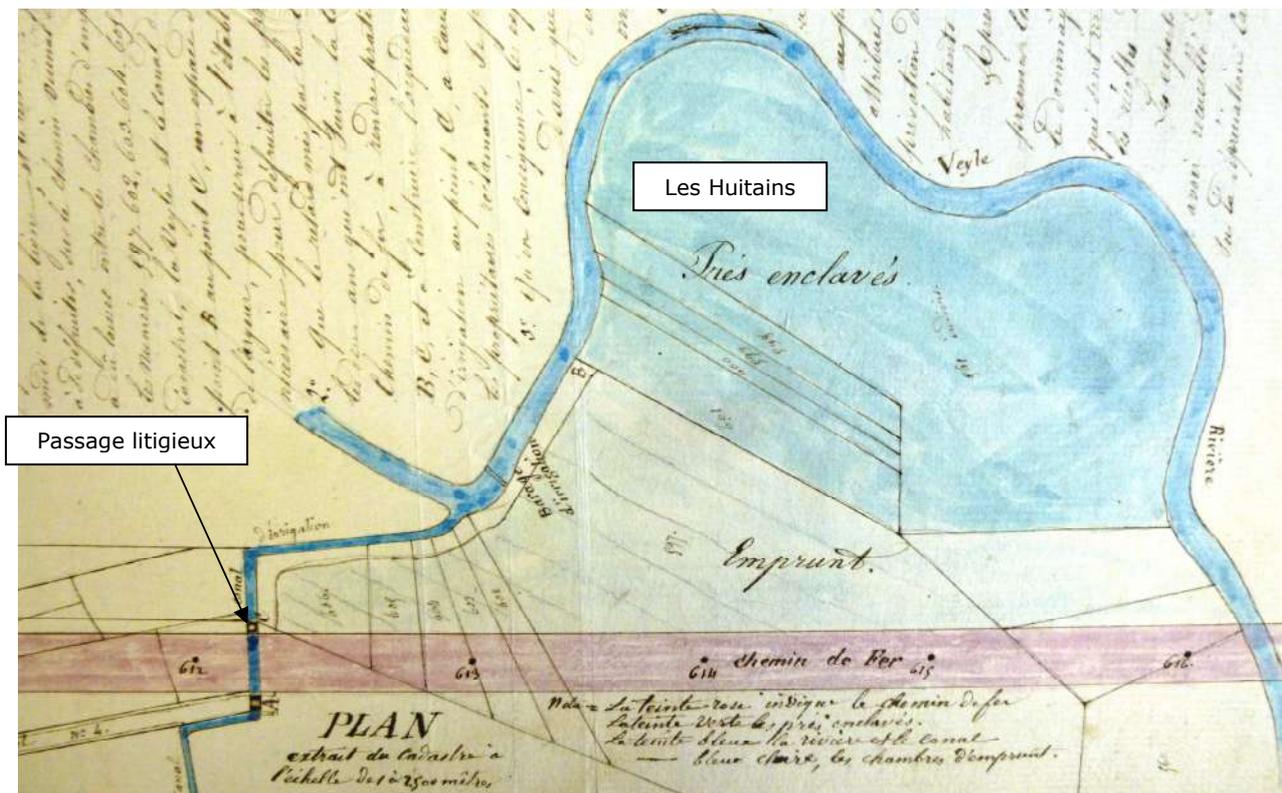
- Dès mai 1855 les entrepreneurs de la ligne, bien que propriétaires des emplacements du moulin de Chaponod, se heurtent au fermier des parcelles qui s'oppose à l'extraction des matériaux ; le préfet est amené à prendre un arrêté d'occupation tout en admettant qu'il y aura versement d'une indemnité au fermier.

- Fin juin de la même année un dénommé MARTIN demeurant à Mâcon et propriétaire des terrains sis entre la Veyle et la route de Chavannes à hauteur de Thurignat s'oppose à la création d'une voie provisoire destinée à l'acheminement des matériaux extraits dans la tranchée du Terrailon ; l'ingénieur des Ponts et Chaussées après avoir étudié ce cas conclut au rejet de la requête en date du 15 novembre.
- Le 30 novembre 1855 le responsable du syndicat de curage de la Veyle établit un rapport signalant que des ouvriers jetaient de la terre dans le lit de la Veyle. Après enquête l'ingénieur du chemin de fer basé à Bourg-en-Bresse délivre un rapport au préfet qui accable le directeur du syndicat de curage qui n'avait pas constaté que les ouvriers rebouchaient partiellement l'ancien lit de la Veyle avec les déblais de la dérivation ...
- Le 11 avril 1856 l'ingénieur des ponts et chaussées autorise les entrepreneurs à extraire le sable de la Veyle entre Vonnas et Pont de Veyle afin d'assurer la construction des ouvrages d'art ; vive réaction d'un riverain sis en amont qui dénonce l'accaparement de matériaux emportés par des crues exceptionnelles récentes et dont il aurait bien besoin pour consolider ces affouillements accidentels.
- En mai 1856 plusieurs propriétaires dont la commune de CROTTET réclament que les limites nouvelles soient clairement positionnées et également que le règlement des sommes dues soit effectué. L'ingénieur en chef apporte alors la réponse suivante « *le bornage sera effectué après la fin des travaux lorsqu'on aura la certitude qu'il ne reste plus à modifier les limites des terrains acquis ; les règlements doivent être en cours* ».
- Le 12 mai 1856, Jean NAVORET (hameau du Piquant) fait constater par M. POITRASSON, huissier de justice, le dégât des eaux dont sa ferme a été victime suite à l'insuffisance de débit des fossés latéraux de la ligne lors de pluies diluviennes.
- Le 9 juillet le maire confirme au préfet que les craintes exprimées lors de l'enquête se trouvent confirmées suite aux crues de mai et juin 1856 ; il dénonce un manque de passage sous la ligne qui permettrait un écoulement normal. Il redoute également que la construction des culées du pont de Genève réduisant encore le débit de la Saône aggrave cette situation et mette en péril la digue.
- Le 17 octobre 1856 le maire interpelle la Compagnie au sujet de l'écoulement des eaux de ruissellement qui sont bloquées par le talus de la ligne au niveau des digues et qui ont partiellement inondé les terres en culture. Dans sa réponse du 2 mars 1857, l'ingénieur indique avoir ordonné le creusement d'un fossé ...
- Le 17 décembre, nouveau courrier du maire au préfet pour cette fois déplorer une crue de la Veyle qui a sévi du Piquant à Chavannes et qui ne s'est pas écoulée normalement car le fossé latéral construit en lieu et place d'un aqueduc demandé n'est pas assez profond.
- Avril 1857 : 5 plaintes pour privation d'arrosage sont formulées suite à la modification du tracé de la Veyle (Messieurs DAGALLIER, BROYER, FENOUILLET, LACLAY et PASQUIER). Le rétablissement des fossés d'irrigation s'avérant compliqué, la compagnie se résout à indemniser les plaignants.
- Le 12 juillet 1858 le maire demande le paiement d'une surface de 104 m<sup>2</sup> qui, semble-t-il, a été jointe au jardin du garde-barrière ; la Compagnie n'accède pas à cette demande car cette soustraction de terrain a été compensée par l'élargissement d'un chemin de 8 à 10 mètres.
- Le 28 septembre 1858, encore 7 réclamations formulées par la commune ; on sent un peu de lassitude car la compagnie ordonne la réalisation immédiate des travaux ou réparations demandés.

## **PRIVATION D'ACCES**

En janvier 1859 la Compagnie du Chemin de Fer doit faire face à la réclamation de 14 agriculteurs de Crottet dirigée par M. DAGALLIER ; il s'agit pour ces derniers d'obtenir réparation pour privation de jouissance d'accès aux prés des Huitains durant les années 1857 et 1858. En effet depuis la constitution du syndicat d'irrigation des prairies un canal a été créé en travers de la desserte des terrains évoqués sans y adjoindre un accès qui a finalement été réalisé par la Compagnie du Chemin de Fer dans un but d'apaisement. Un rapport d'expertise du conseil de Préfecture en date du 13 octobre 1859 statuant sur les conclusions d'un rapport très « administratif » rédigé par Messieurs MOINE et SOTHONNAX et constatant que la Compagnie a réalisé l'aqueduc à ses frais bien qu'elle se soit défendue d'être responsable de la situation créée fixe le montant des indemnités dues aux plaignants à la somme de 396,56 francs.

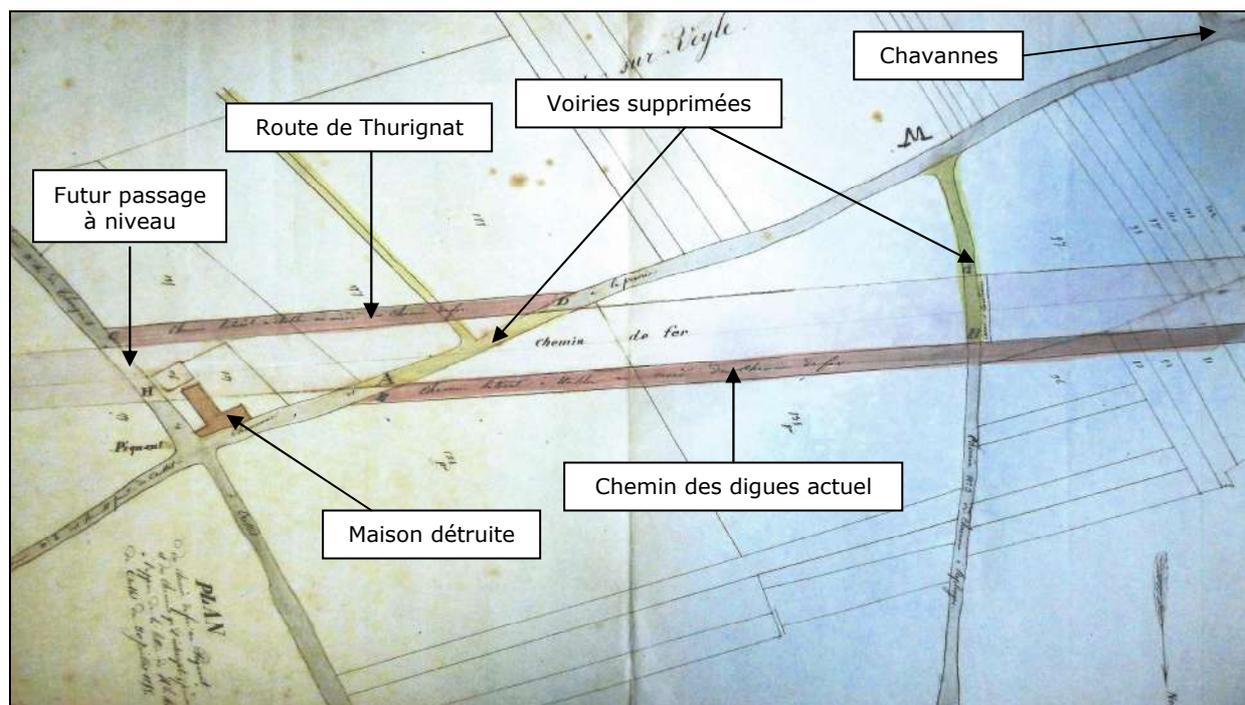
Malgré une défense fort bien argumentée le conseil de préfecture dans sa séance du 21 mars 1860 condamne la Compagnie au versement de l'indemnité sus-évoquée.



En date du 28 janvier 1860 un procès-verbal de « reconnaissance et de réception des travaux exécutés par la Compagnie concessionnaire pour le maintien des communications vicinales et communales dans la traversée de CROTTET » est rédigé et approuvé par les intervenants.

Le 22 avril suivant, M. DAGALLIER, maire de la commune constatant que les travaux de remise en état des chemins latéraux, la réfection de l'aqueduc de la grande digue reconnu défectueux et la fourniture de 90 m3 de gravier n'ayant pas été effectués déclare au préfet que « les propriétaires qui ont souffert de cet état de choses sont comme moi fatigués de réclamer ... ». En date du 19 mai 1860 la Compagnie du chemin de fer obtempère partiellement en ordonnant la livraison des 90 m3 de gravier « conformément à la répartition indiquée par M. le Maire ».

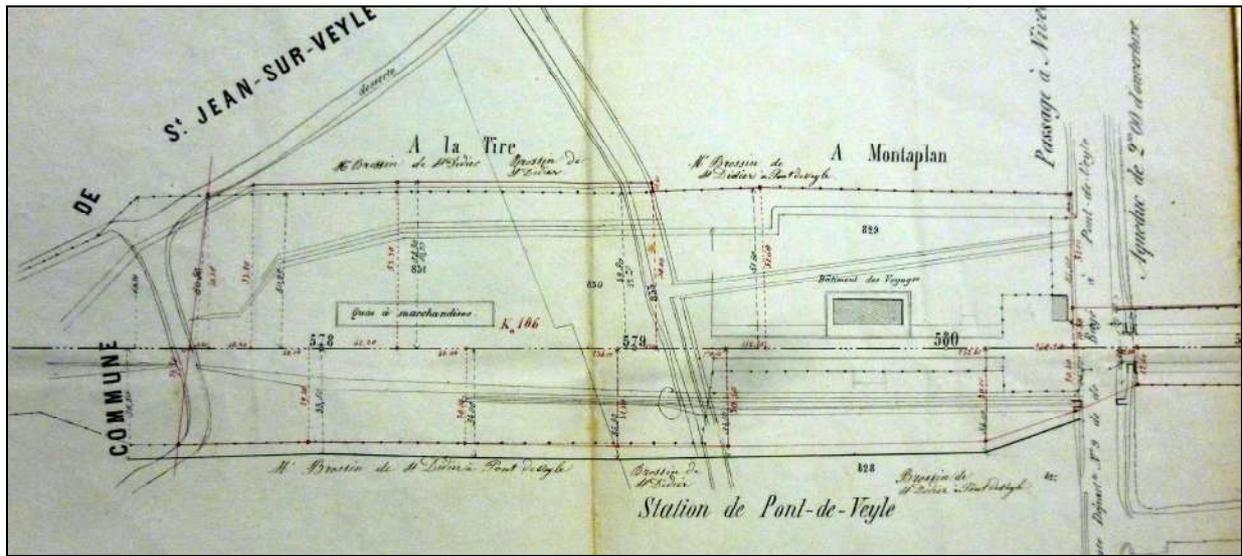
### Modification de la voirie du Piquant à Chavannes



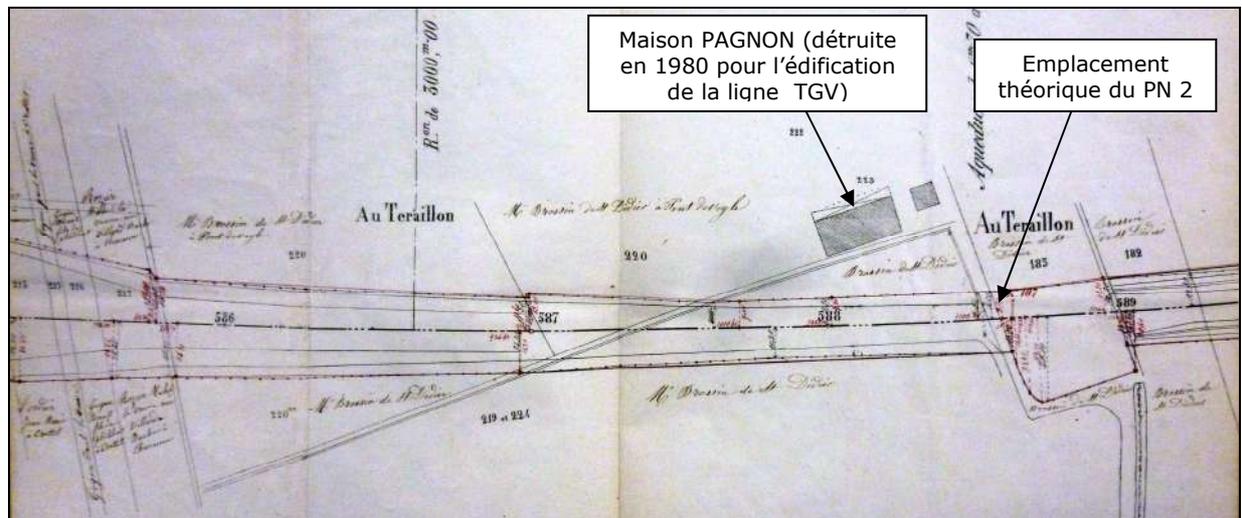


# BORNAGE DE L'EMPRISE

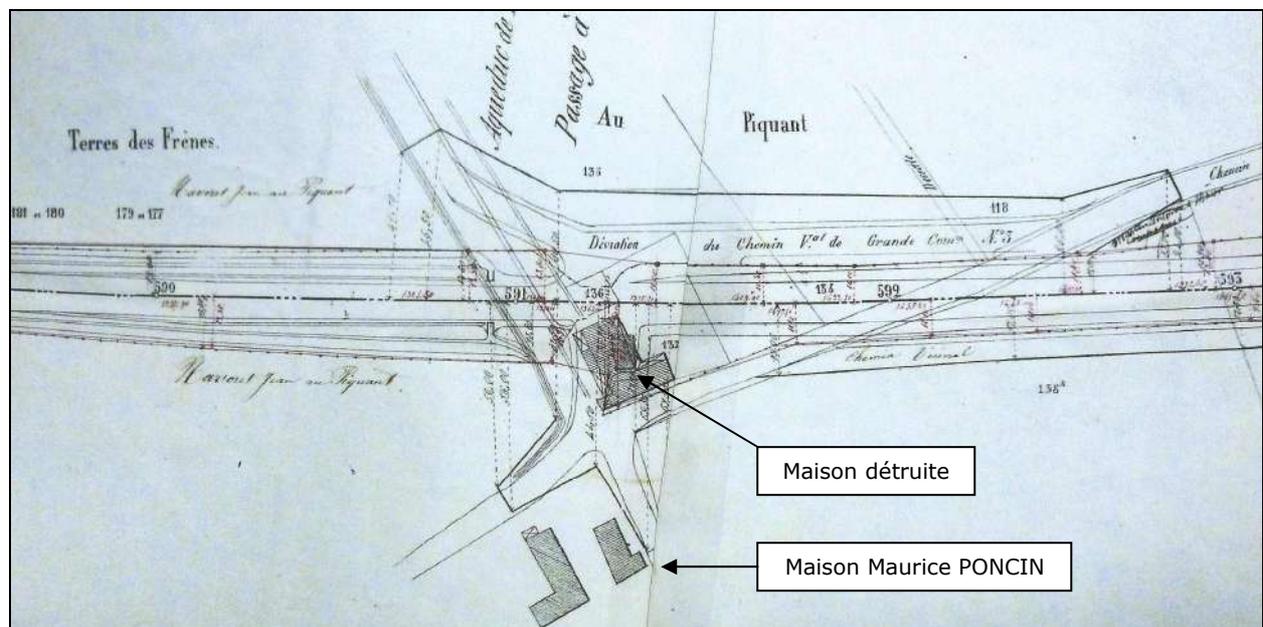
## EMPLACEMENT DE LA GARE



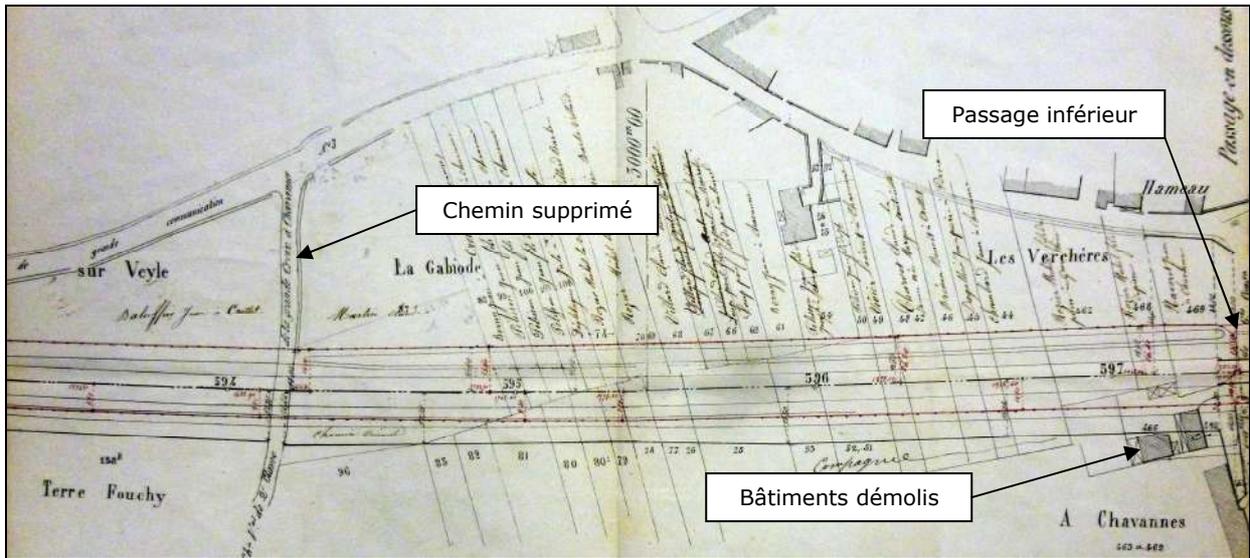
## TERRAILLON



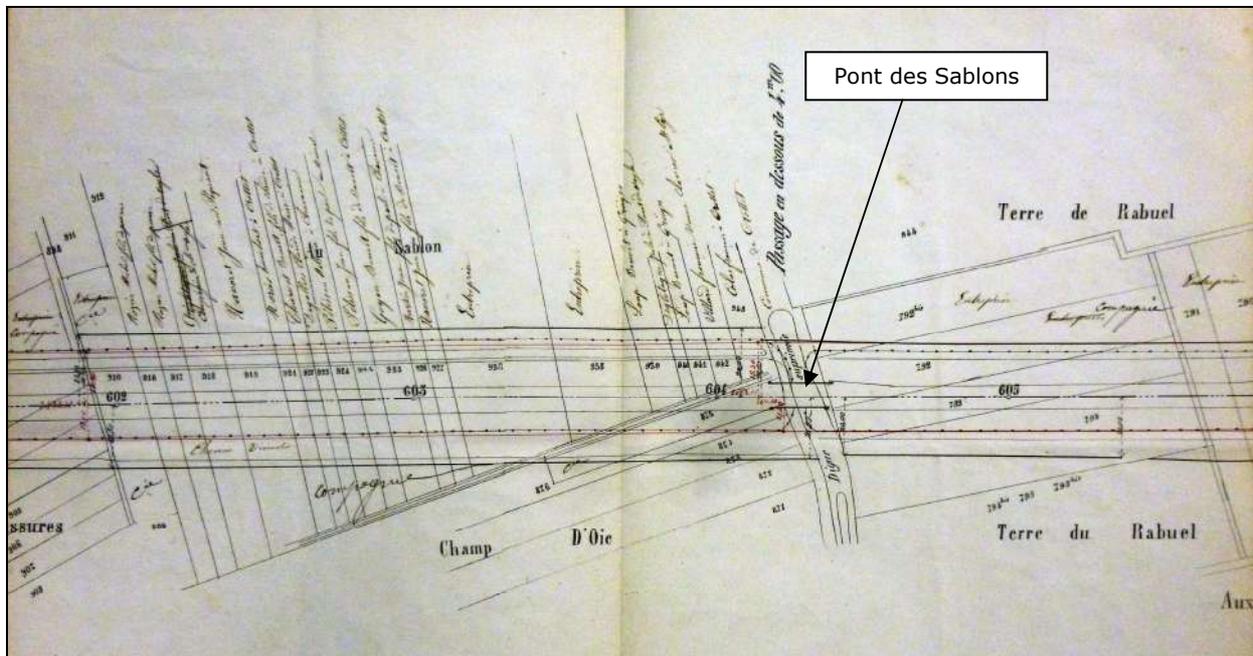
## PASSAGE A NIVEAU DU PIQUANT



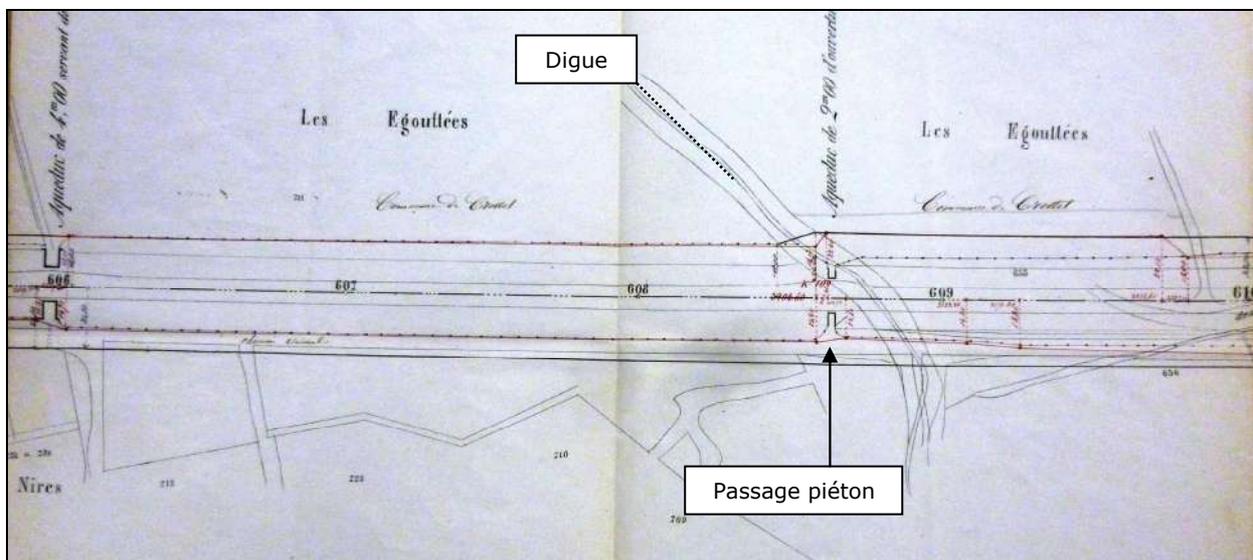
## CHAVANNES



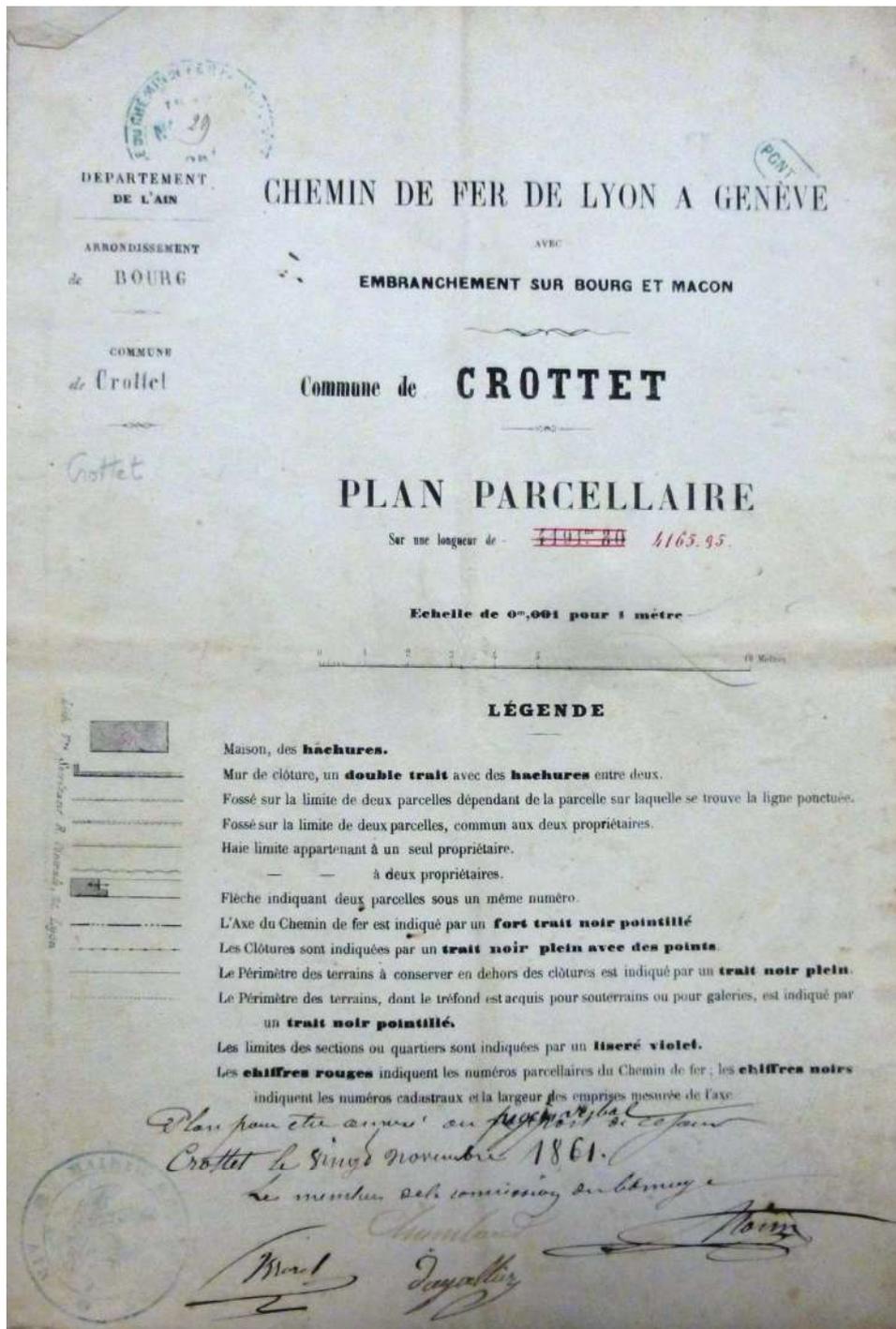
## LES SABLONS



## PASSAGE PIETON DIGUE



# PROCES-VERBAL DE RECEPTION DU BORNAGE DEFINITIF



Madame ALBAN préposée au passage à niveau du Piquant (années 60)

# LES CROIX

## PREAMBULE

Une croix est constituée d'une pierre monolithe et taillée qui porte un Christ (crucifié ou glorieux). Ce monument peut être de taille plus modeste que le calvaire et est souvent caractérisé par la présence au revers d'une vierge à l'enfant et/ou de personnages ou encore une piéta.

Afin d'être précis il faut considérer qu'un calvaire est un monument qui commémore la crucifixion sur le mont Golgotha ; il doit représenter au moins trois personnages présents au Golgotha.

## EXPOSE

La commune de CROTTET recèle donc 6 croix qui ont bien entendu une origine et une histoire différentes les unes des autres. Cinq d'entre elles sont installées à une intersection de routes ; la 6<sup>ème</sup> se situe à l'entrée du cimetière.

Classées par ordre d'ancienneté voici leur histoire

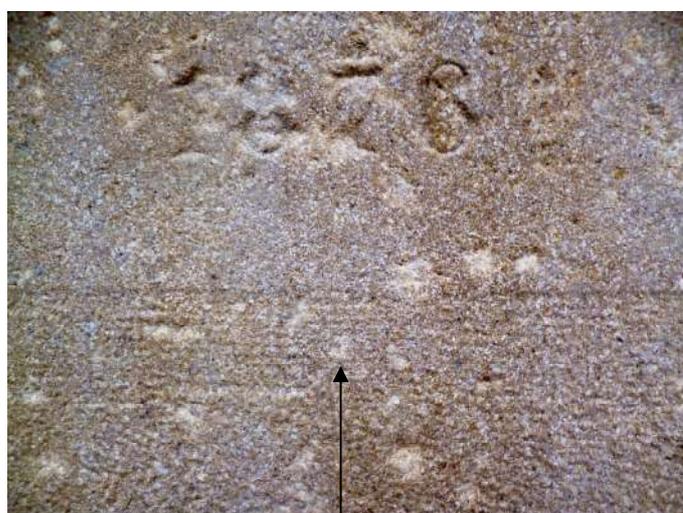
### 1 - CROIX DE LA CARRIERE

Selon les registres paroissiaux elle a été érigée à l'origine dans le cimetière en souvenir d'une mission qui aurait eu lieu en 1758. Elle fût abattue pendant la révolution, puis rétablie sur le même emplacement.

La construction d'une nouvelle croix qui fit suite à une autre mission en 1845 amena les autorités à enlever la croix d'origine et la déplacer « *vers la Carrière sur le chemin de Pont de Veyle* ».

Vraisemblablement fragilisé par ces évènements et manipulations, le socle aurait été remplacé, toujours selon les archives paroissiales, en 1856. Le fût quand à lui semble d'origine car il porte la date de 1772.

Or un examen attentif laisse apparaître la date de 1878 et on distingue nettement une zone de martèlement en dessous, laissant penser à un effacement ; pourquoi ?



Effacement probable

## 2 - CROIX DU BIEF GODARD

Elle est datée de 1813 et sa construction fait vraisemblablement suite à une mission. Sur une ancienne carte postale le fût forme un angle avec le socle qui laisse penser à un affaissement ; des clichés plus contemporains montrent que ceci a été corrigé en son temps.



Début 1900



1978 – elle vient d'être sablée

En 2003 elle a été quasi complètement détruite après avoir été percutée par un véhicule lors d'une perte de contrôle ; seules les 3 premières pièces du socle sont d'origine.

La margelle et le fût ont été taillés et sculptés sur la base des vestiges et de photos fournies par un riverain. La seule entorse au modèle d'origine est une deuxième datation en chiffres romains (MMV).

### Accident de 2003



### Datation supplémentaire nouvelle croix



### Reconstruction en 2005



### 3 - CROIX DE CHAVANNES

Erigée lors du jubilé de 1826 – ce jubilé faisait suite à la mission évangélique d'un prédicateur extérieur à la paroisse de CROTTET.

Comme la coutume l'exigeait il devait y avoir confirmation 50 ans plus tard, ce qui est attesté par l'inscription en deuxième ligne « rétabli en 1876 ».



---

### 4 - CROIX DU CIMETIERE

Construite en souvenir de la mission de 1845



Détails



**5 - CROIX dite « GRANDE CROIX »** (située le long de la route de Replonges)



Ce monument qui n'est pas daté est le seul à ne pas avoir de caractère religieux. Il a en effet été érigé par Antoine Jean Marie RATTON (propriétaire à l'époque du moulin de Thurignat et adjoint au maire) en mémoire de son père.

Les décors qui ornent la base de ce monument (la pensée, le sablier ailé et lampe à huile notamment) dénotent l'appartenance au mouvement de la « libre pensée » ; à souligner que la croix qui surmonte ce monument n'est pas incompatible avec un caractère laïque dans la mesure où le Christ n'y figure pas.



La pensée



Le sablier ailé



La lampe à huile



D'après certaines délibérations du conseil municipal, M. RATTON était adjoint en 1843 ; selon les matrices cadastrales anciennes il était également propriétaire de la parcelle où est sise la croix de 1838 à 1851 ; on peut donc situer son érection aux environs de 1850.

L'embase actuelle, plutôt hétéroclite, a été reconstituée par les propriétaires actuels à l'aide de pierres de récupération car celles d'origine avaient été pillées dans les années 80.

-----

## 6 - CROIX DU BOURG dite « Croix Guérin »

Son origine est liée à une mission de **1866**.

Selon les archives paroissiales elle a coûté 411 francs au conseil de fabrique.

Auparavant embryon de « rond-point » avant l'heure, elle a récemment été déplacée contre la maison GUILLON afin, dit-on, de faciliter la circulation.



Emplacement au siècle dernier  
(à remarquer les chasse-roues aux angles)



Actuel



Pour vos TRAVAUX extérieurs, abords piscines, terrassement, assainissement, bordures, pavés, enrobés....  
**DEVIS GRATUIT SUR RDV.**

Tél. : **06 60 35 56 68** - Mail : [ncd.tp@bbox.fr](mailto:ncd.tp@bbox.fr)  
126, rue des Burtins - **01290 CROTTET**



Tél. **03 85 31 06 92**  
Fax **03 85 31 12 37**  
[contact@arelec01.fr](mailto:contact@arelec01.fr)

119 Grande Rue  
**01380 Saint André de Bage**

**ELECTRICITE GENERALE / ELECTRICITE INDUSTRIELLE  
ECLAIRAGE PUBLIC - AUTOMATISME  
DEPANNAGE - MAINTENANCE  
DOMOTIQUE - ENERGIES RENOUVELABLES**

**CHAUFFAGE**  
TOUS SYSTEMES  
**PLOMBERIE • SANITAIRE • ZINGUERIE**  
ENERGIES RENOUVELABLES



**01290 CROTTET**

Tél: **03.85.31.51.92**  
[sarlcochetpatrice@wanadoo.fr](mailto:sarlcochetpatrice@wanadoo.fr)



CHARPENTE / COUVERTURE / ISOLATION

Rénovations Charpente / Couverture,  
Zinguerie / Constructions bois / Bardage  
Isolation par l'extérieur / Installateur Velux



01290 LAIZ  
03 85 31 54 32  
[www.cltf.fr](http://www.cltf.fr)



Garage Relais de la Samiane  
Entretien réparations toutes marques  
138, rue de Pont de Veyle  
01290 CROTTET

Réparateur Agréé

Tél. 03 85 31 73 99 - Fax 03 85 31 74 02  
[cyrille.oddoux@wanadoo.fr](mailto:cyrille.oddoux@wanadoo.fr)

**SARL BL CARRELAGE**

Faïence - Pose de pierres - Carrelage - Chape liquide

**Lionel LONGEPIERRE**  
**06 80 14 79 56**

299, chemin des Piquants - 01290 CROTTET  
Tél. 03 85 33 36 52 - Fax 03 85 23 02 08  
Mail : [bl.carrelage@orange.fr](mailto:bl.carrelage@orange.fr)

**LES FERMETURES BRESSANES**



SAS au capital de **150.000 €** - Président : Roger **MANIGAND**

Siège social : 8 rue de la Madone - ZAC des Platières  
71000 SANCE

Tél. 03 85 39 01 46 - Fax 03 85 38 83 91

2 sites de production robotisés sur 4.500 m2  
Fabrications : Fenêtres en PVC et alu - Volets roulants  
Portails - Stores



Pierrick GILLE  
Responsable de magasin

82 rue de Pont de Veyle  
01290 CROTTET  
Tél : 03 85 31 63 33  
Fax : 03 85 31 80 91  
Email : [cvo-pont-de-veyle@orange.fr](mailto:cvo-pont-de-veyle@orange.fr)

du Lundi au Samedi :  
9h - 12h / 14h - 19h

La diffusion gratuite de la présente brochure a été rendue possible grâce à l'implication financière des jeunes entrepreneurs et commerçants dont l'enseigne et les coordonnées figurent ci-dessus.

N'hésitez pas à les consulter ; vous y trouverez conseils et prestations de qualité.



**LOCATION DE MATÉRIELS**

**Raphaël Geoffroy**  
Tél. 06 45 61 83 66

Les Terres Basses - 01290 LAIZ - [locaterra@orange.fr](http://locaterra@orange.fr) - Fax: 03 85 31 60 78