



## FICHE ITINERAIRE

### SENTIER DU TRAIN FANTOME

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 6 Km

COMMUNES :

Début :

Hauteville Lompnes (01)

Fin :

Chaley (01)

Lieudit :

Route Départementale 21

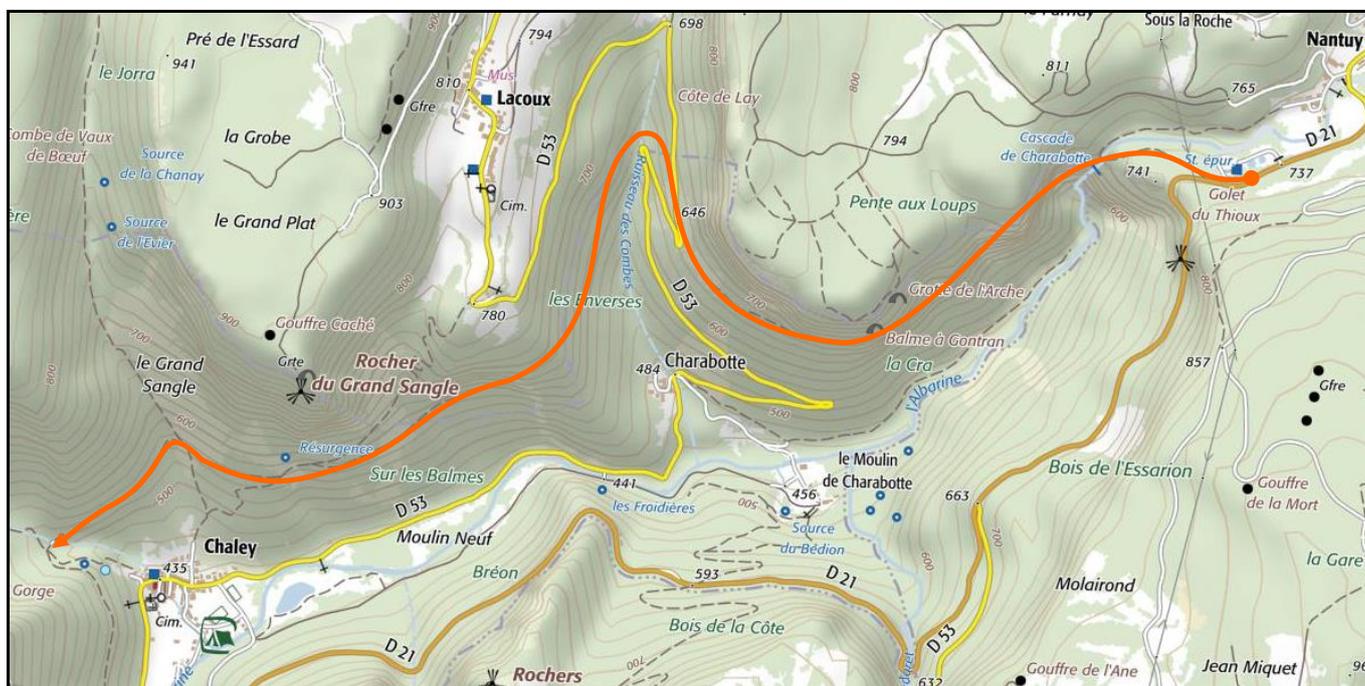
Ruisseau de la Gorge

Coordonnées GPS :

45°57'57.4"N 5°34'19.4"E

45°57'21.1"N 5°31'35.0"E

### SITUATION GENERALE



### COMMENTAIRES

Les Tramways de l'Ain est le nom qui a été donné à l'ancien réseau ferroviaire du département de l'Ain, principalement constitué de chemins de fer économiques de type tramway à voie métrique. Commencé en 1879, il développera 485 km de voies à son apogée. Parmi celles-ci, une ligne en terrain montagneux Nantua > Tenay (n° IGRF [01373.02D](#)) via Brenod et Hauteville, censée désenclaver les plateaux. Projetée en 1900, ses travaux commencent en 1909 et avancent tout d'abord assez régulièrement. Sur la moitié nord de la ligne, relativement accessible, la section Nantua > Saint Martin du Frêne, 6 km de long, ouvre en 1911 ; la section Saint Martin > Brenod, 18 km, ouvre l'année suivante ; et enfin, la section Brenod > Hauteville, 10 km, ouvre en 1913.

Mais il n'en va pas de même sur la moitié sud. La descente de Hauteville vers Tenay exige en effet le franchissement des hautes falaises de la reculée de Charabotte entre Nantuy et Chaley, avec une perte d'altitude de 250 m sur moins de 6 km, et le percement de 15 tunnels dont certains à flanc de falaise. Arrive alors la première guerre mondiale et les rails stockés sont réquisitionnés par l'armée en 1916, provoquant l'arrêt des travaux.

Le projet est cependant relancé en 1919, mais outre une mauvaise gestion financière, il va connaître

diverses difficultés techniques dans sa partie basse vers Tenay. Le terrain instable oblige en effet à creuser trois tunnels supplémentaires dont la trajectoire devra être modifiée par deux fois. Si bien que les travaux durent 12 ans et que ce n'est qu'en 1933 que la voie peut être considérée comme achevée. Encore y manque-t-il le tablier du pont de la cascade de l'Albarine qui n'est pas posé. Une inauguration est cependant organisée avec un tablier temporaire. Une locomotive avec un ou deux wagons promène quelques autorités locales dans les trois premiers tunnels de la partie haute de la ligne.

Décision est alors prise de rehausser la voûte des tunnels, d'électrifier la voie et de mettre des rails plus lourds. Les anciens rails sont donc démontés, mais le financement pour l'électrification ne suivra pas. Si bien qu'en 1936, le conseil général de l'Ain décide l'abandon définitif de cette partie de ligne qui ne servira donc jamais.

Lui succède ce qui va devenir un magnifique sentier de randonnée à flanc de falaises, mais dont l'accès, sans être à proprement parler dangereux, reste tout de même réservé à des randonneurs confirmés et exige une grande prudence en raison de la présence constante du vide sur le début du parcours. La promenade est donc déconseillée aux personnes accompagnées de jeunes enfants. De plus, le franchissement des 15 tunnels nécessite des moyens d'éclairage en parfait état de marche.



Les 15 tunnels du parcours

Ceux-ci ont été numérotés par les constructeurs du bas vers le haut, c'est-à-dire à contresens de la ligne

## DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours à Nantuy, sur la RD 21, au niveau de l'accès ouest à la station d'épuration  
 Pas de photo actuelle disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.

Après avoir longé la RD 21 depuis Hauteville, la ligne du tram descendait dans le vallon de l'Albarine et devait sauter cette dernière juste au sommet de la grande cascade de Charabotte.



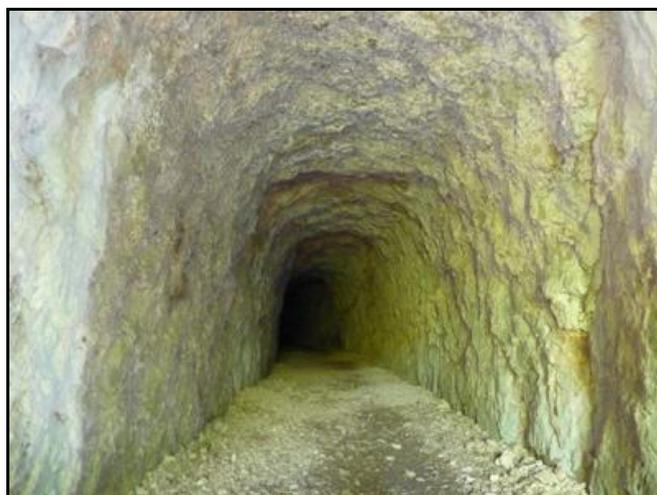
Ci-dessus et ci-dessous, la cascade de Charabotte (150 m de haut) et son pont jamais fini



Vus dans le sens de la ligne et à contresens, les vestiges du pont inachevé de la cascade  
Attention au franchissement de l'Albarine, les roches sont extrêmement glissantes

**Ne pas s'approcher du sommet de la cascade**

Sur la photo de gauche, juste après le pont, l'entrée du premier tunnel, celui de la Cascade n° 3, qui est le plus long du parcours avec ses 428 m de développement. Il passe dans la grande falaise située en rive droite de l'Albarine.



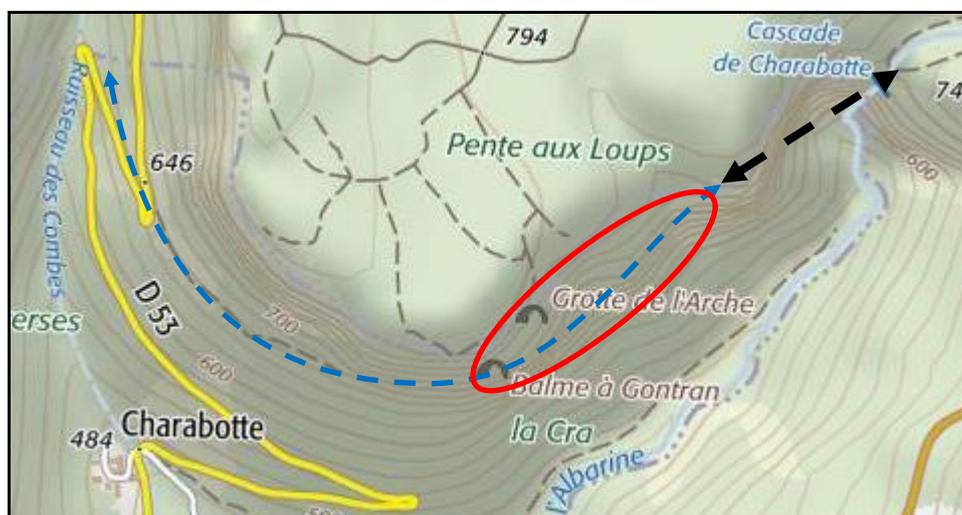
La galerie du tunnel



Ci-contre et ci-dessous, deux particularités de la galerie du tunnel de la Cascade n° 3 :  
 A mi longueur de l'ouvrage, elle recoupe une diaclase (fissure) du calcaire qui donne sur la falaise.  
 Et elle possède aussi une fenêtre près de sa sortie.



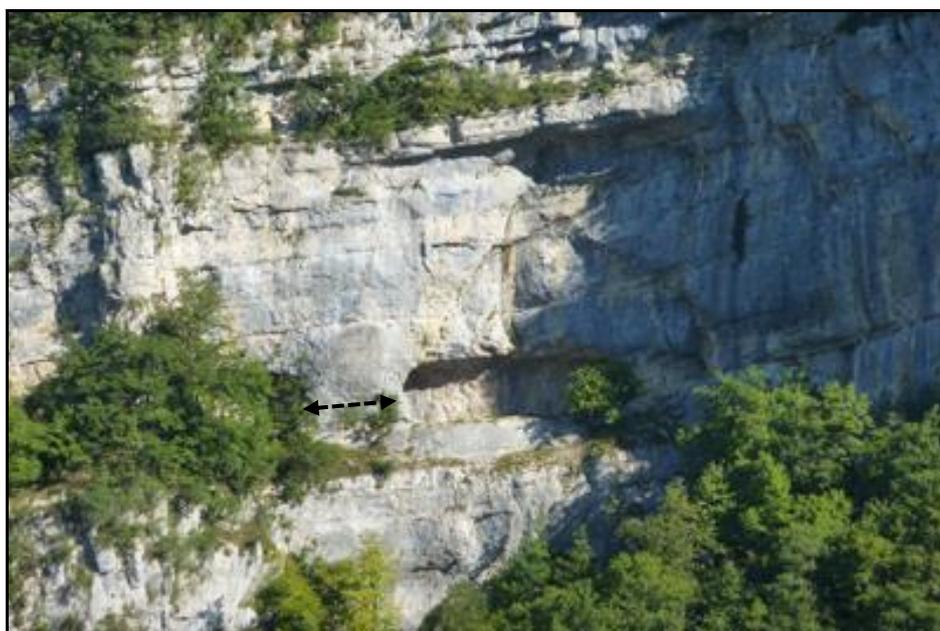
La sortie du tunnel en pleine falaise



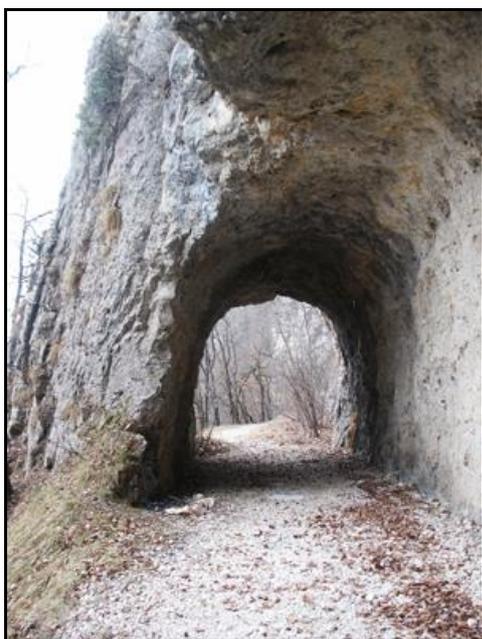
Après le tunnel de la Cascade n° 3 (double flèche noire),  
 6 autres souterrains se suivent en succession rapide (ellipse rouge)



Le court tunnel de la Cascade n° 2, 8 m de long



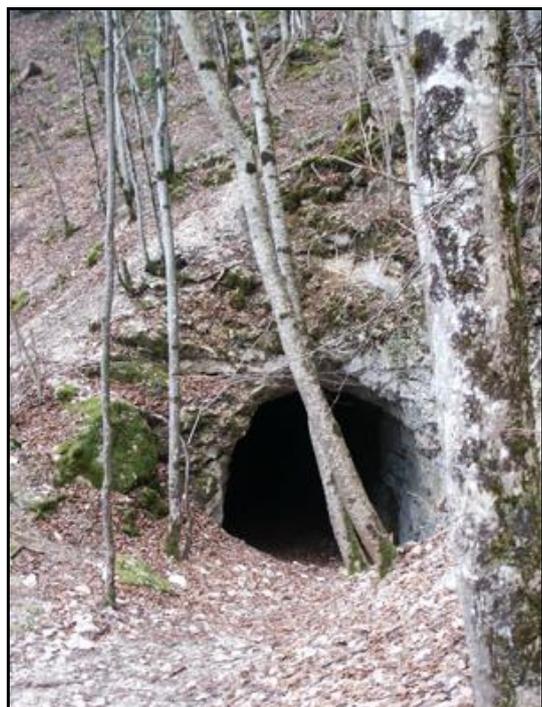
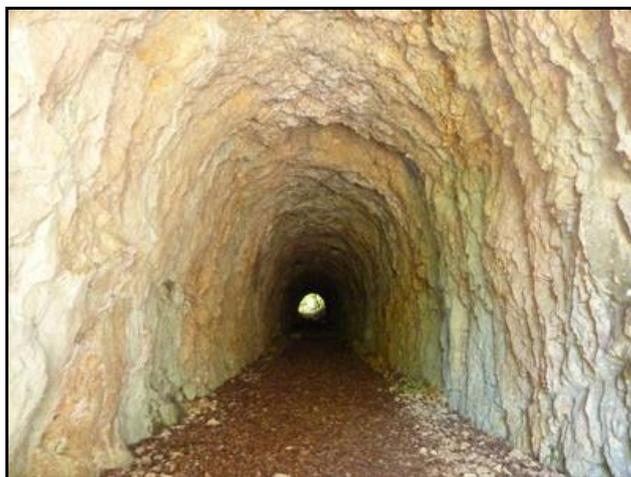
Dont on voit ici la position en pleine falaise



Et celui de la Cascade n° 1, à peine plus long : 10 m



Suivi d'un tunnel droit plus long, celui de la Pente aux Loups, 105 m, dont la tranchée de sortie est partiellement comblée par des coulées d'éboullis

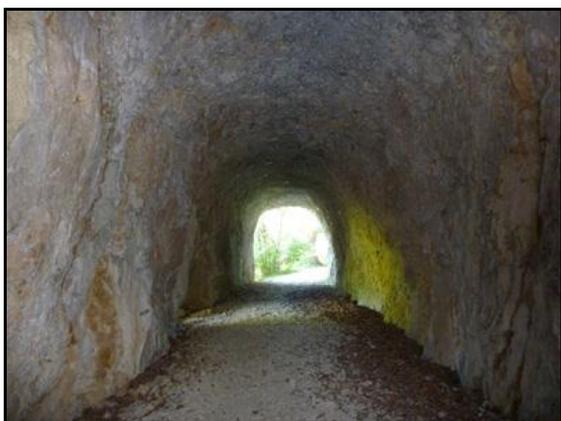


Ci-contre et ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel des Arches n° 3, 167 m de long

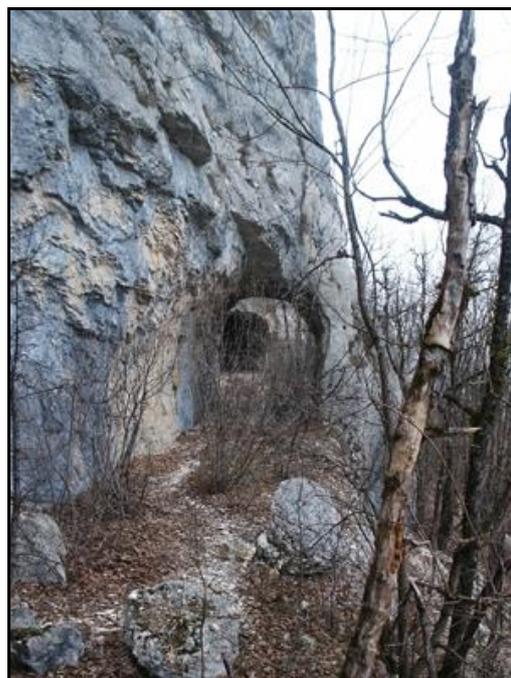




Dont les strates calcaires donnent une impression de pente accentuée

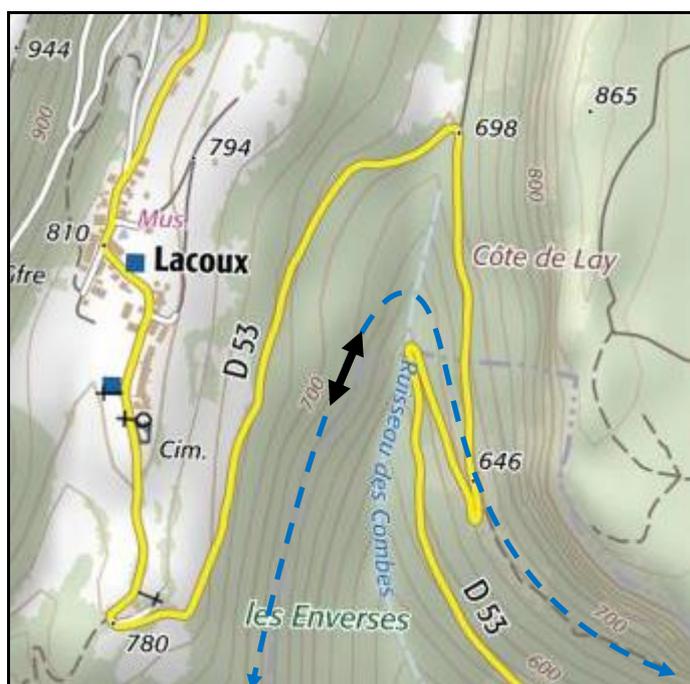
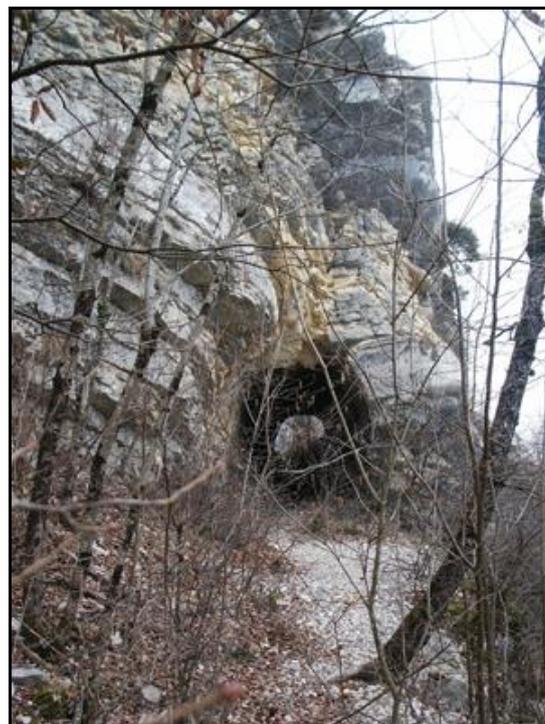


Et dont la fin de la galerie comporte une fenêtre qui s'ouvre dans la paroi



Le tunnel des Arches n° 2 avec ses 4 m de long

Suivi du dernier souterrain de cette première série, le tunnel des Arches n°1, qui fait 20 m de long avec son drôle de jour dans une strate du calcaire



Après être passée dans les falaises de la Pente aux Loups, la voie obliquait vers la droite pour s'engager dans le vallon des Combes et franchir le ruisseau du même nom. Ce faisant, elle recoupait la RD 53.

Dans le versant situé sous le village de Lacoux, la ligne passait dans un tunnel isolé de 133 m de long (double flèche noire).



Le paysage vu depuis la voie avant que celle-ci ne s'engage à droite dans le vallon des Combes  
 Au premier plan, en contrebas, le hameau de Charabotte  
 Au fond, le village de Chaley

Les deux flèches rouges indiquent le passage de la voie cachée par les arbres



Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie maçonnée du tunnel de Lacoux

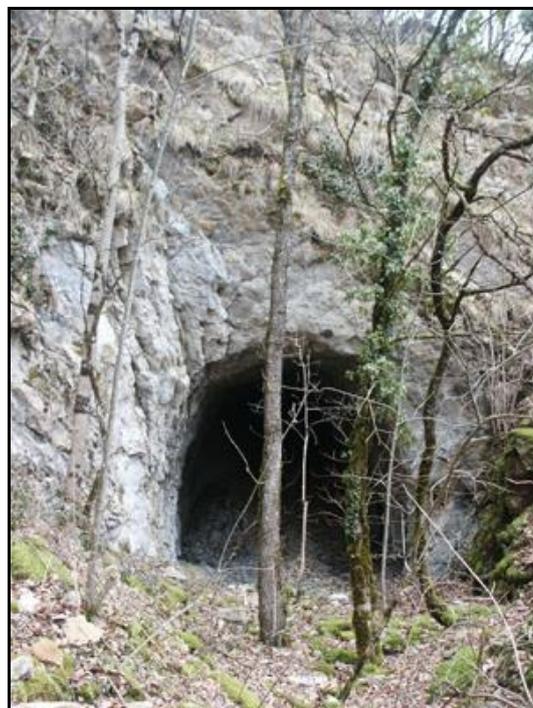


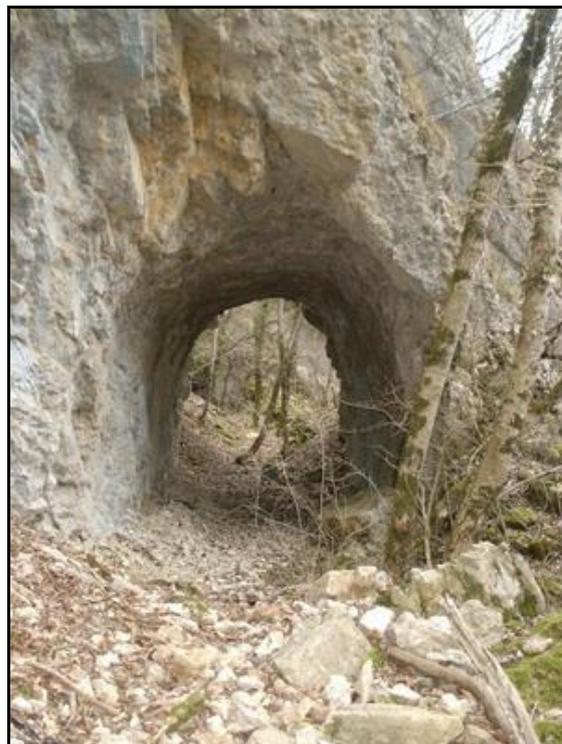


Au niveau des Enverses, la ligne franchit un éperon rocheux qu'elle traverse par 4 tunnels en succession rapide (**ellipse rouge**)

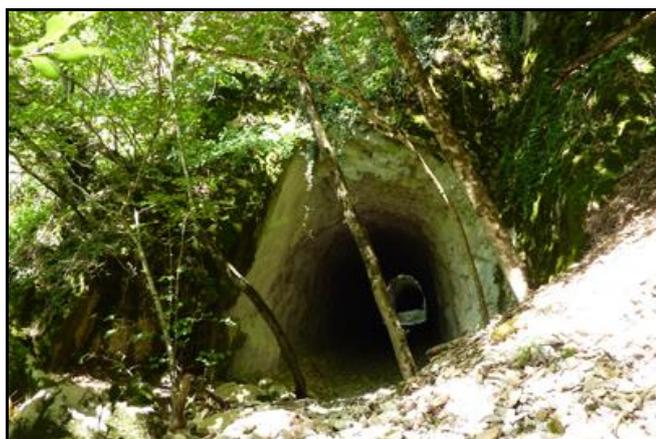
Le premier d'entre eux est le tunnel de Charabotte n° 4 qui fait 110 m de long mais dont la galerie est totalement effondrée non loin de sa sortie. Il se contourne par une trace qui passe dans le bois.

L'entrée, la sortie et la galerie effondrée du tunnel de Charabotte n° 4





Lui succède le court tunnel de Charabotte n° 3, 10 m de long



Lui-même immédiatement suivi du tunnel de Charabotte n° 2, 76 m de long,  
au fond duquel on aperçoit déjà le tunnel n° 1

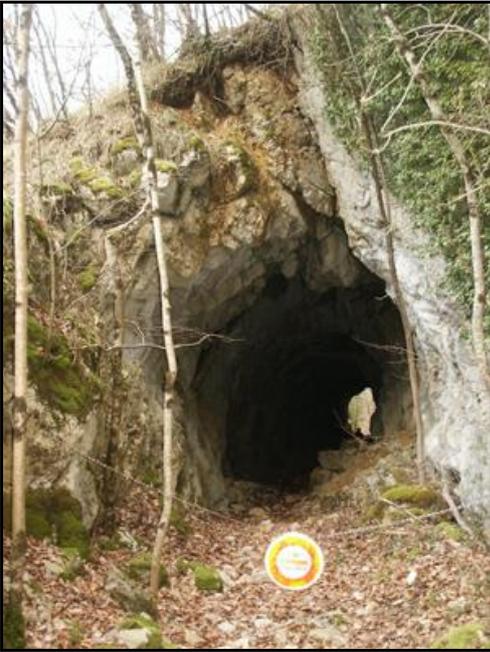




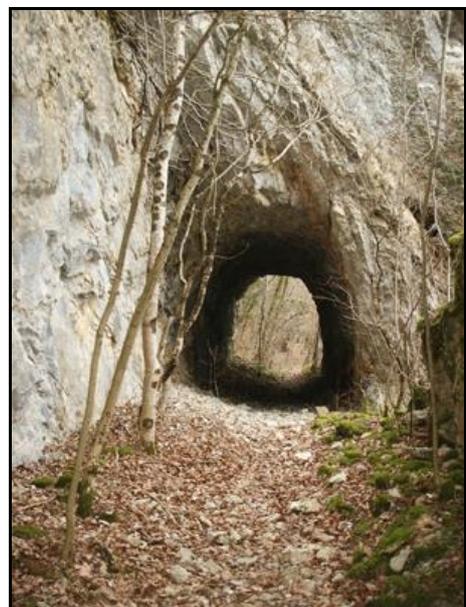
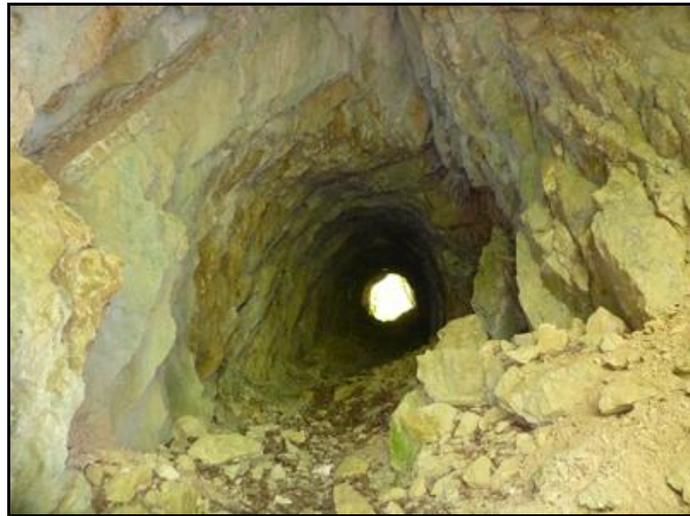
Et le tunnel final de cette série, Charabotte n° 1, 142 m de long, dont la sortie a été maçonnée



Pour terminer, entre le Grand Sangle et le ruisseau de la Gorge, juste au-dessus du village de Chaley, la voie ferrée franchit une dernière succession de trois courts tunnels (ellipse rouge)



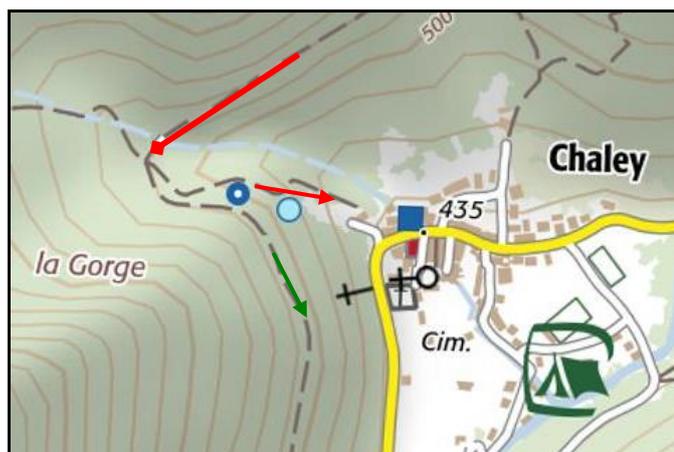
Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie du tunnel de Chaley n° 3, 43 m de long



Suivi du tunnel de Chaley n° 2, 28 m de long



Et du tunnel final de Chaley n° 1, 35 m de long



Ci-contre, après le dernier tunnel, la fin du parcours intéressant, au niveau du pont du ruisseau de la Gorge  
Pas de photo actuelle disponible pour l'instant.  
Il ne tient qu'à vous.

Le randonneur a alors le choix entre deux solutions :

- Soit regagner le village par le sentier à gauche, après le pont (flèche rouge).
- Soit suivre le tracé ferroviaire sur 2 km jusqu'à Malix (flèche verte), mais cette partie ne présente plus aucun ouvrage d'art.



Le débouché du sentier de la Gorge, dans Chaley

---

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.**  
**Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.**

★ ★ ★