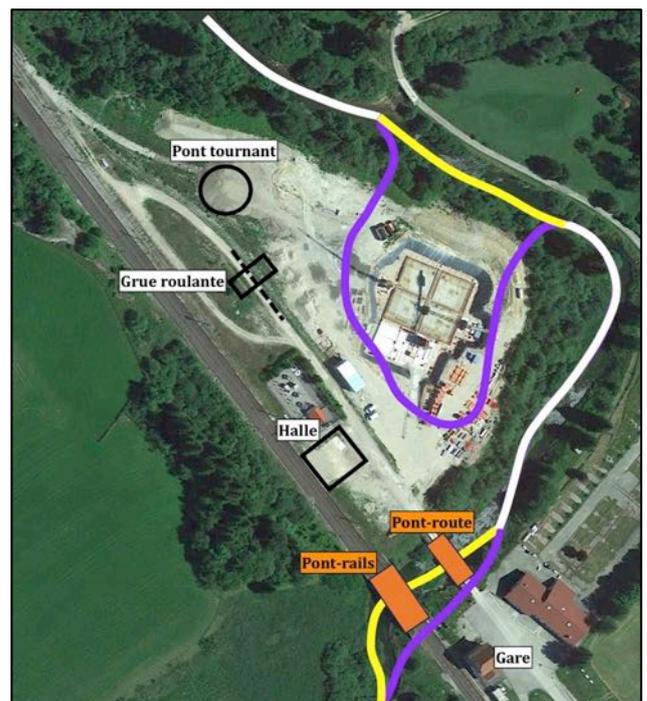
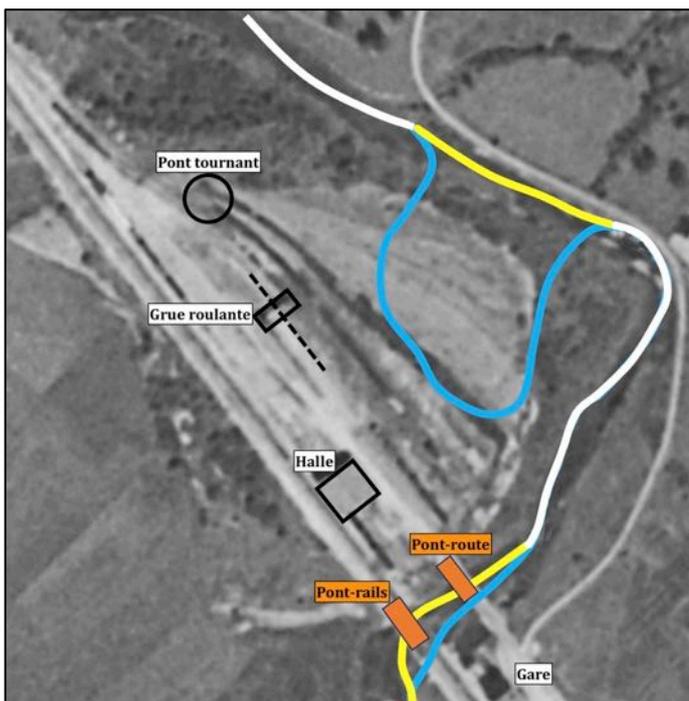


Si on se reporte à la carte d'État-Major des années 1835, on voit nettement le Doubs présenter de forts méandres dans cette zone. À cet endroit, le Doubs a donc dû être dérivé et en partie canalisé. Son tracé originel à méandres compliquait la réalisation de la ligne avec multiplication d'ouvrages de franchissement. Il a fallu simplifier et faire en sorte que le Doubs contourne par le nord la plate-forme ferroviaire.

Sur cet extrait de la carte d'État-Major, on a placé approximativement l'emprise de la plate-forme logistique (tracé en blanc) et indiqué la position du bâtiment voyageurs (carré orange). À noter que la plate-forme s'arrête, au nord, juste avant la confluence du Doubs et de son affluent la Bief Rouge. Toute la zone est donc fortement humide et il a fallu beaucoup pomper et se protéger des arrivées d'eau pendant la réalisation des travaux.

Sur une vue aérienne IGN des années 1950 et sur une vue satellitaire récente (ci-dessous), on a tenté de repositionner les éléments clés de cette plate-forme ferroviaire logistique (qui n'existent plus aujourd'hui) :

- en blanc, le cours originel du Doubs qui n'a pas ou que très peu été modifié ;
- en bleu, le cours originel du Doubs qui a été supprimé, comblé, remblayé ;
- enfin en jaune, les deux parties du nouveau lit du Doubs (canalisé) : le premier tronçon, au sud, était nécessaire pour permettre la réalisation des culées des deux ponts ; le second tronçon au nord-est constitue un raccourci shuntant les grands méandres de la rivière ce qui a rendu possible la réalisation de la plate-forme.



À noter qu'une grande partie de l'ancienne plate-forme ferroviaire, désormais hors service, a été récemment utilisée pour la réalisation de la station d'épuration des eaux et pour la construction d'un parc de panneaux solaires.

Nous allons maintenant étudier, et dans un premier temps, comment la plate-forme ferroviaire logistique de Rochejean-Les-Longevilles s'est développée au fil des quatre années de travaux. Les photographes locaux, notamment Émile Parreaux, ont produit de très intéressants et très utiles clichés en vues larges et profondes sur l'ensemble des chantiers des Longevilles-Rochejean.

Nous étudierons dans un second temps et de façon spécifique la réalisation de bâtiments spécifiques (halle marchandises, pont tournant, grue roulante...) sans oublier un dispositif temporaire de concassage en bordure de la plate-forme.

B - Les évolutions de la plate-forme en quatre années de travaux

Rien ne se passe "outre-Doubs" au premier semestre 1911, ni d'ailleurs dans la tranchée du Fourpéret, alors que les travaux ont déjà commencé entre le Doubs et la route menant des Longevilles à Rocheajeau.

B2 - Au second semestre 1911, la plate-forme n'est qu'à peine esquissée



Réf. JM605, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date référ. : 28 juin 1911

Ce cliché pris en direction du Fourpéret met en évidence la tranchée menant au tunnel. On voit aussi un remblai temporaire se développer vers le nord-est pour le stockage de déblais puis de terre végétale. On n'a pas encore commencé les travaux de la plate-forme (on y fait encore les foins!...).



Réf. JM424 (fasc. CCMO)
CPA, édit. non ident. (sc)
Date référ. : 16 août 1911

En août 1911, alors que la tranchée d'accès au tunnel est bien visible, rien ne semble encore se produire au niveau de la plate-forme.

Un cheminement sur la gauche de la plate-forme, amorcé en juin 1911, semble être prolongé en direction du Fourpéret vers une zone qui accueillera le futur concasseur.



Réf. JM618, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date référ. : 30 août 1911

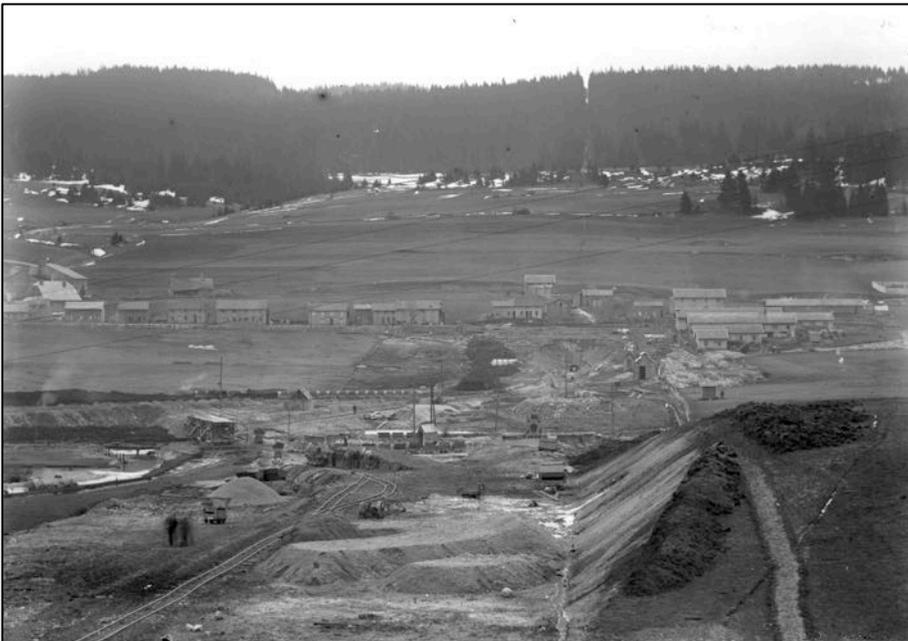
À la fin août, une importante trace apparaît, traversant la future plate-forme : il y aura là un futur remblai pour le transfert nord-sud des déblais. À gauche, le chemin piétonnier tire vers le Mont de la Croix, alors qu'à droite, le grand remblai temporaire continue à grossir. Aux bords du Doubs, on travaille aux fondations des culées Frasne des deux ponts.

B2 - Fin 1911 et premier semestre 1912, ça bouge du côté de la plate-forme



*Réf. JM621, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date référ. : novembre 1911*

En novembre 1911, on commence à réaliser le remblai de la future plate-forme. On attaque le bas de la pente du Mont de la Croix dont les déblais sont déposés sur le remblai de la plate-forme. L'ancien méandre du Doubs est toujours en place. Quant au remblai temporaire (au fond et à gauche), il recueille désormais de la terre végétale (mise en attente).



*Réf. JM631, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date référ. : 17 janvier 1912*

Sur ce cliché, légèrement plus tardif, on note que l'on a commencé à taluter le bas de la pente du Mont-de-la-Croix. Le remblai de la plate-forme s'est bien étendu. Une grande passerelle temporaire (déjà vue en novembre 1911) franchit le Doubs pour permettre le transfert nord-sud des trains de wagonnets. La terre végétale continue à être déposée sur le remblai temporaire.



*Réf. JM632, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date référ. : 23 janvier 1912*

Une vue en plan plus rapproché montre la grande passerelle temporaire bien avancée et les culées nord des deux ponts terminées. On a commencé à creuser le nouveau lit du Doubs et on continue à stocker la terre végétale le long du grand remblai.

La petite baraque isolée est l'écurie des chevaux!...



*Réf. JM633, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 23 janvier 1912*

Toujours en ce 23 janvier 1912, ce cliché Parreaux, pris en direction des Longevilles, montre l'avancée des travaux dans la tranchée du Mont-de-la-Croix.

On peut voir, au delà du mur maçonné de la tranchée, comment le remblai de la plateforme de Rochejean-Les-Longevilles progresse



*Réf. JM636, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 29 février 1912*

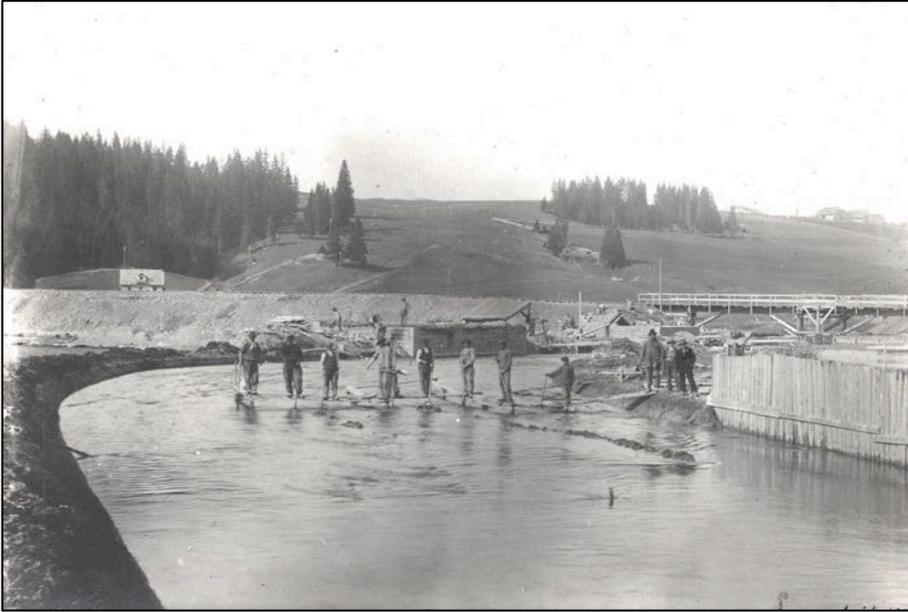
Cette vue prise en direction de la colline de Fourcatier permet de voir le grand talus temporaire grossir avec la terre végétale mise là en attente de dépôt définitif sur les talus de la tranchée d'accès au tunnel.



*Réf. JM377, coll. Vionnet
Ph. non ident.
Date : avril 1912*

Cette photo (sans doute d'E. Parreaux) permet de voir le nouveau lit du Doubs désormais bien en eau alors que l'ancien lit, barré (en bas, à droite), est encore en eau. La maçonnerie de la culée Frasne du pont-rails a été construite au sec.

Sur la zone de la plateforme ferroviaire, un long et grand remblai sud-est / nord-ouest permet le transfert des trains de wagonnets de déblais.



Réf. JM376, coll. Vionnet

Ph. non ident.

Date : avril 1912

Cette autre vue du même photographe (É. Parreaux?) montre le travail de curage sur le canal.

On voit, en arrière-plan, le grand remblai de transfert des trains de déblais (ceux-ci passent le Doubs sur la grande passerelle temporaire en bois). Ce grand remblai sera progressivement étaendu vers l'ouest pour accueillir la plate-forme.



Réf. JM1304, coll. Vionnet

Ph. série PLM

Date référ. : 6 avril 1912

Cette photo de la série PLM permet de voir la grande passerelle de service [B] et le remblai en construction qui vont permettre le passage des convois entre les zones nord et sud du chantier des Longeville-Rochejean, séparées par le Doubs.

On aperçoit, à droite, l'ancien méandre du Doubs, qui va être ensuite supprimé.

*Francis Rullot - Le S.A. - Le Doubs en la Gare des Longevilles
P. 107-29-12 - 1912-07-12 - 8 avril 1912*



Réf. JM621, fonds E. Parreaux

Photo Émile Parreaux

Date référ. : 15 juillet 1912

À la mi-juillet 1912, le paysage est complètement transformé. Le remblai de la plate-forme est complété d'un remblai qui accueillera la voie ferrée et la halle marchandises (on construit les pré-fondations de celle-ci). Le lit nouveau du Doubs passe entre les culées des ponts (le méandre ancien n'est pas encore comblé).

À noter, dans le fond et à gauche, l'incontournable concasseur.

B3- En 1913 et 1914, les superstructures sortent du sol de la plate-forme



Réf. JM690, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mi-juillet 1913

Cette photo de la mi-juillet 1913, présente le pont-route avec son tablier métallique terminé. On voit, en arrière-plan, le remblai de la plate-forme de plus en plus étendu avec, à gauche, la halle marchandises en construction. À droite la passerelle temporaire en bois sur le Doubs sert encore au passage des trains de wagonnets de déblais.



Réf. JM1056, coll. Jacquemin-V.
Photo Parreaux
Date réf. : 30 octobre 1913

Le gros-œuvre de la halle marchandise (au premier plan) est terminé avec, derrière la halle (outre-Doubs), le bâtiment voyageurs.

Les deux ponts métalliques entre ces deux bâtiments sont en place.

Au tout premier plan, la toiture du concasseur ne va pas tarder à être démolie dès la fin du chantier.

VUE GENERALE DU CHANTIER LE 30 OCTOBRE 1913 A L'ENTREE DU TUNNEL
DES LONGEVILLES MONT D'OR



Réf. JM723, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : avril 1914

Cette vue d'ensemble du photographe Parreaux permet de voir la tranchée d'accès au tunnel désormais bien en place, accompagnée, à l'est, de la rampe d'accès à la gare en cours de finition. La gare, la plate-forme ferroviaire et les deux ponts sont terminés. On peut même apercevoir la grue roulante installée sur la plate-forme.



*Réf. 730, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux (extrait)
Date référ. : 23 mai 1914*

Ce cliché Parreaux montre le rouleau compresseur travaillant à la création de la route menant à la gare des Longevilles, au-dessus du remblai et de la rampe d'accès qui vient d'être engazonnée.

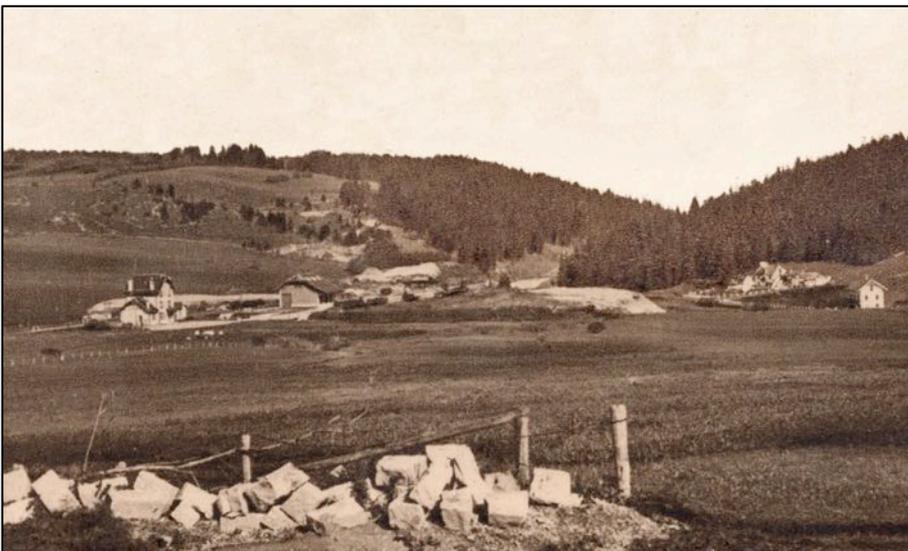


*Réf. JM760, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date : printemps 1914*

Ce cliché Parreaux du printemps 1914 montre la halle marchandises et la gare terminées.

Le concasseur est toujours présent (premier plan, en bas et à gauche).

À noter l'extension du remblai de la plate-forme à l'ouest de la voie ferrée, en face de la halle marchandises et en rive gauche du Doubs



*Réf. JM213
CPA, Marandin (sc)
Date : années 1920-1930*

Ce cliché tardif manque de précision mais il permet de voir la bordure orientale du remblai de la plate-forme. Celui-ci semble ne pas avoir reçu de terre végétale. Il est intéressant de relever la hauteur de ce remblai par rapport au niveau du sol initial.



Réf. JM211
 CPA, Thiriat (21)
 Date : années 1920-1930

Cet autre cliché tardif permet de voir la plate-forme entre la halle marchandise et l'entrée de la tranchée du Mont de la Croix. On peut y voir la grue roulante et le pont tournant.

À noter que la partie orientale de la plate-forme est recouverte d'une forte végétation contrairement au remblai du bas de la pente du Mont de la Croix.

C- Et maintenant quelques coups de projecteurs sur...

...le concasseur, la halle marchandises, le pont tournant et la grue roulante

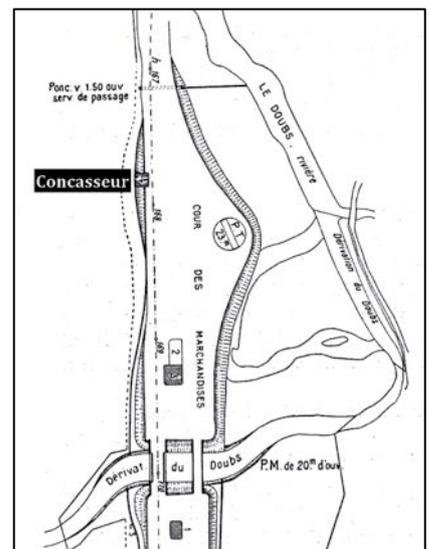
C1- L'installation temporaire de concassage

Comme pour le chantier de l'avant-gare de Vallorbe, une installation temporaire de concassage (" concasseur ") est aménagée sur la plate-forme de Rochejean-Les-Longevilles. Elle se situe à mi-chemin entre, d'une part, la tranchée du Mont de la Croix et, d'autre part, la zone des ponts et de la gare.

Le plan de l'article Soutter de 1913 localise précisément ce concasseur.

Il s'agit de transformer une grande partie de la roche calcaire extraite de la tranchée du Mont de la Croix comme du tunnel du Mont d'Or en un matériau réutilisable dans la construction des remblais et des talus et aussi comme matériau exploitable pour la réalisation de diverses maçonneries.

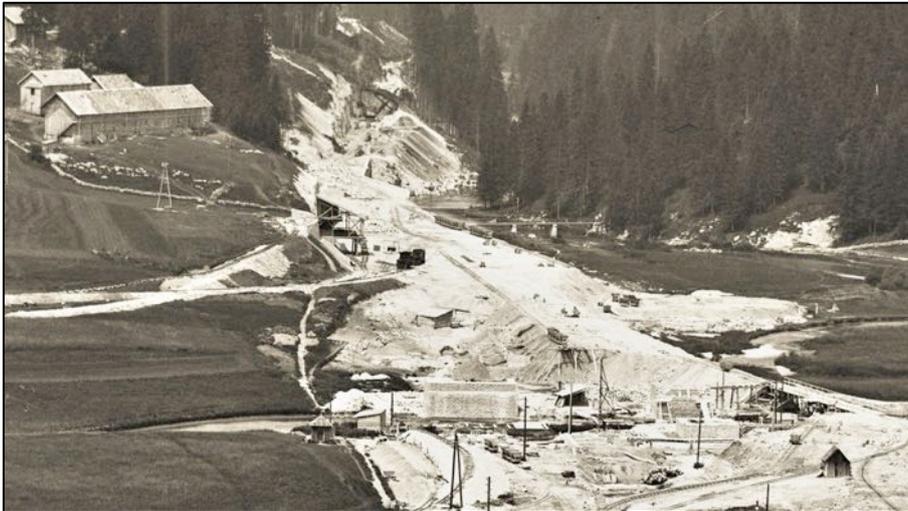
Cette installation de concassage s'accompagne de nombreuses voies ferrées de chantier servant à la fois pour le déchargement des déblais et pour le départ des trains de wagonnets de matériaux concassés.



Réf. JM618, fonds E. Parreaux
 Ph. Émile Parreaux
 Date référ. : 30 août 1911

À la fin du mois d'août 1911, on commence à construire ce qui va devenir l'installation de concassage entre plate-forme de Rochejean-Les-Longevilles et tranchée du Mont de la Croix.

On voit très bien le début de la trace nord-sud traversant toute la zone, à l'emplacement du futur remblai de circulation des trains de wagonnets de déblais.



Réf. JM641, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 15 juillet 1912

Cet extrait d'un cliché Parreaux permet de mieux voir l'installation de concassage et les voies ferrées associées. Une voie supérieure (la plus à gauche sur le cliché) permet le déchargement des wagonnets de déblais. Une voie inférieure permet la récupération des matériaux concassés.

Ce cliché Parreaux permet également de se rendre compte de l'importance du dispositif des circulations des trains de service. Les voies ferrées de chantier se multiplient comme également les aiguillages. Ces voies temporaires sont déplacées en fonction de l'avancement des divers chantiers.

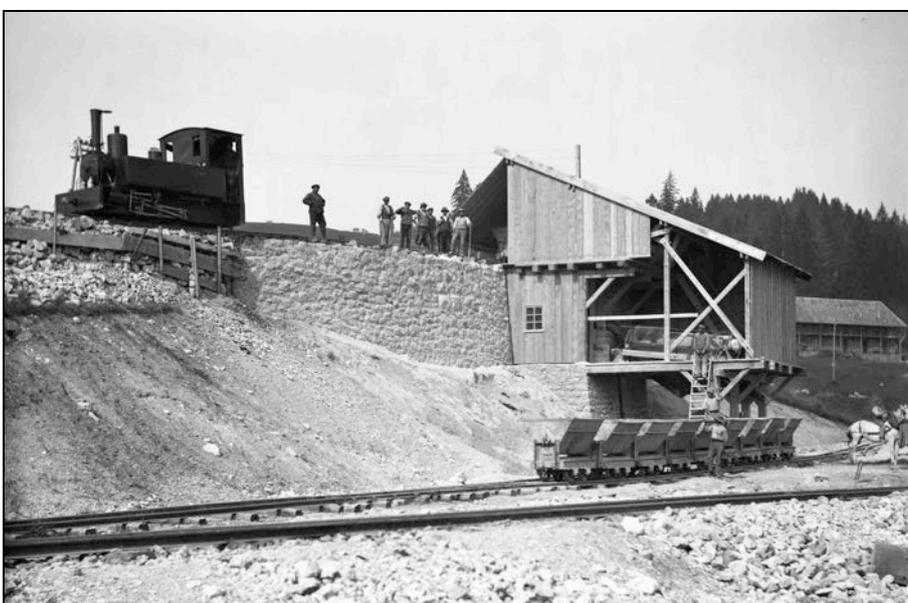


Réf. JM344, coll. Vionnet
Ph. série PLM
Date référ. : 24 juillet 1912
Pt. 168^m + 23^m

Le concasseur est construit sur trois niveaux.

- Les trains de wagonnets de déblais arrivent en partie haute de l'installation où ils déversent leurs chargements dans une goulotte.
- Ces déblais sont transformés par le concasseur situé à l'étage intermédiaire.
- Les matériaux concassés, pulvérisés, sont ensuite déversés dans d'autres trains de wagonnets circulant à l'étage inférieur.

Il faut imaginer le bruit que devait produire cette installation de concassage!...



Réf. JM648, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 19 septembre 1912

Cette photo Parreaux montre l'installation de concassage, vue de côté, avec ses trois niveaux.

Une locomotive à vapeur circule haut-le-pied sur la voie supérieure, venant sans doute d'abandonner ses wagonnets. Un train de wagonnets attend son chargement sur la voie ferrée basse.

À noter l'inclinaison du concasseur.

Comme à Vallorbe où une autre installation de concassage a été mise en place, on est là en présence d'un "outil" important pour la réalisation des chantiers de construction de la ligne Frasné-Vallorbe. Il convient d'insister sur le fait que les ingénieurs cherchent à optimiser le ré-emploi de la pierre, d'une part en équilibrant, à courte distance, les cubages de déblais et de remblais et d'autre part en assurant la transformation et la ré-utilisation de la pierre provenant des déblais d'extraction.



*Réf. JM641, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : septembre 1912*

Cet autre cliché Parreaux, sans doute pris le même jour que la précédente photo, reprend la même "scène" sauf que la locomotive n'est plus la même.

À noter les maçonneries réalisées pour cette installation de concassage (mur de soutènement de la voie haute, partie basse du concasseur...).



*Réf. JM723, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : avril 1914*

Plus tard, en avril 1914, alors que les travaux de la plateforme s'achèvent, on voit, sur cet extrait d'un cliché Parreaux, le concasseur toujours en activité.

Il est toutefois désormais surmonté d'un imposant remblai dans le bas de la pente du Mont de la Croix.



*Réf. JM760, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date : printemps 1914*

Le concasseur est toujours présent au printemps 1914. On voit ici la voie haute et le déchargement de wagonnets de déblais.

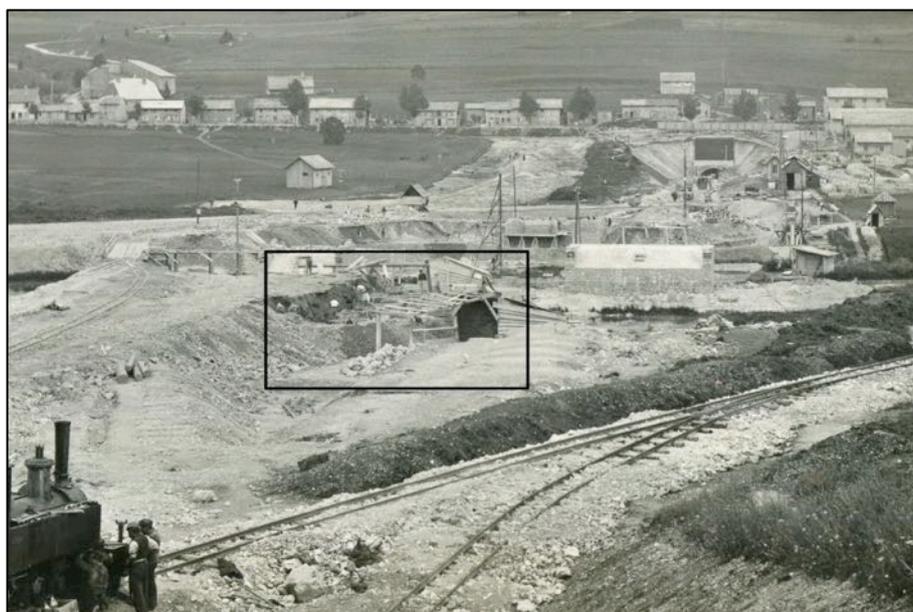
Le concasseur a sûrement dû disparaître au cours du second semestre 1914

C2- La halle marchandises avec son quai mi-couvert et mi-découvert



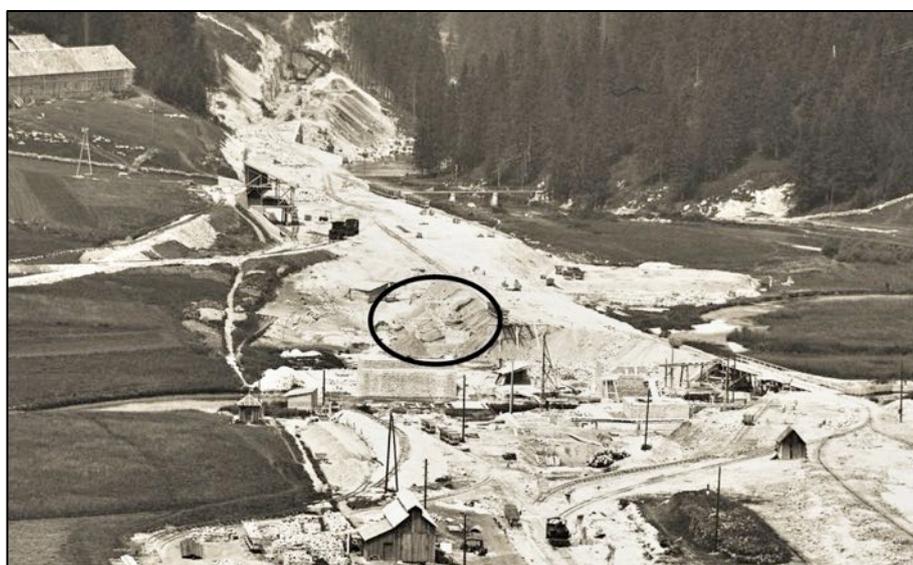
Réf. JM345, coll. Vionnet
Ph. série PLM
Date référ. : 29 mai 1912

Au printemps 1912, on attaque les fondations (et "pré-fondations") de la future halle marchandises et de son quai mi-couvert et mi-découvert. La halle devant être construite sur un remblai, il faut assurer sa stabilité par un système de fondations ad-doc bien ancrées sur un terrain satisfaisant, d'où les fouilles du premier plan du cliché. Des murs maçonnés commencent à s'élever au-dessus du terrain naturel.



Réf. JM661, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 26 juin 1912

À la fin juin 1912, on poursuit les travaux de consolidation du terrain pour les fondations de la future halle marchandises. Ces fondations seront complètement ensevelies sous le futur remblai dont on perçoit la hauteur définitive sur la gauche des travaux de fondation.



Réf. JM641, fonds E. Parreaux
Cliché Émile Parreaux
Date : 15 juillet 1912

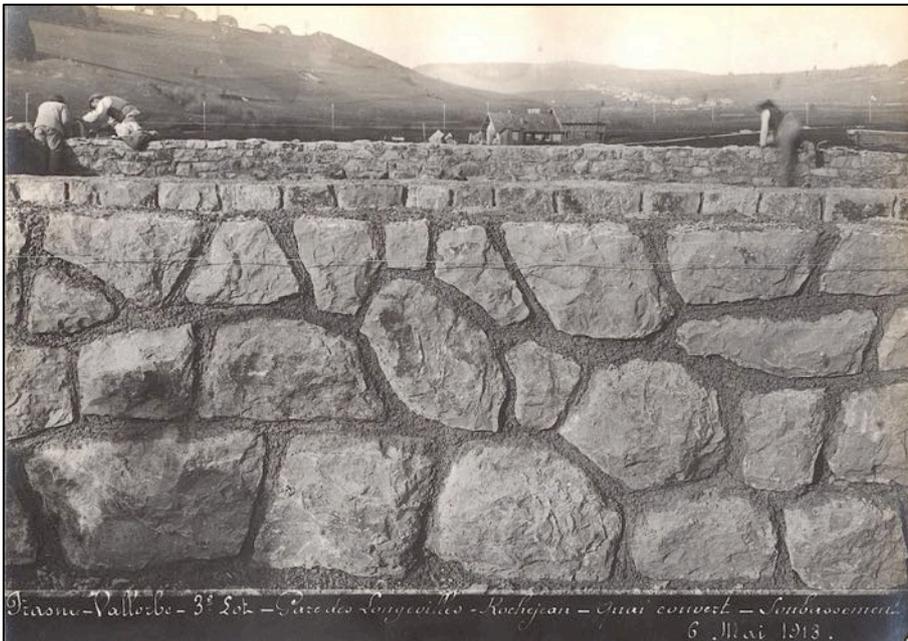
Toujours à la mi-1912, on voit sortir progressivement du sol les fondations de la halle marchandises. Il s'agit d'appuis réalisés sur le sol naturel qui seront par la suite recouverts par le remblai et qui recevront les fondations et superstructures du bâtiment.



Réf. JM1006, coll. Jacquemin-V.
Ph. série PLM
Date référ. 29 août 1912

Un peu plus tard, effectivement, après un premier remblayage du terrain, sont réalisées, au-dessus des pré-fondations (noyées dans le remblai), les fondations structurelles de la halle marchandises et de ses quais.

On crée ici un système d'arches de décharge maçonnées en plein cintre, qui viennent reporter les charges verticales sur les massifs de pré-fondation.



Réf. JM1016, coll. Jacquemin-V.
Ph. série PLM
Date : 6 mai 1913

Entre août 1912 et mai 1913, on a remblayé, jusqu'à son niveau définitif, le terrain sur lequel va être érigée la superstructure de la halle marchandises.

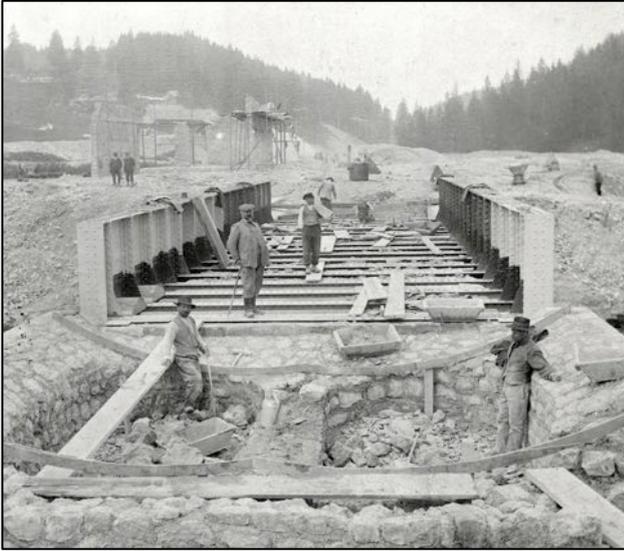
Cet autre cliché de la série PLM montre l'établissement des soubassements visibles de l'abri couvert de la halle marchandises. À noter la construction de ces soubassements avec des blocs de pierre de forme irrégulière.



Réf. JM673, coll. E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date référ. : 8 juin 1913

Un mois plus tard, ce cliché Parreaux en plan large montre les murs maçonnés de la halle marchandises en cours de construction, au-dessus du soubassement présenté précédemment.

À noter la réalisation, au même moment, du remblai et plate-forme supportant cette halle.



Réf. JM689, JM690 (extraits) - Fonds Parreaux, clichés E. Parreaux - Dates : entre 20 et 31 juillet 1913

Les deux clichés photographiques d'Émile Parreaux (ci-dessus) pris à la fin de juillet 1913 confirment l'état d'avancement de la halle marchandises avec ses murs en maçonnerie.



VUE GENERALE DU CHANTIER LE 30 OCTOBRE 1913 A L'ENTREE DU TUNNEL
DES LONGEVILLES MONT D'OR

Réf. JM1056, coll. Jacquemin-V.
Photo non-ident. (Parreaux?)
Date référ. : 30 octobre 1913

Au premier plan, le gros-œuvre de la halle marchandises est terminé. À l'automne 1913, on achève la toiture de la halle mais le bâtiment n'est pas encore clos.

À noter la grande ouverture à travers laquelle passera une voie ferrée. Une partie du quai de cette voie ferrée est couverte (à l'intérieur de la halle) et une partie découverte, à l'extérieur (en amont de la halle).



Réf. JM710
Ph. fonds E. Parreaux
Date : décembre 1913

Un cliché en plan rapproché du fonds Parreaux, un peu plus tardif (présence de neige), montre la halle marchandises avec ses murs porteurs en maçonnerie terminés alors qu'on travaille à la réalisation de la façade sud, non porteuse, du bâtiment.

La grande ouverture à gauche permettra le passage d'une voie ferrée.



*Réf. JM723, fonds E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date : avril 1914*

Les deux bâtiments (voyageurs et halle marchandises) sont terminés, avec leurs extérieurs habillés. Une porte coulissante clôt le passage de la voie passant par le quai couvert.

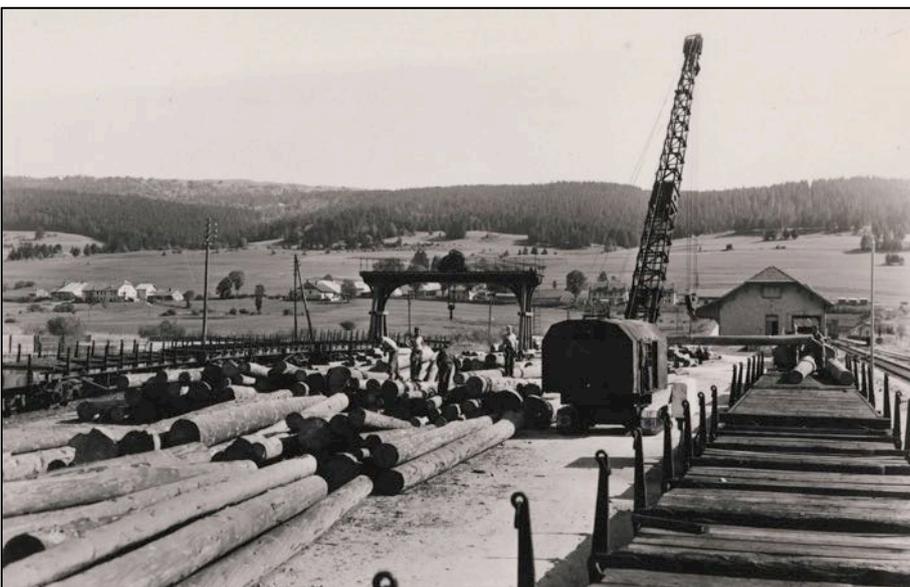
On entrevoit, sur la droite de la halle, la grue roulante et le pont tournant.



*Réf. 760, coll. E. Parreaux
Photo Émile Parreaux
Date : juillet 1914*

Cet autre cliché Parreaux, en plan éloigné, montre la face nord de la halle marchandises. Le bâtiment est terminé.

La voie ferrée passant par l'intérieur de la halle ne semble pas encore posée.

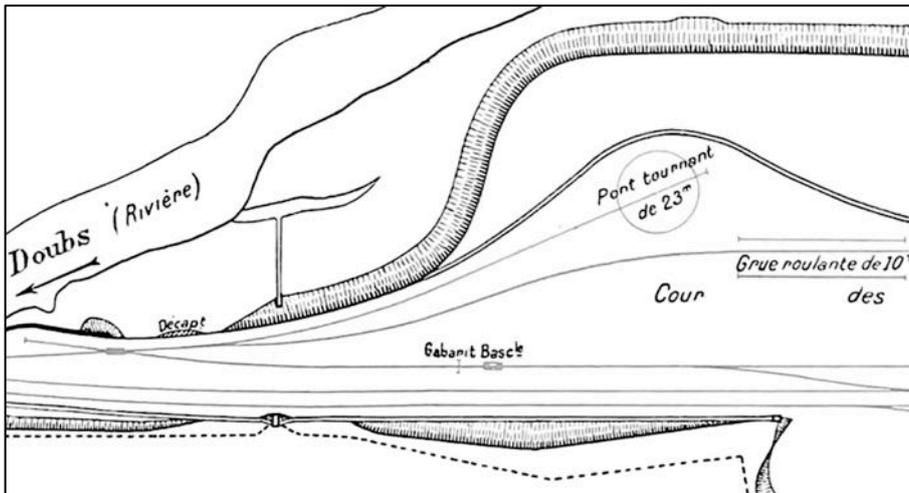


*Réf. JM1136, coll. Vionnet
Carte-photo, ph. non ident.
Date : années 1930-50*

Cette carte postale tardive montre la halle marchandises en fonctionnement depuis la plate-forme de chargement et déchargement.

Une grue mobile sur chenilles charge ou décharge des billes de bois alors que la grue roulante de 10 tonnes est à l'œuvre. Les wagons à droite sont sur la voie qui pénètre dans la halle marchandises.

C3- Le pont tournant de 23 mètres



Comme la gare de Vallorbe, la gare des Longevilles-Rochejean dispose d'une installation de retournement des locomotives. À cet effet, un pont roulant de 23 m de diamètre est créé sur la plate-forme ferroviaire, assez à l'écart des autres installations (en bordure de l'ancien méandre du Doubs). Des voies de manœuvre sont mises en place pour l'accès au pont roulant.

Ce pont roulant va nécessiter de puissantes fondations en béton sur lesquelles sera ensuite construite une superstructure faite d'arches maçonnées en plein cintre. Ces arches seront noyées dans un très épais cylindre en béton qui recevra la piste de roulement du pont.



Réf. JM335, coll. Vionnet

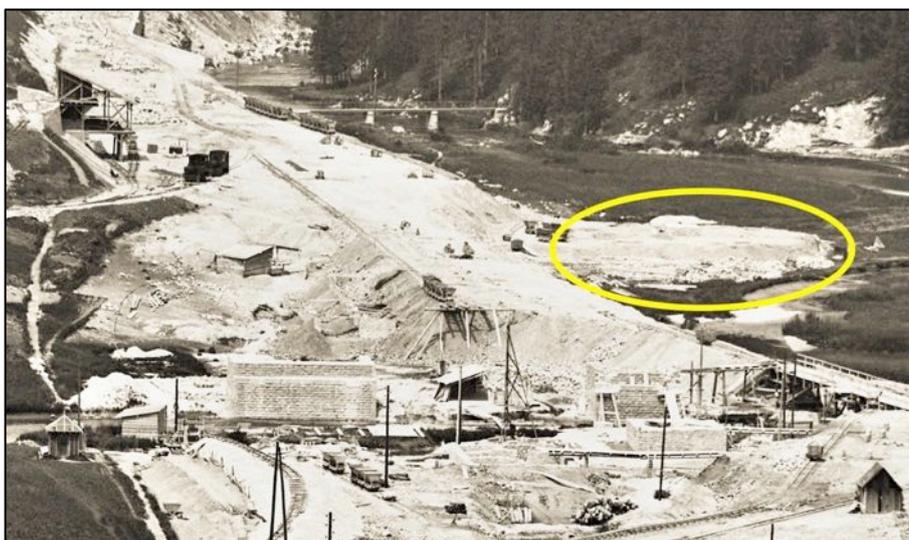
Ph. série PLM

Date réfer. : 26 juin 1912

Point : 168^H + 23^m

À la fin août 1912, on réalise les massifs de fondation du futur pont roulant. Il s'agit, d'une part, de puissants plots en béton et d'autre part d'un très gros massif central maçonné au centre de l'arène.

À noter que ces fondations sont construites sur/dans le sol (terrain existant). Sur le cliché, on voit un bras du méandre du Doubs, en voie d'assèchement.



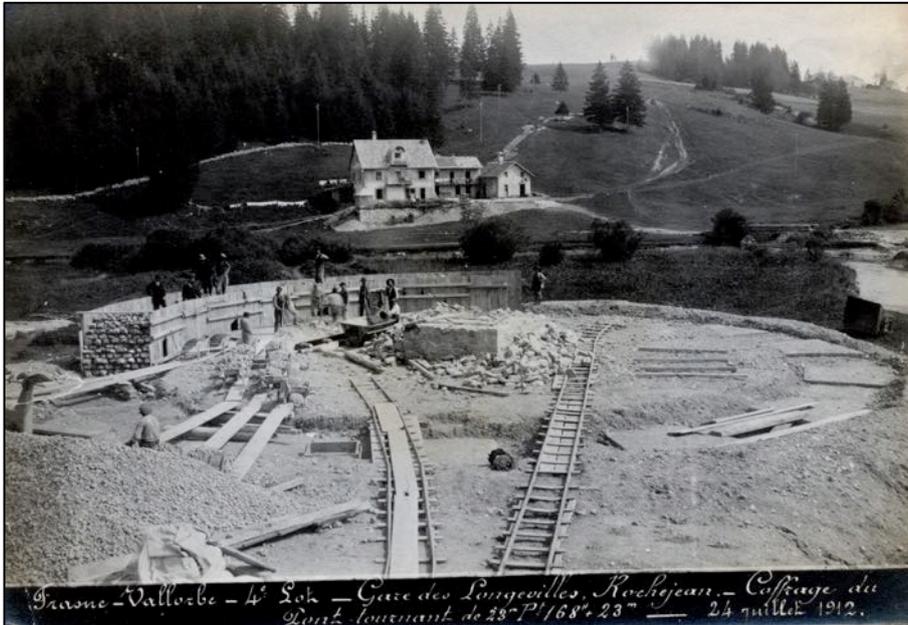
Réf. JM641, fonds E. Parreaux

Ph. Émile Parreaux

Date réfer. : 15 juillet 1912

Trois semaines plus tard, les fondations du pont tournant sont noyées dans un remblai de forme circulaire.

À noter que le sommet de ce dispositif de fondations est plus bas que celui du grand remblai en cours de construction à gauche (niveau de la future voie ferrée).



Réf. JM1005, coll. Jacquemin-V.

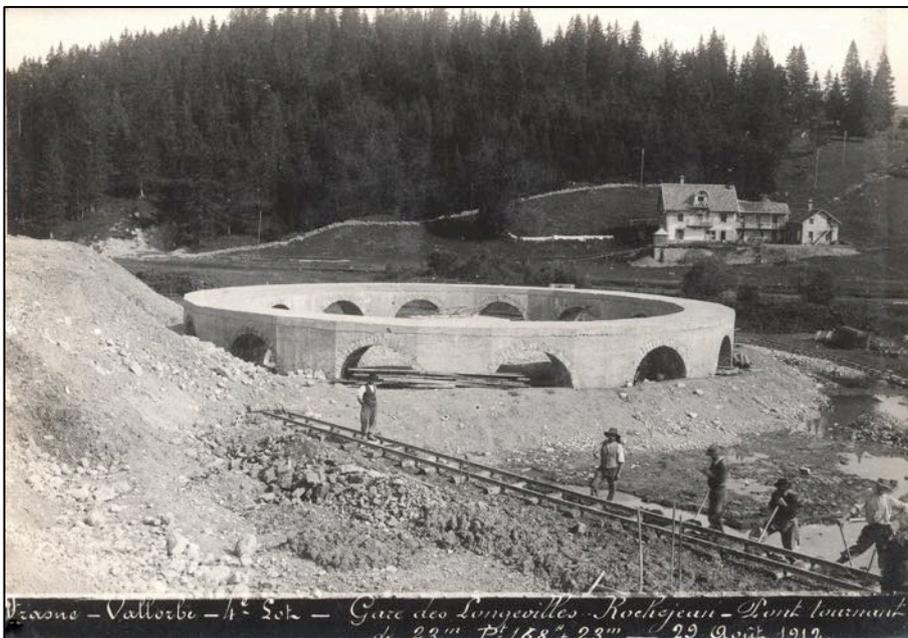
Ph. série PLM

Date réfer. : 24 juillet 1912

Neuf jours plus tard, ce cliché montre la construction de la superstructure du pont roulant.

Il s'agit de réaliser une couronne comprenant des arches en maçonneries (l'une d'entre elles est visible sur la gauche) et des remplissages en béton.

Ce dispositif structurel permet de bien reporter les charges sur les massifs de fondation tout en économisant du matériau.



Réf. JM335, coll. Vionnet

Ph. série PLM

Date réfer. : 29 août 1912

Un mois plus tard, la structure en couronne est terminée. On voit très bien les arches maçonnées de report de charges, reliées entre elles par un remplissage en béton.

On identifie bien, en bas, le niveau du sommet des fondations (pieds des arches) et, en haut, celui du futur pont tournant.

L'assèchement de l'ancien cours du Doubs continue (à droite).

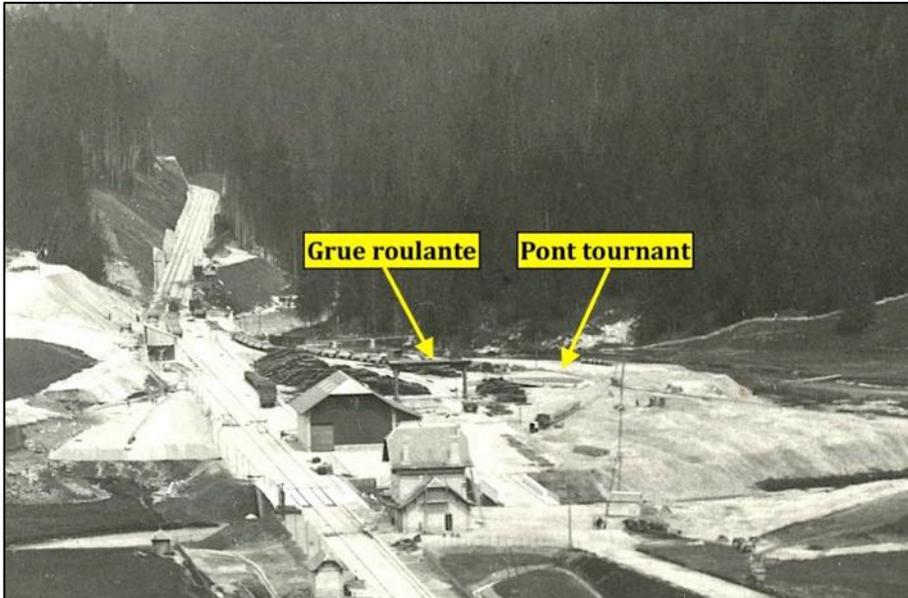


Réf. JM725, fonds E. Parreaux

Ph. Émile Parreaux

Date réfer. : 14 mai 1914

La superstructure maçonnée du pont roulant est restée en l'état pendant toute l'année 1913. Elle est reprise plus tardivement en mai 1914. On retravaille en effet certaines parties de l'ouvrage dans la perspective de l'installation de la structure métallique tournante.



Réf. JM723, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mai 1914

Sur cet extrait de photo Parreaux de mai 1914, on aperçoit la superstructure du pont tournant, sans qu'il soit possible de dire si le pont métallique est ou non installé.



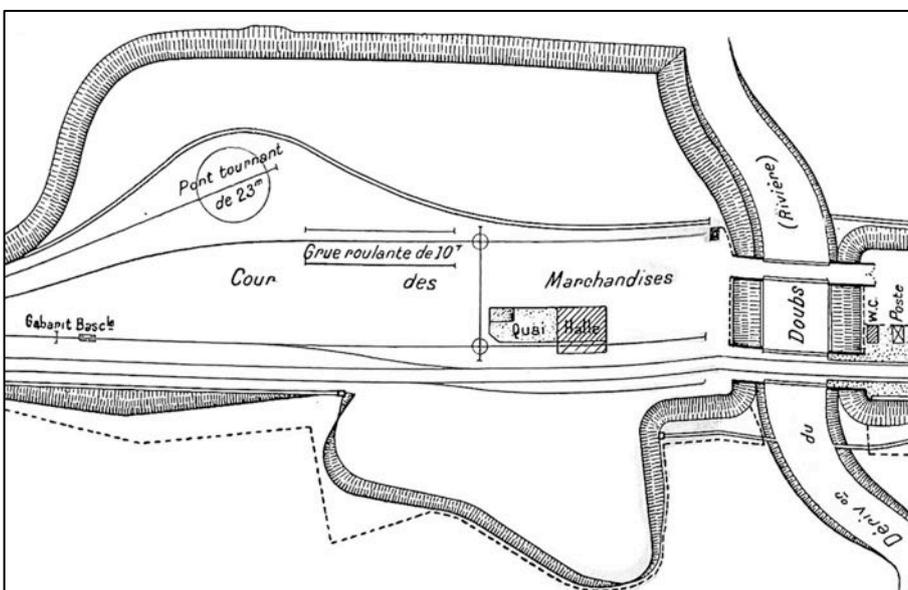
Réf. JM758, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date réfer. : 8 juillet 1914

Le pont roulant métallique est définitivement installé à la fin du deuxième trimestre de 1914.

Le 8 juillet 1914, le pont roulant est testé. Il reçoit une belle locomotive Pacific 231 qui le met à l'épreuve.

Le sol autour du pont roulant est aménagé.

C4- La grue roulante de 10 tonnes



Une grue roulante de 10 tonnes est installée, tardivement, sur la plate-forme de Rochejean-Les-Longevilles. Elle se déplace sur deux rails parallèles, sur une longueur d'environ 45 m.

À noter la présence d'une voie ferrée passant entre les rails de la grue.

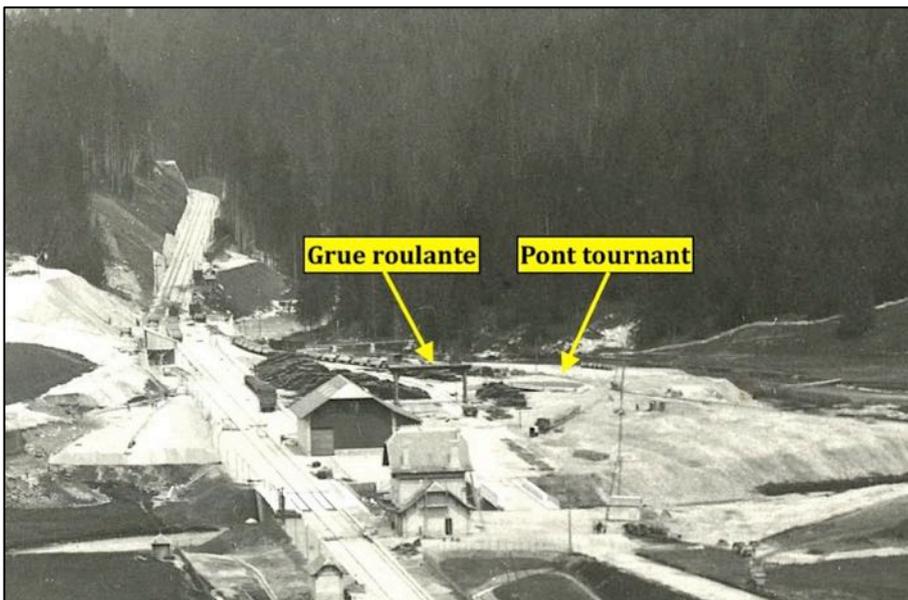
À la sortie, une voie ferrée transversale et deux plaques tournantes permettent le déplacement et le changement de voies des wagons.



Réf. JM743, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ : 6 avril 1914

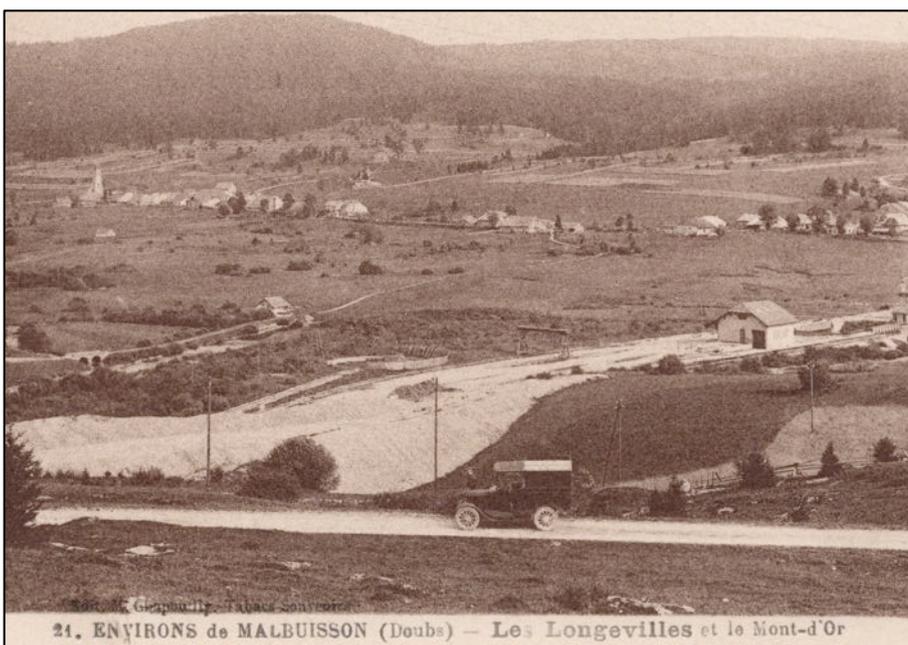
L'entreprise de montages Villardy construit, sur place, la grue roulante. Des poteaux et des câbles permettent le levage des pièces à assembler. À noter que les rails de la voie de circulation de la grue ne sont pas encore prolongés au-delà de la zone de construction de la grue.

Des palettes de rails et des traverses sont stockés sur la plate-forme.



Réf. JM723, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mai 1914

Sur cet extrait de photo Parreaux de mai 1914, la grue roulante est maintenant bien en place, sans être encore en fonctionnement. Des piles de traverses en bois sont stockées sur l'emplacement de la voie d'accès à la grue.



Réf. JM211
CPA, Thiriat (21a)
Date : années 1920

Cette carte postale post-1915 permet de voir la grue roulante à son emplacement.

La partie occidentale de la plate-forme est encore "couleur cailloux", alors que la partie orientale (côté Doubs) est désormais couverte d'une végétation en développement (le pont tournant y disparaît presque).

21. ENVIRONS de MALBUISSON (Doubs) — Les Longevilles et le Mont-d'Or

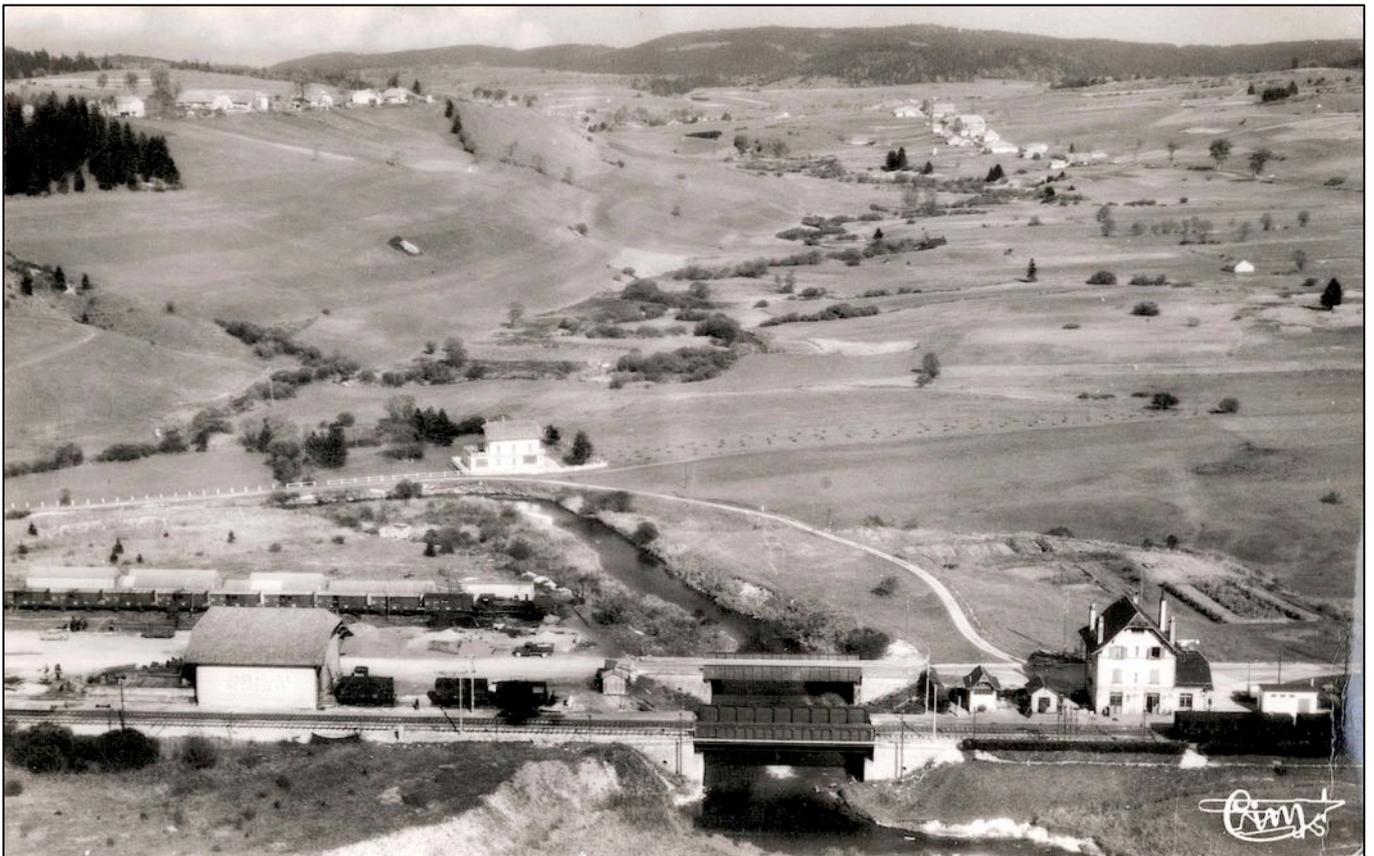


Réf. JM1136, coll. Vionnet
 Carte-photo, ph. non ident.
 Date : années 1930-50

Enfin, cette carte postale tardive montre la grue roulante sur rails en fonctionnement. Une grue mobile sur chenilles charge ou décharge aussi des billes de bois.

D - La gare des Longevilles-Rochejean vers 1955

Réf. JM1166, coll. Vionnet, CPA, Combier (Cim), Date : vers 1955



Cette vue aérienne prise en direction du nord permet de voir les installations de la gare des Longevilles-Rochejean en plein fonctionnement autour des années 1955. Un train de wagons stationne sur la voie venant de la grue roulante. D'autres wagons sont sur la voie passant à travers la halle marchandise. Le bâtiment voyageurs est en activité. Les deux voies ferrées de la ligne Frasné-Vallorbe sont encore bien présentes. À noter sur ce cliché, le coude fait par la Doubs dérivé pour son passage sous les deux nouveaux ponts. Un nouvel immeuble a remplacé l'ancien (et temporaire) Café-restaurant de la Gare.

E- En 2024, les rares souvenirs de la plate-forme et de ses installations

Il ne reste aujourd'hui quasiment plus rien de cette plate-forme ferroviaire de Rochejean-Les-Longevilles



Au-delà des deux ponts sur le Doubs dérivé, la plate-forme a disparu, remplacée par une usine de traitement des eaux et un parc de trackers solaires.



La halle marchandises n'existe plus mais on en repère encore sa trace sur le sol. En creusant un peu, on retrouverait ses étonnantes fondations.



Au niveau de cet aiguillage condamné, la voie de gauche, déviée, partait vers le pont tournant et vers la grue roulante. La voie filant droit était celle qui menait à la halle marchandises et au quai mi-couvert et mi-découvert.



Cette voie vers la halle marchandises, avec un quai sur sa droite, est condamnée (cul de sac). La halle se situait juste après l'enceinte clôturée sur la gauche (poste électrique). Le bâtiment voyageurs est toujours là.

*
* *

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>
- Voir aussi [Chronorama Gare des Longevilles-Rochejean](#)
- Voir aussi [Ponts parallèles des Longevilles-Rochejean](#)