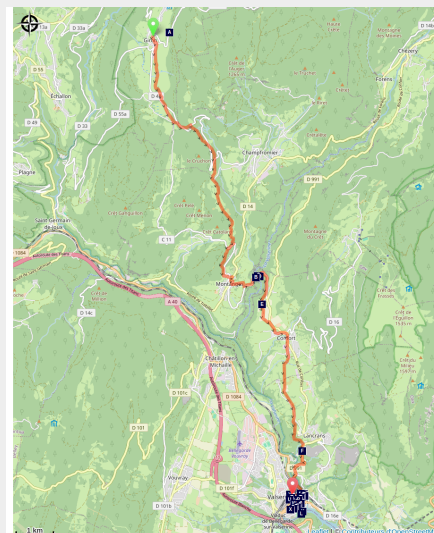


Parcours VTT - Liaison GTJ / gare de Bellegarde

Région Auvergne-Rhône-Alpes



VTT aux alentours de Giron (©Daniel Gillet - OT Terre Valserine)



La GTJ est une classique de la randonnée itinérante à VTT. Ce tronçon vous permet de rejoindre Giron à la gare de Bellegarde (train, TGV et gare routière) en empruntant une partie de la Voie du Tram.

Dans l'ensemble le parcours GTJ à VTT en Haut-Bugey vous permet d'abord de franchir la cluse de Nantua, entre Giron et Le Poizat. Puis la traversée du plateau de Retord et le passage au Crêt du Nu (1350 m) proposera de larges panoramas sur les Alpes, alors que se profile la fin du voyage dans la petite station climatique d'Hauteville-Lompnes. La GTJ à VTT fait 90,6km dans sa totalité et relie Mandeure dans le Doubs à Culoz dans l'Ain.

Infos pratiques

Pratique : VTT

Durée : 2 h 15

Longueur : 17.8 km

Dénivelé positif : 247 m

Difficulté : Niveau rouge - Difficile

Type : Traversée

Itinéraire

Départ : Giron

Balisage : Itinéraire VTT

Communes : 1. Giron

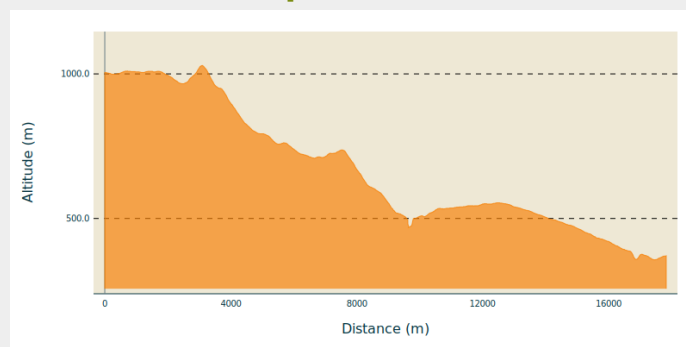
2. Champfromier

3. Montanges

4. Confort

5. Valserhône

Profil altimétrique



Altitude min 357 m Altitude max 1029 m

Cet itinéraire est balisé.

Praticable : toute l'année tous les jours.

Hors neige.

Sous réserve de conditions météo favorables.

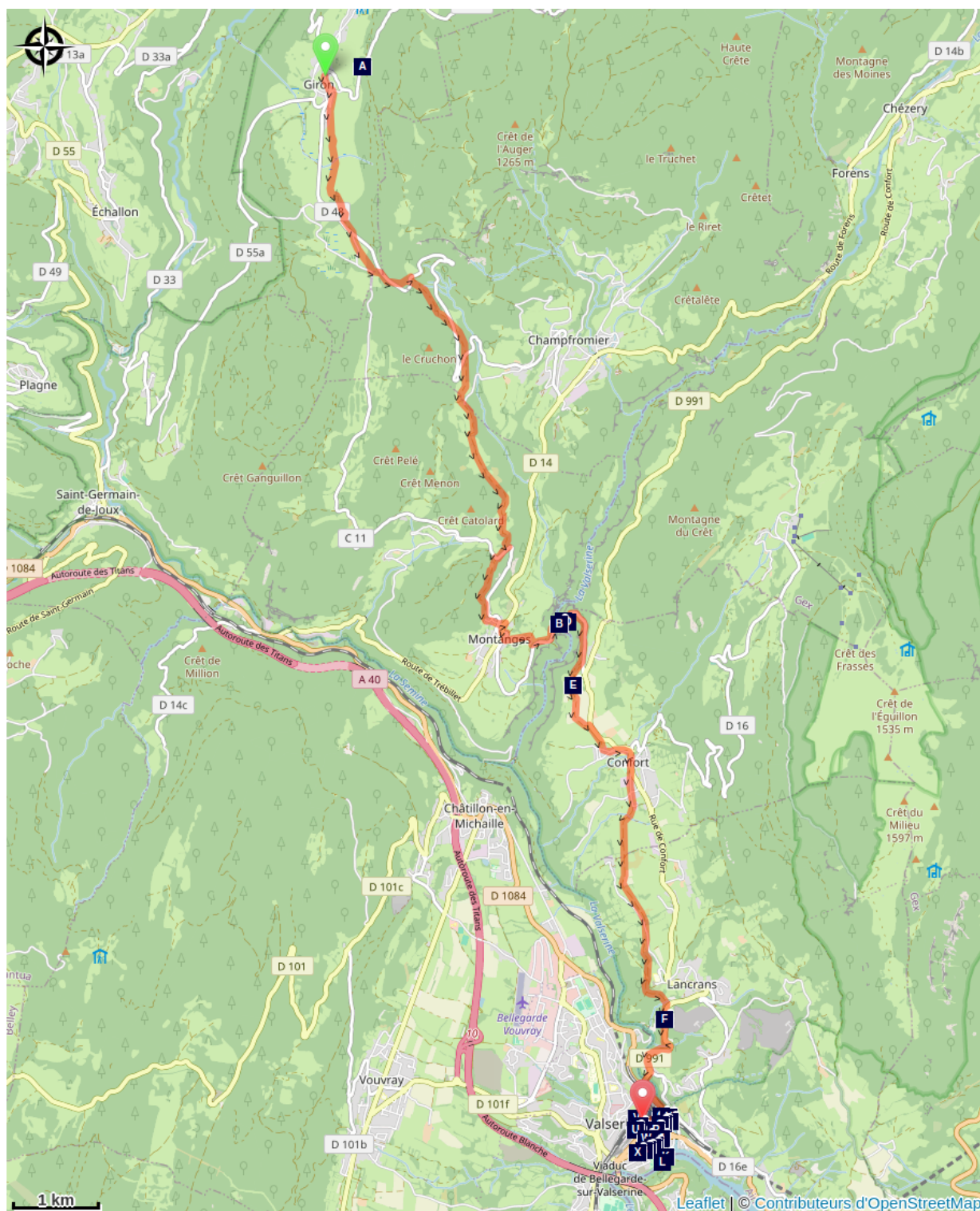
Site web (URL) : <https://www.gtj.asso.fr/>

Site web (URL) : <https://www.terrevalserhone-tourisme.fr/>

Téléphone : [03 84 51 51 51](tel:0384515151)

Téléphone : [04 50 48 48 68](tel:0450484868)

Sur votre route...



- | | | | |
|--|---------------------------------|--|--|
| | Vue sur le village de Giron (A) | | Le Pont du Moulin des Pierres (B) |
| | Un milieu rupestre (C) | | La Réserve Naturelle Régionale du Pont des Pierres (D) |
| | La gare de la Mulaz (E) | | Le Tram de Bellegarde à Chézery (F) |
| | 12- Pavillon PLM (G) | | 11- Casemate militaire (H) |
| | 10- Usine Dumont (I) | | 9- Pilier télémechanique (J) |



15- Théâtre Jeanne d'Arc (K)



1- Viaduc du chemin de fer (M)



8- Embarcadère (L)



Bellegarde-sur-Valserine (N)

Toutes les informations pratiques

 **Déconseillé par mauvais temps**

 **En montagne**

 **En plein air**

Recommandations

Beaucoup de descentes sur ce parcours, une portion un peu difficile après le tunnel du Cruchon, mais ensuite les chemins sont larges et sans difficultés. Faire attention en arrivant au pont des Pierres, il y a très peu de visibilité pour traverser la route.

Dans le sens inverse de la gare de Bellegarde à Giron, le niveau est difficile.

Les animaux de compagnie ne sont pas acceptés.

Matériel

Carte-guide VTT de la GTJ - éditions Chamina - tronçons 19 à 23

Comment venir ?

Parking conseillé

Depuis Giron

Source

Terre Valserhône Tourisme

<https://www.terrevalserhone-tourisme.fr/>

Sur votre route...



Vue sur le village de Giron (A)

La création de la commune de Giron date de 1790, mais la délimitation de son territoire est plus tardive, après 1815. Auparavant la commune était divisée en deux entités séparées : "Giron-devant" qui dépendait de Champfromier et "Giron-derrière" qui dépendait d'Échallon. L'église, de style néo-classique, fut construite en 1840 à Giron-Devant, dans la partie la plus récente du village. Restaurée en 1902, elle symbolise aussi l'autonomie de la commune d'un point de vue religieux et administratif. (PNRHJ - Collection Patrimoine)

Attribution : F. Jeanparis



Le Pont du Moulin des Pierres (B)

Les travaux du Pont du Moulin des Pierres ont débuté en 1908. Un monumental échafaudage de bois a été érigé pour construire l'arche de 80 mètres en pierres de tailles, et plus de 100 ouvriers étaient employés. Inauguré en 1909, il est à l'époque l'un des plus grands ponts d'Europe. Marchandises et voyageurs passaient ainsi en nombre tous les jours. La zone franche qui suivait alors le cours de la Valserine nécessitait la construction d'un bâtiment de douane qui contrôlait les passages jusqu'en 1923, date à laquelle les limites sont repoussées aux crêtes du Jura. Pendant la seconde Guerre mondiale, le pont est dynamité par l'armée secrète pour couper la retraite de l'armée allemande, puis il est reconstruit à l'identique en 1954 en béton.

Attribution : F. Jeanparis



Un milieu rupestre (C)

Le paysage qui vous entoure résulte de plus de 200 millions d'années d'érosion, façonné par l'époque glaciaire, les eaux de ruissellement, les écarts de température, le vent... Le pont des Pierres offre un point d'observation de ces différentes formes d'érosion des gorges : dépôts fluviaux glaciaires, fracture du front de falaise, poli glaciaire, tufs...

Attribution : F. Jeanparis



La Réserve Naturelle Régionale du Pont des Pierres (D)

En 1927, un projet de centrale hydroélectrique finalement abandonné mena à l'excavation d'une galerie dans les gorges de la Valserine. Dès 1969, 17 espèces de chiroptères, dont 7 espèces de chauves-souris menacées furent inventoriées comme hibernant dans ces galeries. Pour leur protection, il est aujourd'hui interdit d'accéder à ces galeries. La réserve naturelle qui en découla permet également de protéger les falaises et les autres habitats naturels en surface reconnus comme remarquables par l'Europe.

Attribution : F. Jeanparis



La gare de la Mulaz (E)

La gare de la Mulaz était l'une des six gares de la ligne Bellegarde-Chézery et assurait la desserte des voyageurs des hameaux de la Mulaz et de la Serpentouze. La Voie du Tram servait en effet à relier les villages de la vallée de la Valserine à Bellegarde, et représentait une opportunité pour les habitants comme pour les entreprises. Les trois motrices de la ligne tractaient également des wagons de marchandises et désenclavaient ainsi les scieries de Chézery et de Champfromier, l'usine de plâtre de Pré-Basson et les mines d'asphalte de Forens.

Attribution :



Le Tram de Bellegarde à Chézery (F)

La Voie du Tram était une ligne de chemin de fer d'intérêt local qui reliait Bellegarde-sur-Valserine à Chézery-Forens par Lancrans, Confort, Montanges, et Champfromier, ce qui représente un parcours de 20km pour une durée de 1h 40. Les travaux ont débuté en 1907, comprenant la construction de 6 gares, 3 ponts, dont le Pont du Moulin des Pierres, 1 tunnel, 2 postes de douane et 1 centrale électrique (Sous Roche à Champfromier) qui alimentait le tram. Mise en service en 1912, la voie du tram accumula petit à petit des pertes financières face à l'essor de l'automobile, et cessa définitivement son activité en 1937 malgré l'avis général des habitants.

Attribution : F. Jeanparis



12- Pavillon PLM (G)

Dans le monde social très hiérarchisé de la Compagnie de chemin de fer PLM, les cheminots et leurs familles étaient, pour une part d'entre eux, logés selon leur responsabilité et leur qualification au sein de la Compagnie. Ces maisons individuelles furent généralement construites sur des plans-types, au même titre que les maisons de gardes-barrière ou certains bâtiments techniques.(PNRHJ- Un tour en ville)

Attribution :



11- Casemate militaire (H)

Cette petite casemate militaire, ou guérite de douanier, a été construite au moment de l'instauration de la zone franche en 1815, qui autorisait l'importation de produits agricoles, industriels entre Genève et la pays de Gex. La frontière de cette zone était notamment définie par la Valserine, qui fut marquée par une étroite surveillance douanière.(PNRHJ - Un tour en ville)

Attribution :



10- Usine Dumont (I)

Cette ancienne usine électrique construite par Louis Dumont et inaugurée en 1884 a fournit l'énergie nécessaire pour l'éclairage de Bellegarde, qui fut l'une des premières communes provinciales à bénéficier d'un éclairage urbain électrique. Les installations hydro-électriques couplées à la bonne desserte ferroviaire attirèrent de nouveaux industriels pour une grande part d'origine suisse.(PNRHJ - Un tour en ville)

Attribution :



9- Pilier télémechanique (J)

La télémechanique consistait à capter une partie des eaux du Rhône, à utiliser la chute d'eau pour le fonctionnement de turbines et à transmettre cette énergie mécanique au moyen de câbles aux usines utilisatrices. Ce système a nécessité l'implantation de six piliers, en pierre de taille, de forme pyramidale, supportant une ou plusieurs roues encastrées dans la partie supérieure. L'entretien difficile et coûteux a cependant rapidement laissé la place aux usines hydro-électriques.(PNRHJ - Un tour en ville)

Attribution :



15- Théâtre Jeanne d'Arc (K)

Construit en 1935 par les membres de la Société Catholique de Gymnastique, "l'Alerte", le bâtiment a d'abord servi de lieu d'activités culturelles, sportives et pédagogiques. Les sociétés catholiques faisaient du sport et de la culture les deux principaux enjeux d'éducation populaire. Le théâtre Jeanne d'Arc est depuis 1979 un théâtre municipal. (PNRHJ - Un tour en ville)

Attribution :



8- Embarcadère (L)

Les berges du Rhône constituaient, jusqu'au milieu du XXème siècle, un tout autre paysage. On les appelait alors les pertes du Rhône, par le brutal encaissement du cours d'eau qui engendrait une érosion et un paysage spectaculaire. Ce site remarquable avait déjà été aménagé et élargi, mais il fut complètement noyé en 1947 par la construction du barrage de Génissiat, retenant un lac artificiel de 23 km de long.

Attribution :



1- Viaduc du chemin de fer (M)

Inauguré en 1858, le viaduc du chemin de fer fut l'un des trois grands ouvrages d'envergure réalisés sur la ville au milieu du 19ème siècle avec la gare et le tunnel. Le viaduc, dont on dit qu'il fut un ouvrage remarquable pour l'époque, surplombe de plus de 50 mètres la Valserine en contrebas. Il fut construit par une importante main-d'oeuvre étrangère, dont une majorité d'italiens. (PNRHJ - Un tour en ville)

Attribution : F. Jeanparis



Bellegarde-sur-Valserine (N)

Bellegarde, cité industrielle, est née au 19ème siècle de l'opportunisme financier d'investisseurs suisses et "étrangers". La proximité de la Suisse, les avantages fiscaux, les nouvelles techniques d'utilisation de la force motrice hydraulique, puis hydroélectrique ont attiré une myriade de petites usines dans des domaines industriels variés. La diversité architecturale des bâtiments publics ou privés de la ville parle de ces bouleversements sociaux et économiques, qui ont participé et participent encore à forger le visage particulier de cette ville en mouvement. (PNRHJ - Un tour en ville)

Attribution : F. Jeanparis