

<http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Chronoramas-FV.html>

Au printemps 1914, la voie est progressivement posée sur les diverses parties de la ligne Frasnè-Vallorbe. Mais certaines sections continuent à poser problème et doivent l'objet de surveillances attentives, comme notamment le remblai des Granges-Ste-Marie.

À la mi-mai 1914, on met à l'épreuve ce remblai grossièrement terminé. Cette phase de tests avec mobilisation d'importants convois de locomotives va connaître une péripétie bien désastreuse, sur laquelle les clichés du photographe de Rochejean Émile Parreaux apportent un riche témoignage.

### 01 - Les locomotives d'épreuve du remblai des Granges-Ste-Marie



24. — ÉPREUVES DU 13 MAI 1914. — LES 2 TRAINS DE MACHINES LOURDES

*Rapport PLM (1921)*

*Photographie 24*

*Date réf. : 13 mai 1914*

Pendant trois jours en effet, les 13, 14 et 15 mai 1914, deux trains de 10 locomotives vont circuler, de front, sur le remblai, et cela à des vitesses allant de 10, puis 20 et enfin 30 km/h.

Cette vue des deux trains de dix locomotives a impressionné nombre de spectateurs venus spécialement assister à l'évènement. Le remblai ne bouge pratiquement pas sous les 2 000 tonnes des machines.



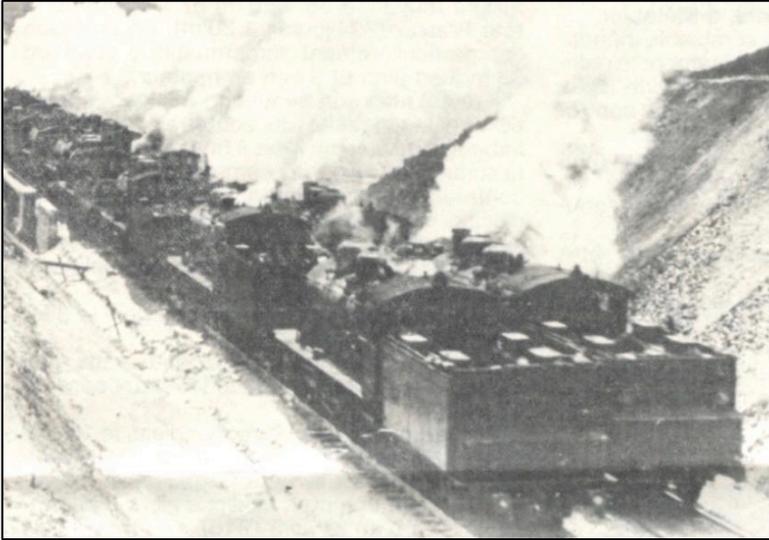
*Réf. JM385, coll. Vionnet*

*Ph. Parreaux (?)*

*Date réf. : 13 mai 1914*

Version en tirage photographique du cliché publié en 1921 par le PLM. Elle porte le numéro 24.

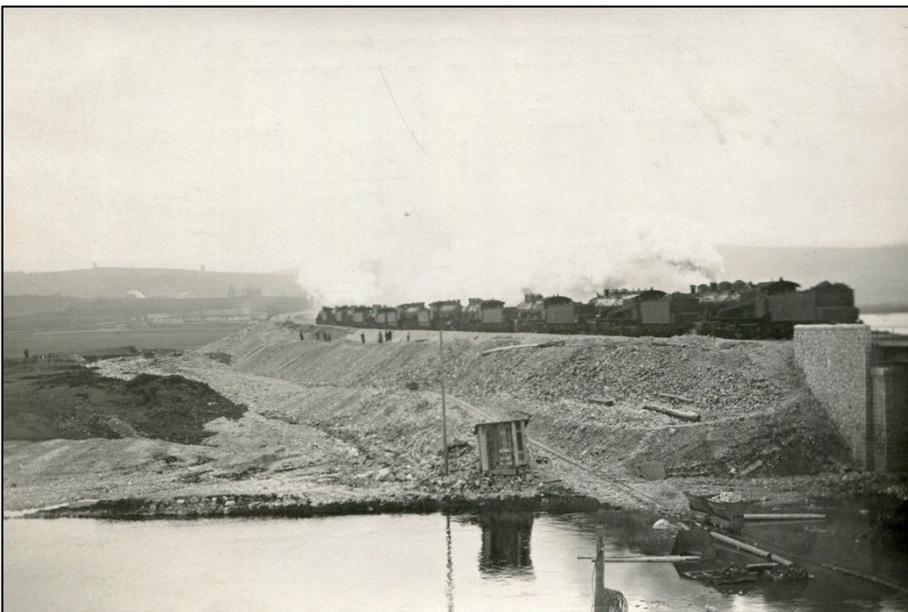
On discerne, sur le côté, en bas et à droite, un petit train de chantier longeant le remblai.



*Le Pontissalien, dimanche 17 mai 1914*

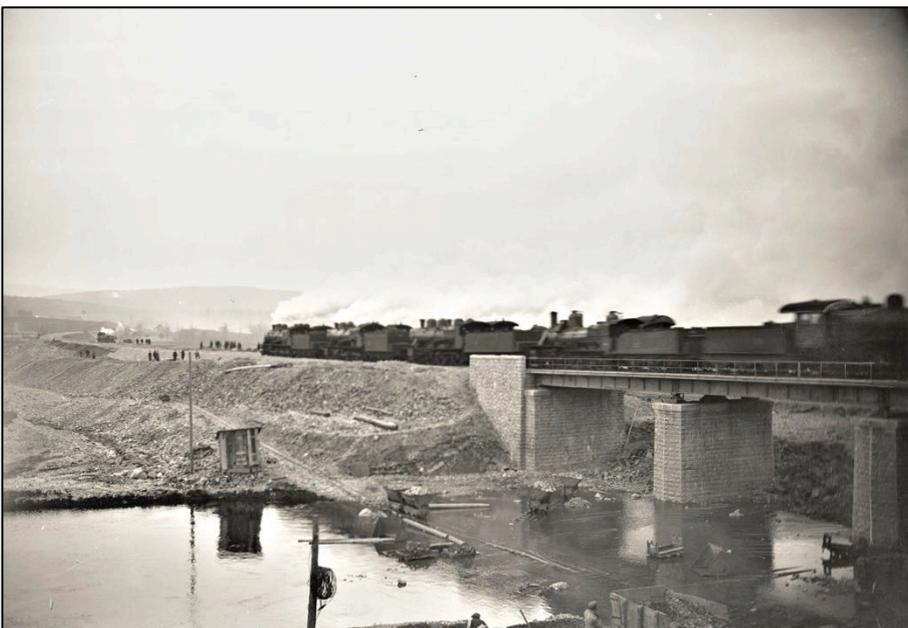
*L'essai du remblai a commencé mercredi dernier [13 mai] dans l'après-midi. Une vingtaine de locomotives de types différents ont exécuté différentes manœuvres sur la double voie. Ces machines d'un poids très lourd sont celles que le P.-L.-M. emploie habituellement pour remorquer les grands trains de marchandises. Le passage de ces monstres d'acier attelés à la queue leu leu n'a occasionné jusqu'à présent aucun affaissement du remblai. Les essais vont se poursuivre en accélérant la vitesse, puis les ponts du Fourpéret et de Rochejean seront ensuite vérifiés.*

*Le passage de ces monstres d'acier attelés à la queue leu leu n'a occasionné jusqu'à présent aucun affaissement du remblai. Les essais vont se poursuivre en accélérant la vitesse, puis les ponts du Fourpéret et de Rochejean seront ensuite vérifiés.*



*Réf. JM727, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ : 14 mai 1914*

Les deux convois parallèles de 10 locomotives de 10 tonnes chacune passent en marches parallèles sur la partie nord du remblai des Granges-Ste-Marie (remblai non encore engazonné). Les abords du chantier ne sont pas encore aménagés.



*Réf. JM728, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ : 14 mai 1914*

Cet autre cliché de Parreaux, pris le même jour, montre les convois en partie sur le remblai et en partie sur le nouveau pont métallique de l'Abbaye (Granges-Ste-Marie). À noter que le canal de dérivation du Doubs n'est encore ouvert et déblayé que pour sa branche nord-est, la partie sud-ouest (au-delà du pont) a toujours son plafond non excavé.

Le rapport PLM de 1921 indique que "le remblai a été éprouvé (du 13 au 15 mai 1914) à l'aide de 2 trains de chacun 10 machines, circulant de front à 10, 20, 30 kilomètres/heure. Des appareils enregistraient les vibrations sous le passage des machines : sur le remblai, puis sur les remblais voisins qui sont sur sol ferme, les vibrations ont été de même amplitude".

Alors qu'en 1913, le remblai pouvait s'enfoncer, en une seule nuit, de 1 m à 1,5 m (et même 3 m), les tassements à la mi 1914 s'avèrent minimes. Du 10 juillet 1914 au 15 mars 1915, les tassements n'ont plus été que de 5 cm par mois (toujours selon le rapport PLM de 1921). Après l'ouverture de la ligne à l'exploitation, de mai à septembre 1915, ils ont été d'abord de 10 cm par mois, puis sont redescendus à 5 cm .

Les épreuves des ouvrages d'art de la ligne (notamment des ponts des Longevilles et du pont-tournant de la gare) vont se poursuivre à la fin de mai puis en juin-juillet 1914. Le journal local *Le Pontissalien* du dimanche 24 mai 1914 donne des précisions.

*Les trains de locomotives ont fait samedi [16 mai] leur dernière apparition sur le remblai de l'Abbaye. De nombreux curieux sont venus pour admirer ces imposantes machines, et les voir évoluer sur le point dangereux ; certains d'entre eux s'intéressaient au graphique tracé par les appareils enregistreurs. Le passage de ces trains n'a occasionné aucun affaissement du remblai ; seule la voie a subi un dénivellement maximum de vingt centimètres environ. Pour satisfaisants que soient ces essais, il n'en faudrait pas conclure que le remblai ne baissera plus ; c'est plutôt à la suite de longues périodes pluvieuses qu'on pourra juger. Quatre nouvelles machines du type Pacific doivent arriver lundi [25 mai] pour continuer les essais sur le Frasne-Vallorbe.*

## **02- L'accident de locomotives du mardi 26 mai 191**

Mais le mardi 26 mai se produit un grave accident de locomotives à la sortie du Fourpéret, à proximité de la gare des Longevilles. Le journal *Le Pontissalien* du 31 mai 1914 relate l'accident avec maints détails.

### **Grave Accident de machines - Quatre Pacific se prennent en écharpe - Dégâts purement matériels**

*Mardi dernier [26 mai], vers trois heures et demie du soir, un grave accident s'est produit sur la nouvelle ligne, à la sortie du Fourpéret, près de la gare Longevilles-Rochejean. Des Pacific qui venaient faire l'essai des ponts de cette dernière gare se sont prises en écharpe à la première bifurcation. conséquences, vu l'endroit où elle s'est produite. Cette collision aurait pu avoir de graves conséquences, vu l'endroit où elle s'est produite.*

*On n'a heureusement pas d'accident de personnes à enregistrer ; seuls un mécanicien et un ingénieur ont été légèrement blessés. Sans vouloir imputer la responsabilité de ce regrettable accident à qui que ce soit, on peut l'attribuer à un défaut d'entente d'abord, puis peut-être aussi à un manque de prudence de la part des mécaniciens ; ceux-ci par exemple mettront en cause l'aiguillage. Bref, pour tout dire d'un mot, c'est la fatalité qui s'en est mêlé. Du reste l'endroit où s'est produit l'accident rappelle de tristes souvenirs ; c'est là en effet qu'à diverses reprises plusieurs ouvriers trouvèrent la mort, victimes de la dynamite.*

*Voici quelques détails qui vous expliqueront comment s'est produit l'accident.*



JM736, fonds E. Parreaux, photo É. Parreaux  
Date référ. 27 mai 1914

*Suivant un programme qui leur était tracé, quatre grosses locomotives du type Pacific devaient éprouver mardi, la voie et les ponts de la nouvelle ligne. Ces machines devaient quitter Frasne vers 8 heures du matin et elles étaient attendues vers onze heures ou midi à la gare Longevilles-Rochejean. Or à ce moment là les machines n'étaient qu'à Labergement ; là elles stationnèrent pendant que le personnel allait déjeuner.*

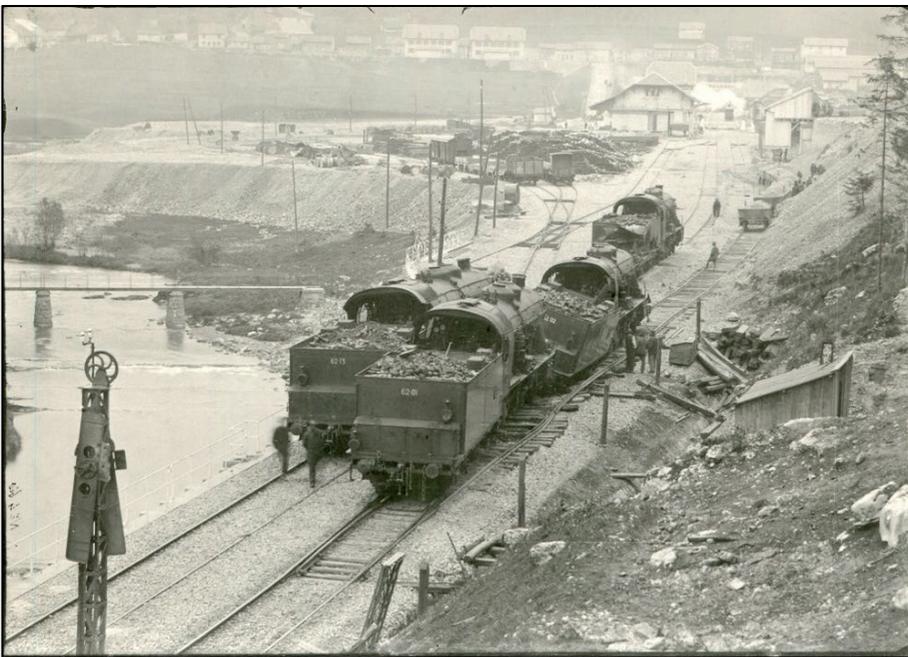
*Pour l'essai de la ligne, les machines devaient marcher de front et deux sur chaque voie. Elles avaient en outre la consigne de s'arrêter à la tête de l'aiguille qui se trouve à la sortie du Fourpéret.*

Entre Labergement et Les Longevilles, chaque couple suivait bien sa voie mais l'un se trouvait un peu en retard sur l'autre. Les premières machines arrivées qui étaient sur la voie 1 s'arrêtèrent imprudemment un peu au delà de l'aiguille. L'autre couple de locomotives qui suivait la voie 2 marchait à bonne allure, voulant vraisemblablement rattraper le premier pour arriver de front avec lui.

Au moment d'arriver, le conducteur de la machine de tête, voyant que l'aiguillage n'était pas fait, bloqua ses freins et siffla au frein à la machine de derrière. Hélas, il était trop tard ; et les deux lourdes locomotives prirent les premières par le flanc et déraillèrent. Au bruit strident du sifflet automatique actionné par le crocodile se mêlait un fracas de ferrailles qui se brisent et s'arrachent ; la voie a été tordue, et les traverses sont hâchées ou projetées de côté. Le premier moment de stupeur passé, on s'intéresse s'il y a des blessés.

Dans le wagon de 2<sup>nd</sup>e classe attelé à un des couples de locomotives, il y avait cinq ou six personnes, mais elles en ont été quittes pour la peur de même que les mécaniciens et les ingénieurs qui avaient pris place sur les locomotives. Par contre les dégâts matériels sont assez importants. La première machine tamponnée a son tender complètement défoncé ; toutes les autres ont un cylindre cassé et des bielles tordues. Lorsqu'elles seront dégagées, on trouvera probablement d'autres pièces faussées ; pour le moment, on peut évaluer approximativement les dégâts à vingt cinq mille francs; primitivement, on parlait de près de cent mille francs.

Ce matin jeudi [28 mai] une grue de 60 tonnes de force venant de Paris travaille à mettre les Pacific sur rails. Une des locomotives pourra être emmenée ce soir ou demain, de cette façon il y aura une voie de dégagée.



Réf. JM731, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 27 mai 1914

Repris aussi sous forme de carte postale, ce cliché du photographe Parreaux montre les locomotives prises en écharpe au niveau de l'aiguille d'entrée de l'avant-gare des Longevilles.

On voit les quatre machines (des 6 200...) évoquées par *Le Pontissalien* du 24 mai et venues ici pour éprouver les ouvrages d'art de la ligne, notamment le pont tournant (installé le 17 mai) et le pont-rail de la gare.



Réf. JM737, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 27 mai 1914

Cet autre cliché Parreaux, pris en direction des gorges du Fourpéret, montre la "même scène de l'accident". On y voit les 4 locomotives dont 3 en mauvaise posture. Un wagon voyageurs de 2<sup>nd</sup>e classe est à l'arrière.

Au premier plan des ouvriers continuent à charger des wagonnets de ballast sans vraiment s'occuper de cet accident de locomotives.



Réf. JM732, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 27 mai 1914

Ce troisième cliché Parreaux fait un gros plan sur les locomotives Pacific accidentées, la première (N° 6202) ayant manifestement reçu un choc important et ayant déraillé. On est à la sortie des gorges de Fourpéret, juste avant l'entrée de la gare des Longevilles-Rochejean.

Les cheminots présents sur la photo ont l'air bien penauds. Les locomotives 6 200 étaient alors les plus lourdes du PLM.

### **Le Pontissalien, dimanche 31 mai 1914**

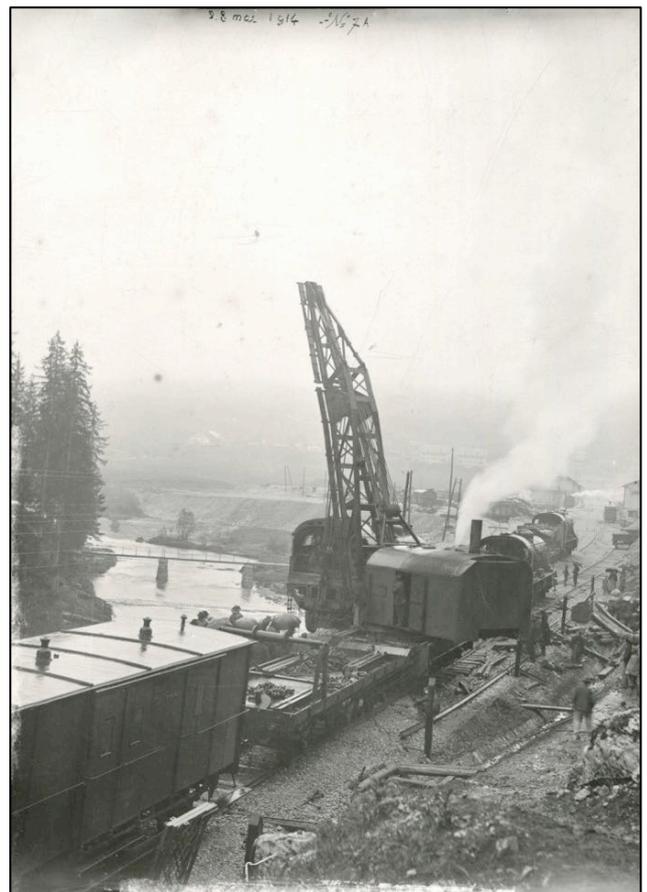
Ce matin jeudi [28 mai] une grue de 60 tonnes de force venant de Paris travaille à mettre les Pacific sur rails. Une des locomotives pourra être emmenée ce soir ou demain, de cette façon il y aura une voie de dégagée.

Les deux clichés pris par Émile Parreaux, le jeudi 28 mai 1914, à quelques minutes d'intervalle, montrent la grue remplaçant une des locomotives sur ses rails. Les vues sont prises en direction de la gare des Longevilles-Rochejean, l'accident a eu lieu sur le territoire de la commune de Rochejean.

Il pleut en ce jeudi 28 mai mais des officiels et des curieux viennent regarder l'opération de relevage.



Réf. JM738, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 28 mai 1914



Réf. JM740, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 28 mai 1914



Réf. JM741, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 29 mai 1914

Le lendemain, vendredi 29 mai, Émile Parriaux photographie le relevage de la dernière machine accidentée (N°6202, celle du cliché JM732 vu plus haut). La grue sur rails, de 50 tonnes est à l'œuvre : mention de sa puissance portée à la peinture sur sa flèche. La locomotive 6202 est maintenant repositionnée sur les rails.



Réf. JM1172, coll. Laffly  
Ph. série officielle PLM  
Ph. É. Parreaux (ou G. Galas)  
(cliché N°8, 29 mai 1914)  
Date référ. : 29 mai 1914

Le cliché précédent d'Émile Parreaux (ou est repris dans la série officielle des photos PLM, avec le bandeau légende habituel. On peut lire :

Ligne de Frasné-Vallorbe  
Déraillement du 26 mai 1914  
Grue du dépôt de Dijon  
Force 50 tonnes

DOCUMENTATION - ARCHIVES  
Collection G. et Chr. FAIVRE

39. 110. 11

Ces 2 photos ont été prises le 26 mai 1914 au lieu dit les gorges de Fourpenot entre Labergement St Marie et Les Louyrolles - Rochefort à proximité du Doubs.

Elles sont l'œuvre du "photographe" du Bureau de dessin du 3<sup>e</sup> Arrondissement Voie de Dijon, François H. GALAS à l'époque âgé de 35 ans, détaché temporairement à la section Travaux Frasné - Vallorbe.

Il s'agit d'une prise en charge en cours de manœuvre - n'étant mal interprété par les métamorphes. Les machines 6200 avaient été mises pour participer aux essais préliminaires de certains ouvrages de faible portée avant les essais de remblais aux gorges St Marie.

Le résultat de cette malencontreuse fausse manœuvre a été la formation d'un talus de sable dont la 6202 s'est violemment avariée - sous la présence de la grue de 50 tonnes de Dijon, Pontarlier.

Ces documents inédits d'une rareté exceptionnelle sont dus à un grand ingénieur métrologue - le 6000 étaient à l'époque les machines les plus lourdes du P.M.T. c'est elles qui étaient affectées à l'époque en roulement régulier sur Dijon - Pontarlier aux trains L 32 / L 34 (trains express) aux exp. 513-514 / 505/508 - 523/524 où elles ont eu leur période de gloire ; Pontarlier Dijon (140 km en 2<sup>h</sup> 05) - Dijon Dole (46 km en 33'.

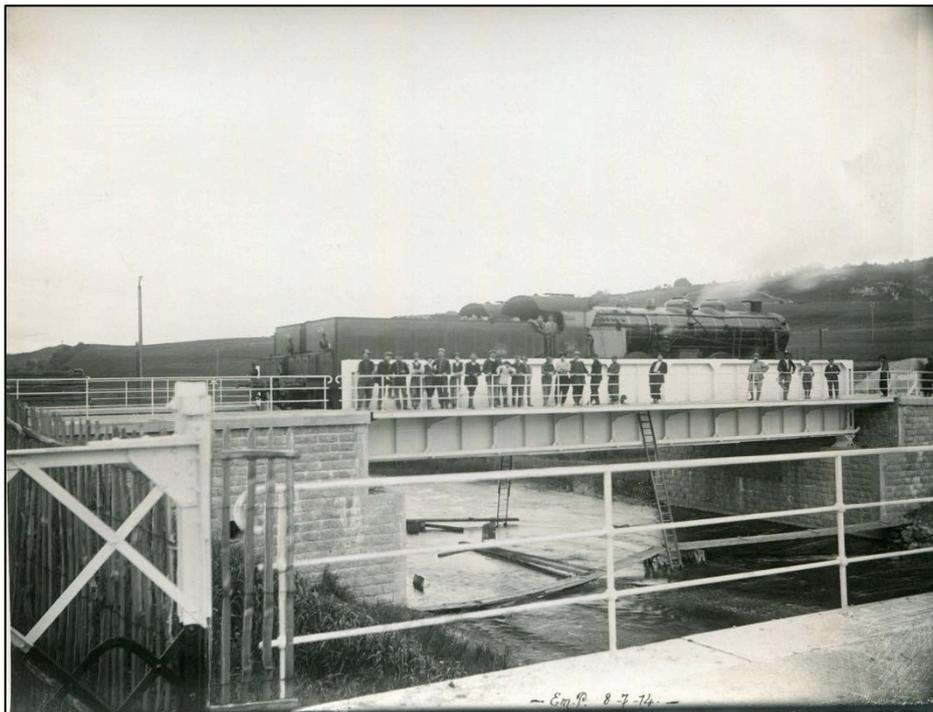
Ces documents ont été extraits des archives de la D. M. A. FAIVRE à la suite de la collection de la D. M. A. FAIVRE à l'époque personnelle.

Réf. JM1240, coll. Rousselet

Au dos de copies des clichés JM736 et JM1172, un texte manuscrit de Georges Faivre donne des précisions sur l'accident des locomotives. Elles proviennent d'un grand-père, Henri Faivre, cheminot en poste à Pontarlier durant l'hiver 1911-1912. Selon H. Faivre, les clichés de l'accident auraient été pris par François H. GALAS, photographe au Bureau de dessin du 3<sup>e</sup> arrondissement Voie de Dijon (l'une des vues est pourtant d'Émile Parreaux).

### 03 - Les dernières épreuves à la gare des Longevilles-Rochejean

Cet accident du 26 mai a forcément causé du retard dans le programme de poursuite des derniers travaux et surtout des épreuves d'essai des ouvrages initialement prévues dans la foulée des tests des remblais.



*Réf. JM759, fonds Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 8 juillet 1914*

Le 8 juillet 1914, c'est le pont-rail de la gare des Longevilles-Rochejean que l'on met à l'épreuve.

Deux locomotives Pacific, placées côte à côte (sur les deux voies parallèles), testent le pont, à nouveau devant un public qui prend la pose.

La vue est prise depuis le pont-route parallèle, en direction de Rochejean, les deux ponts ayant été construits sur une petite dérivation ad-hoc du Doubs.



*Réf. JM758, fonds Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 8 juillet 1914*

Le même jour, le pont roulant installé au-delà de la halle marchandises de la gare des Longevilles-Rochejean est terminé. Il est testé le jeudi 8 juillet 1914.

Une locomotive Pacific 231 (la PLM 6183 avec son tender PLM 28-105) met à l'épreuve le pont roulant devant un vaste public. En arrière-plan, la colline de Fourcatier.

\*  
\* \*

#### **Rappel**

- Page d'accueil Frasne-Vallorbe : <http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Chronoramas-FV.html>
- Essentiels de documentation : <http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Documentation-FV.html>