***Chronoramas***
***Ligne Frasne-Vallorbe***
***© Jean MICHEL***

***Passerelles temporaires de chantier***
***Mise à jour : 5 févr. 2025***

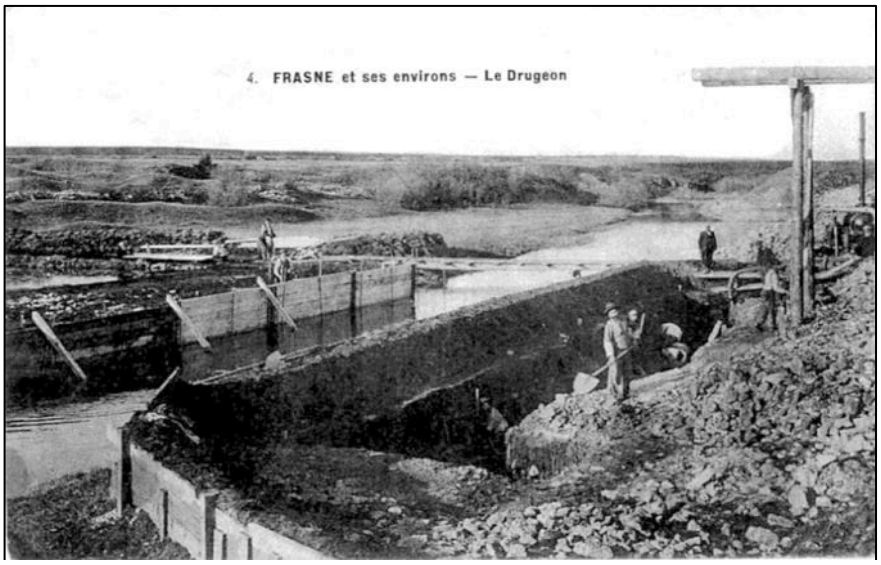
***http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Chronoramas-FV.html***

La réalisation de la ligne ferroviaire Frasne-Vallorbe a nécessité la construction d'un certain nombre de ponts pour permettre le franchissement de cours d'eau ou de quelques routes et chemins. Mais il a fallu aussi construire auparavant des ponts ou passerelles temporaires pour pouvoir mener à bien les chantiers. Ces passerelles, dites de service et construites en bois, seront démolies à la fin des travaux de la ligne Frasne-Vallorbe. En certains points, elles peuvent être multiples comme aux Longevilles-Mt-d'Or notamment. Ailleurs, elles font l'objet de transformations successives, comme au marais et remblai de Ste-Marie.

***Sommaire***


- 01 - Bouverans : passerelles temporaires autour du pont sur le Drugeon (point 42,62 hm)
- 02 - Bouverans : passerelles temporaires autour de la tête du tunnel du Bouquet
- 03 - Labergement-Ste-Marie : passerelle sur aqueduc au Pré de l'Étang (point 111,23 hm)
- 04 - Labergement-Ste-Marie : grande passerelle sur le Doubs aux Granges Ste-Marie
- 05 - Granges-Ste-Marie : passerelle sur le Doubs dérivé (construction du pont des Granges)
- 06 - Labergement-Ste-Marie : passerelles de service dans les gorges du Fourpéret
- 07 - Pont de la Croix : passerelles de service sur le Doubs
- 08 - Les Longevilles / Rochejean : multiples passerelles de service

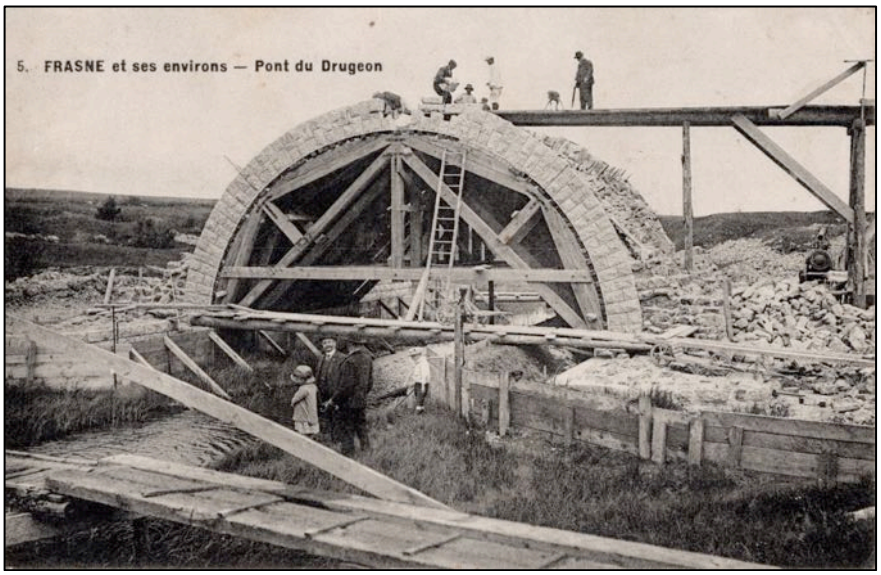

## 01 - Bouverans : passerelles temporaires autour du pont sur le Drugeon (point 42,62 hm)




*Réf. JM486, fasc. CCMO*
*CPA, édit. non ident. (4)*
*Date : hiver 1912*

Sur la carte postale ci-contre, on voit les ouvriers travaillant à la réalisation des culées du pont sur le Drugeon (point 42,62 hm).

On aperçoit, au delà du pont et en aval du Drugeon, une passerelle d'attente, très simple, permettant le passage des ouvriers d'une rive à l'autre de la rivière.




*Réf. JM138, coll. Michel*
*CPA, édit. non ident. (5)*
*Date : vers mai-juin 1912*

Cette carte postale montre la construction de la voûte maçonnée du pont sur le Drugeon, avec un cintre en bois.
Derrière le pont, on entrevoit la passerelle d'attente vue plus haut. Une nouvelle et seconde passerelle est en place pour le passage des maçons devant le pont. Une troisième passerelle de service permet d'accéder aus sommet de la voûte du pont.

Deux passerelles temporaires donc pour franchir le Drugeon et une troisième passerelle pour l'accès au sommet de la voûte du pont. On ne prend pas en compte le cintre comme passerelle (il n'a pas de fonction de communication-tranfert).

*Réf. JM313, coll. Michel*
*Ph. série PLM (coll. Nivert)*
*Date référ. : 11 juin 1912*

Cette photo, datée de juin 1912, de l'album-photos PLM (E. Nivert), permet de voir le pont en cours de construction sur le Drugeon.

Outre la première passerelle (à l'est du pont et en arrière-plan), on voit que la seconde passerelle (à l'ouest du pont) a été surélevée sur la gauche.

Et en haut, la 3ème passerelle est également là pour l'accès au sommet de l'arche du pont.

*Réf. JM1246, coll. Rousselet*
*Carte photo, édit. non ident.*
*Date : mai 1912*

La carte-photo ci-contre d'un éditeur non identifié montre sans doute la 3ème passerelle de service donnant accès au sommet de la voûte du pont. Cette passerelle, équipée d'une voie ferrée de service, passe au-dessus de l'emplacement du chemin longeant le Drugeon : un ponceau en maçonnerie sera construit à cet emplacement en parallèle au pont sur le Drugeon.

## 02 - Bouverans : passerelles temporaires autour de la tête du tunnel du Bouquet

*Réf. JM144, coll. Michel*
*CPA, Geoffroid (sc)*
*Daté : printemps 1911*

Une grande passerelle ou pont de service est réalisée permettant de passer au-dessus de la route de la Chapelle, d'accéder à la future tête du tunnel et de préparer aussi l'amorce du remblai. La galerie d'avancement du tunnel ne semble pas encore ouverte.

La passerelle est une haute construction en bois

*Réf. JM1256, coll. Laffly*
*Ph. série PLM*
*Daté : 8 août 1911*

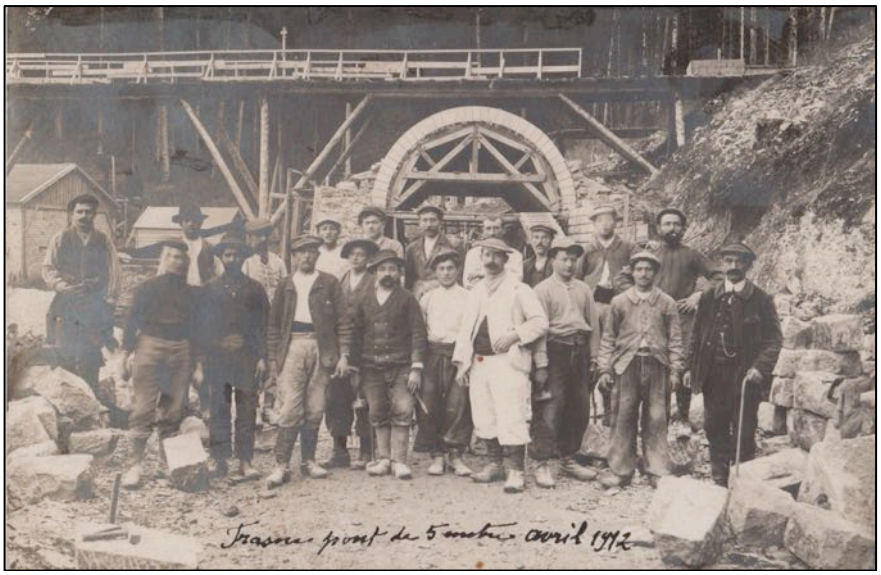
Dans le prolongement de la passerelle de service, formant une sorte d'estacade, on entrevoit l'entrée de la galerie d'avancement du tunnel avec son boisage.

On n'a pas encore commencé le remblai venant prolonger la passerelle. Le pont en maçonnerie sous la passerelle n'a pas encore commencé à être construit.

*Réf. JM143, coll. Michel*
*CPA, édit. non ident. (3)*
*Date : 2nd sem. 1911, début 1912*

Vue prise sous un autre sens, depuis la tête du tunnel en direction de Frasne.

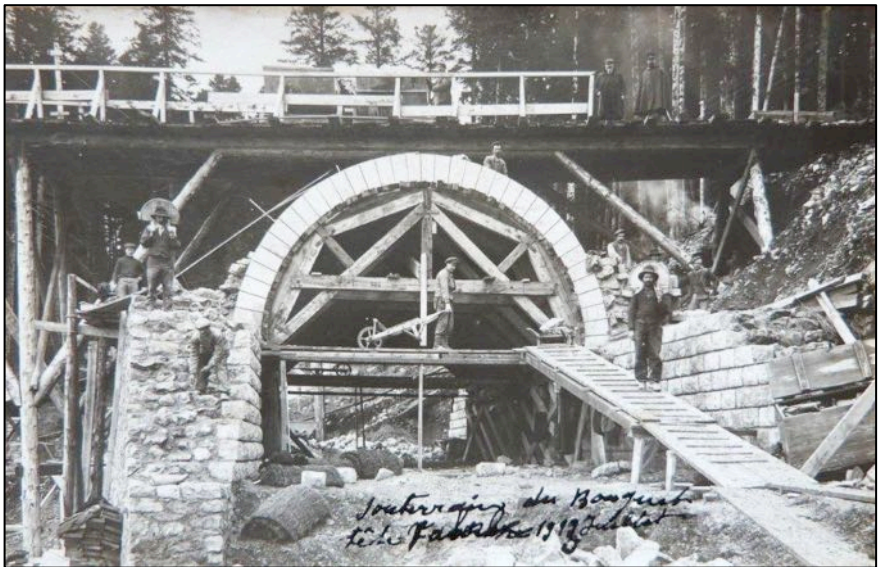
On peut voir, en bas et à gauche, la passerelle de service raccordée désormais au remblai menant au pont sur le Drugeon.




*Réf. JM272, coll. P.-A. Vionnet*
*Carte-photo, édit. inconnu (sc)*
*Date référ. : avril 1912*

On retrouve sur ce cliché la passerelle de service surplombant le pont maintenant en cours de construction pour la route déviée entre Bouverans et Bonnevaux.

On voit que la grande passerelle a été dimensionnée pour ne pas entraver la construction du pont.



*Réf. JM1231, coll. Rousselet*
*Carte-photo, édit. non-ident. (sc)*
*Date : juillet 1912*

Une autre vue sur le pont en construction permet de retrouver la grande passerelle de service l'enjambant. Elle mène, à droite, à la tête Frasne du tunnel du Bouquet et va à gauche se raccorder au grand remblai entre tunnel et Drugeon.

## 03 - Labergement-Ste-Marie : passerelle sur aqueduc au Pré de l'Étang (point 111,23 hm)

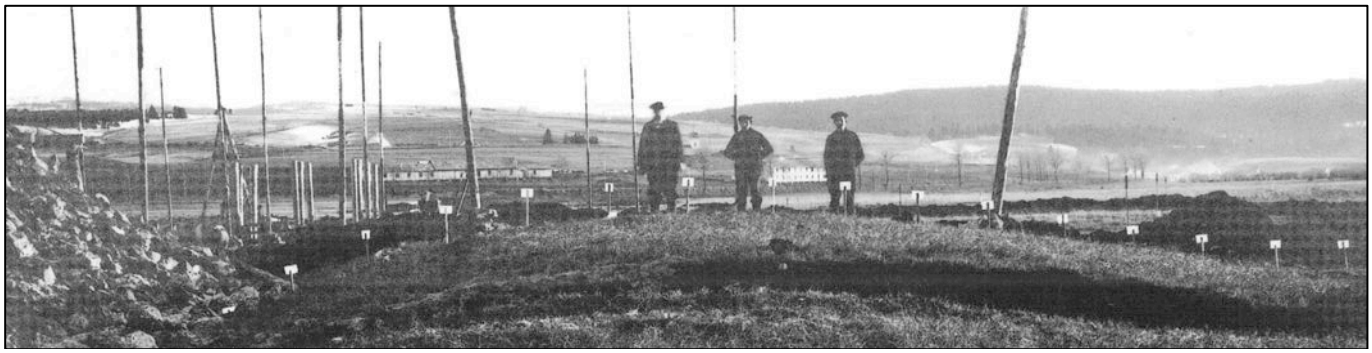
*Réf. JM346, coll. Vionnet*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 30 mars 1912*

Un aqueduc doit être construit dans le remblai du Pré de l'Étang, dans le secteur des sources de la Bonnavette (au poin t 111,23 hm).

Alors que le remblai commence à s'élever, une passerelle de service temporaire, assez rudimentaire, est construite pour assurer la continuité des déplacements et des transports.

## 04 - Labergement-Ste-Marie : passerelle sur le Doubs aux Granges Ste-M. (point 126,60 hm)

Une difficulté majeure de la ligne réside dans la traversée du marais des Granges-Ste-Marie où coule le Doubs. Une grande passerelle temporaire en bois va y être installée. Elle sera toutefois transformée en fonction de l'évolution du remblai.

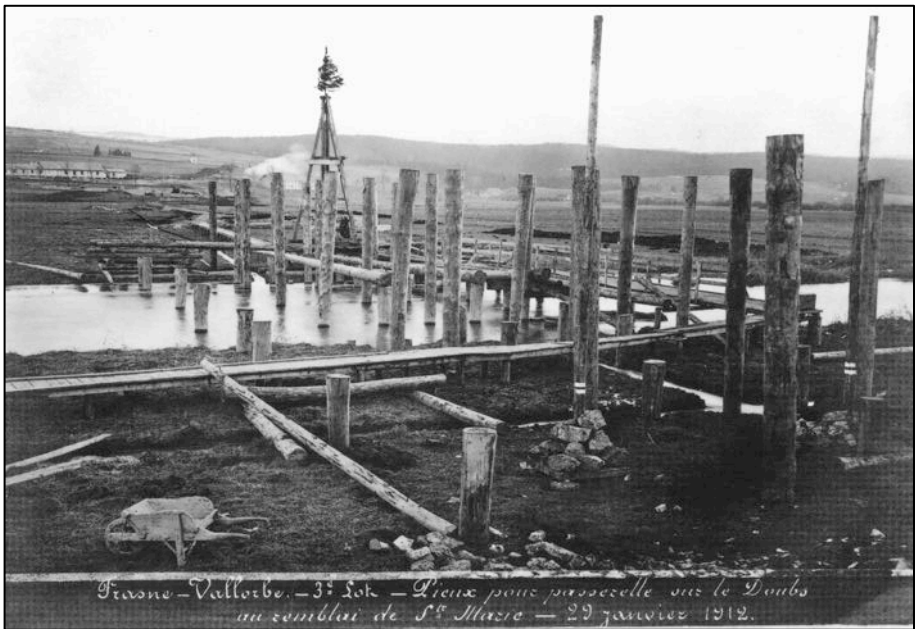


*Réf. JM339, coll. Vionnet - Ph. série PLM - Date référ. : 18 déc. 1911*

Derrière les vagues de tourbe du premier plan (soulèvement du marais), on entrevoit, ci-dessus, les triades de pieux de la grande passerelle en cours de construction.

*Réf. JM1205, coll. Vionnet - Ph. série PLM - Date référ. : 10 janvier 1912*

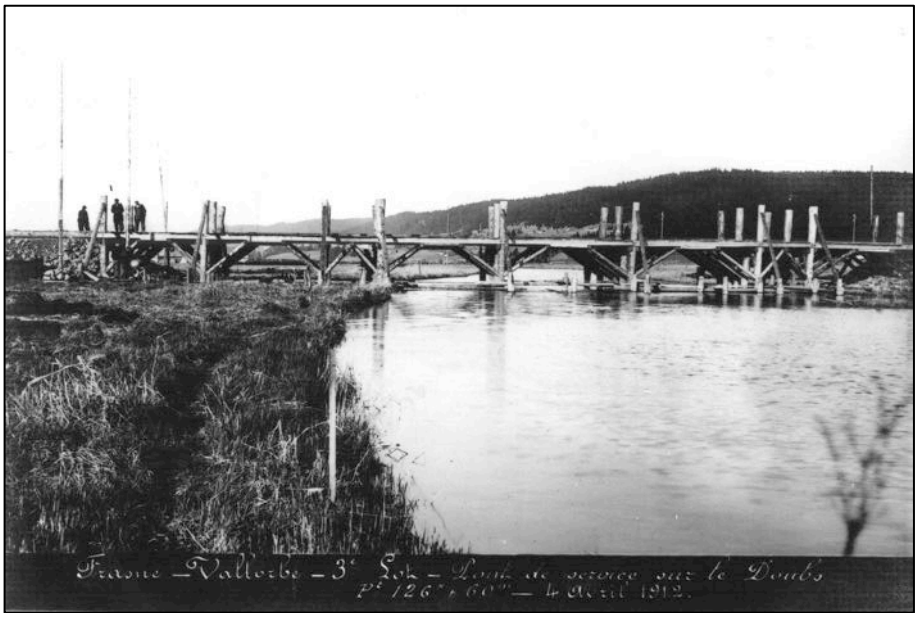
Au début de 1912, tout le chantier est mis à l'arrêt suite à l'inondation du marais : le remblai, est en partie sous les eaux. On distingue le cours du Doubs et la grande passerelle à triades de pieux, toujours en construction.




*Réf. JM1206, coll. Vionnet*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 29 janvier 1912*

On voit, ci-contre, les pieux de la grande passerelle en cours d'enfoncement. Une chèvre permet de battre les pieux porteurs ; le bouquet en sapin semble indiquer la fin de l'opération.

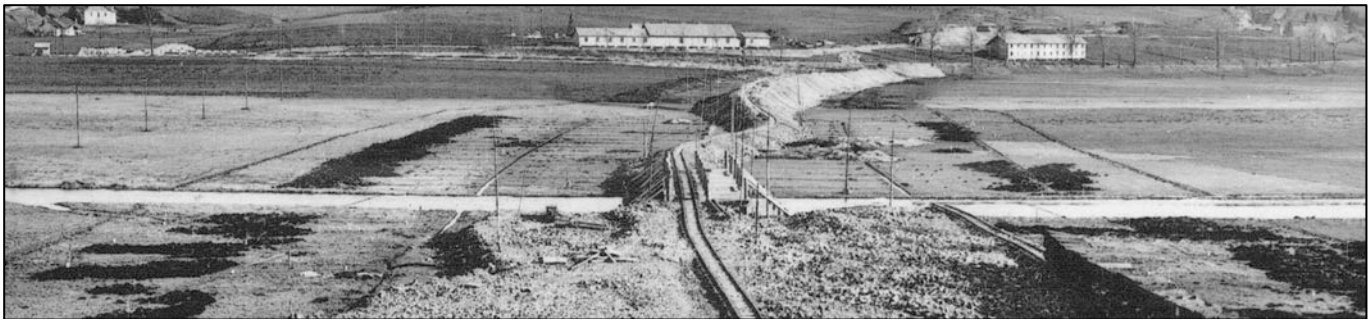
Des poutres transversales et horizontales commencent à être posées. Une petite passerelle attenante permet déjà le passage des piétons.




*Réf. JM1207, coll. Vionnet*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 4 avril 1912*

Cette photo présente la grande passerelle de service en bois avec ses triades de pieux porteurs. Le remblai commence à peine à s'élever de chaque côté.

Cette première passerelle devra vite être surélevée et en partie transformée du fait de l'élévation du niveau du remblai et aussi à cause des désordres dans le marais.



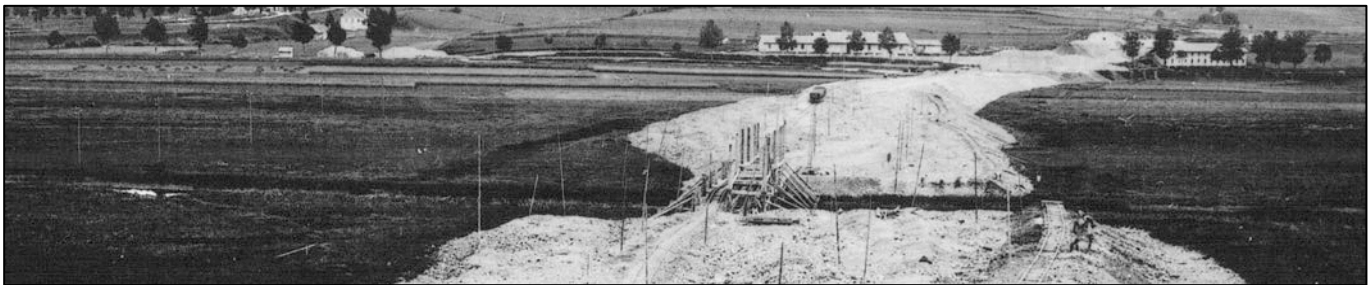
*Réf. JM1208, coll. Vionnet - Ph. série PLM - Date référ. : 8 avril 1912*

Sur le cliché ci-dessus, la grande passerelle permet le passage d'une voie de chantier entre le secteur de la Côte du Fourg et celui de Labergement et donc le passage des trains de wagonnets entre le secteur de la Côte du Fourg et celui de Labergement.

*Réf. JM1305, coll. Vionnet*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 17 juillet 1912*

La légende de la photo (série PLM) mentionne l'affaissement de la passerelle sur le Doubs.
Il faut consolider celle-ci en lui ajoutant un étage en superstructure.

Remplaçant les anciens pieux en triades, de nouveaux pieux, plus hauts que les précédents, sont battus dans le marais. La passerelle modifiée doit permettre le passage des trains de wagonnets au niveau du futur remblai.



*Réf. JM1209, coll. Vionnet - Ph. série PLM - Date référ. : 25 juillet 1912*

Sur le cliché ci-dessus, on relève que la grande passerelle commence à être surélevée (de façon dissymétrique).

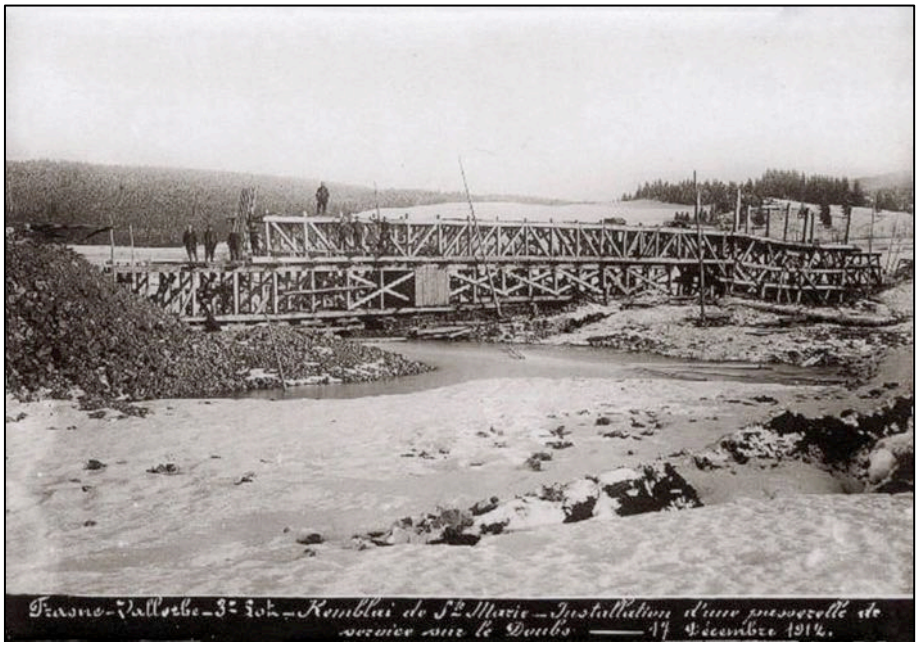
*Réf. JM1318, coll. Vionnet*
*Ph. série PLM*
*Date : 24 août 1912*
*Pt. : 126,60 hm*

À la fin d'août 1912, la passerelle sur le Doubs continue à s'enfoncer, alors qu'on s'emploie à la consolider.

*Réf. JM1306, coll. Vionnet*
*Photo série PLM*
*Date référ. : 18 novembre 1912*

La légende de la photo PLM mentionne la construction de la nouvelle passerelle. Celle-ci, plus haute que l'ancienne, est plus complexe, avec une forme dissymétrique, comportant un réseau sophistiqué de charpentes.
Cette construction à structure réticulée complexe vise à renforcer la passerelle et à permettre à celle-ci d'encaisser les charges des convois de ballasts.

On est dans la zone où se sont produits les importants désordres du marais, alors que le remblai doit encore gagner en hauteur.




*Réf. JM1291, coll. Vionnet*
*Photo série PLM*
*Date référ. : 17 décembre 1912*

On découvre sur cette vue de la série PLM en date du 17 décembre 1912 la construction de la nouvelle passerelle (ou l'exhaussement de l'ancienne) sur le lit originel du Doubs.

Une longue estacade à deux étages et à poutres entrecroisées est mise en place du côté de la Côte du Fourg.
À ce stade, la structure de la passerelle n'est pas encore mise en hauteur.

La structure réticulée crée une longue poutre ayant une capacité importante de résistance aux déformations. Par contre, on ne cherche pas l'élégance de la psserelle, ce qui va être patent au niveau de l'articulation entre la longue poutre réticulée et le “pont” sur le Doubs proprement dit.

Dès que la dérivation du Doubs sera achevée et mise en fonctionnement et que l'ancien lit du Doubs sera comblé, cette étrange passerelle de service temporaire sera démolie et la brèche dans le remblai sera comblée.

*Réf. JM1274, coll. Laffly*
*Photo série PLM*
*Date référ. : 7 janvier 1913*

Cette vue de la série PLM en date du 7 janvier 1913 montre le soulèvement du marais en rive droite du Doubs.
Elle permet aussi de voir la passerelle en transformation. Une longue estacade à étages et structure réticulée est mise en place du côté de la Côte du Fourg.

*Réf. JM493 (fasc. CCMO)*
*Ph. non identifié (sc)*
*Date : début 1913*

La grande passerelle doit être étayée, tant bien que mal. Son allure bizarre peut avoir de quoi inquiéter. Néanmoins, elle supporte le passage des trains de wagonnets de ballast. On est ici à l'articulation entre le “pont” et la grande poutre réticulée.

*Rapport PLM (1921)*
*Photographie 23*
*Date référ. : 3 mai 1913*

Ce cliché du rapport PLM de 1921 montre la passerelle de service, en mai 1913, consolidée de façon presque acrobatique.

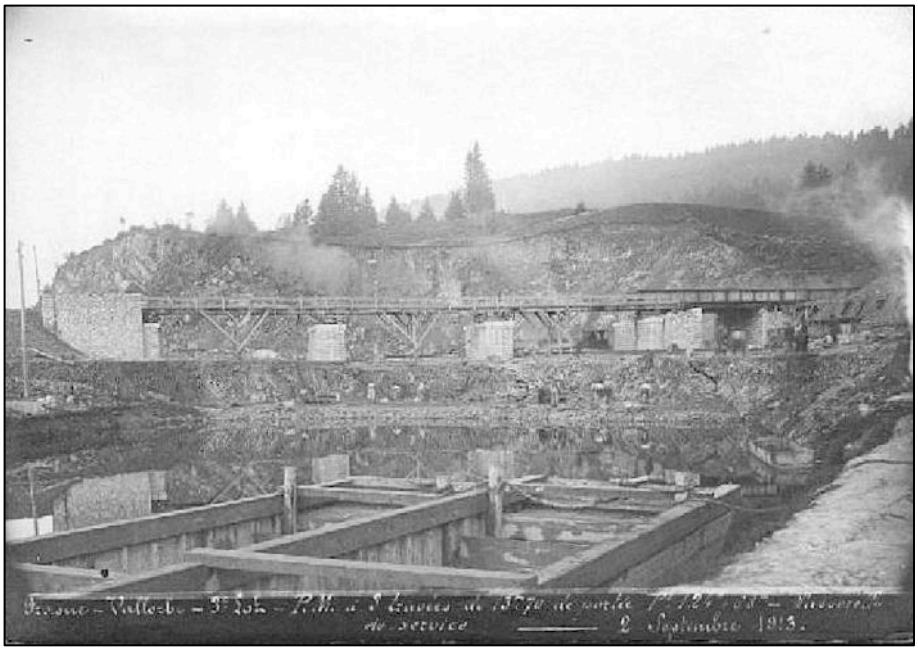
*Réf JM159*
*CPA, Gaillard-Prêtre (1125)*
*Date : 1er semestre 1913*

Cette carte postale Gaillard-Prêtre présente une vue cavalière du remblai déjà bien avancé. La grande passerelle sur le Doubs, avec sa poutre réticulée est en place.

Il convient de relever à nouveau l'allure dissymétrique de cette passerelle de service avec, sur sa gauche, cette longue estacade en bois.

## 05 - Granges-Ste-Marie : passerelle sur le Doubs dérivé (construction du pont des Granges)

Revenons un peu en arrière (le long de la ligne Frasne-Vallorbe) et en même temps plus loin dans le temps pour apercevoir une passerelle temporaire de service lancée aux Granges-Ste-Marie au-dessus du futur cours du Doubs canalisé.



*Réf. JM1307, coll. Vionnet*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 2 septembre 1913*

Sans trop entrer dans le détail de la construction du pont , on voit ici la construction d'une passerelle temporaire ou provisoire s'appuyant sur les culées et piles du pont des Granges-Ste-Marie.
Elle va permettre la construction du pont par assemblage de poutrelles métalliques.
Elle ne sert pas à la communication entre divers parties du chantier du marais des Granges.

## 06 - Labergement-Ste-Marie : passerelles de service dans les gorges du Fourpéret

*Réf. JM1282, coll. Laffly*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 5 avril 1912*
*Point : 153,58 hm*

Sur le territoire de Labergement-Ste-Marie dans les gorges de Fourpéret, existait une ancienne prise d'eau de la commune. Un ponceau sous voie ferrée sera construit en 1912 pour rétablir un accès. Ce cliché de la série PLM montre la passerelle temporaire de service établie pour franchir la brèche à l'emplacement du futur ponceau pour la prise d'eau.

*Réf. JM1283, coll. Laffly*
*Ph. série PLM*
*Date référ. : 5 avril 1912*
*Point : 154,84 hm*

Environ 330 m plus en amont de la prise d'eau précédente (au niveau du barrage de l'usine hydro-électrique, un ponceau-aqueduc va aussi être construit sous la voie ferrée.

On voit ici, sur ce cliché de la série PLM, une autre passerelle de service enjambant la fouille pour le passage de l'aqueduc.

## 07 - Pont de la Croix : passerelles de service sur le Doubs

*Réf. JM360, coll. Vionnet*
*Ph. non ident. (Parreaux ou PLM?)*
*Date : 1911*

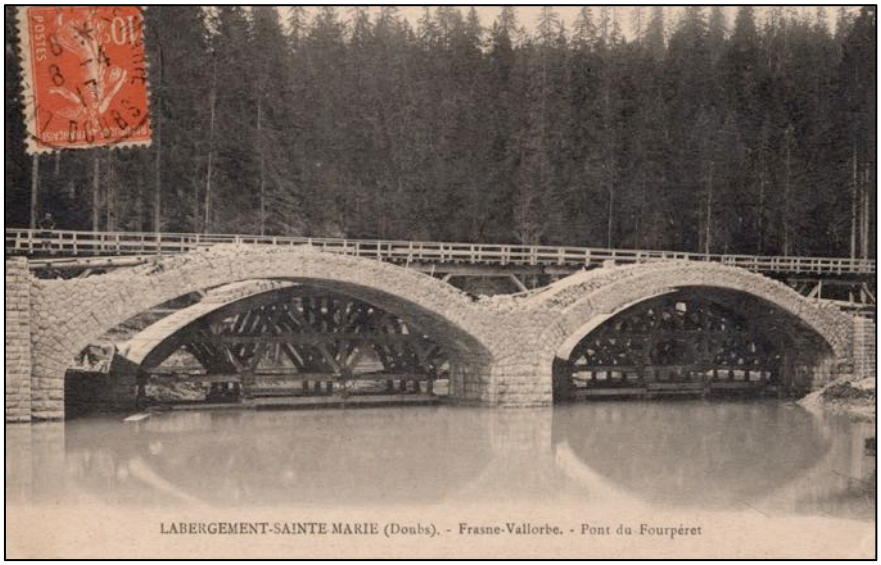
Ce cliché rare montre la passerelle en bois construite juste avant le futur pont (à quelques dizaines de mètres en amont). Le Doubs a déjà adopté, à cet endroit, son tracé en S. La passerelle permet le passage des ouvriers d'une rive à l'autre du Doubs.

La construction des piles du pont dans le Doubs reste un mystère à élucider.

*Réf. JM625, fonds Parreaux*
*Ph. Émile Parreaux*
*Date : fin 1911*

Cliché exceptionnel d'Émile Parreaux, montrant la mise en place des cintres en bois du premier pont (aval) sur piles et culées terminées.

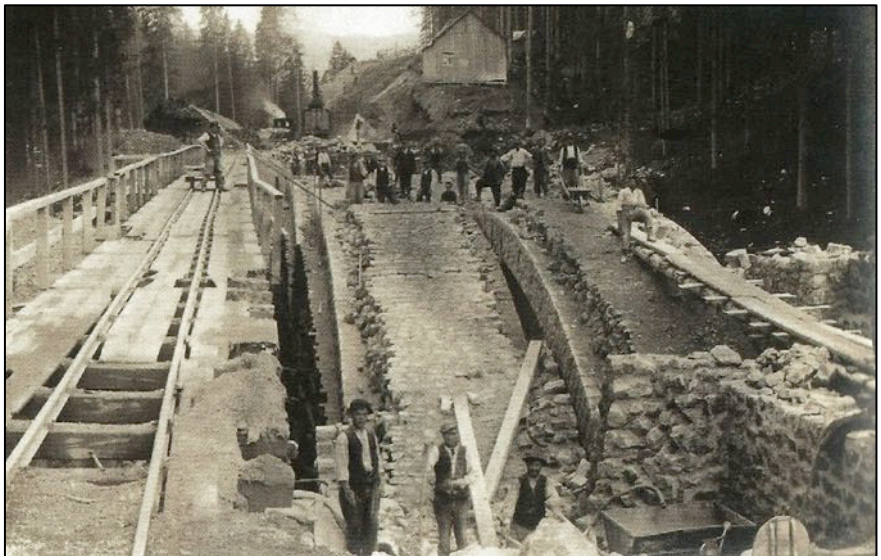
En arrière des cintres, une grande et longue passerelle en bois a été construite qui permet le passage des trains de service entre chaque rive du Doubs.




*Réf. JM180, coll Michel*
*CPA, édit. non ident. (sc)*
*Date : 1er semestre 1912*

Derrière le pont double (à deux tabliers) et à deux fois deux arches, on aperçoit la grande passerelle temporaire bien en place.

Les cintres (à ne pas considérer comme une passerelle) ont été déplacés du premier pont (aval) pour la construction du second pont (amont).



*Réf. JM561, fasc CCMO*
*Photo E. Parreaux*
*Date : mi 1912*

Cet autre cliché exceptionnel de Parreaux montre les voûtes des arches des deux ponts parallèles (amont et aval) terminées.

On voit très bien, à gauche, la grande passerelle de service provisoire et sa voie ferrée à écartement réduit (60 cm).

## 08 - Les Longevilles / Rochejean : multiples passerelles de service

De multiples chantiers ont été organisés aux Longevilles et à Rochejean, autour du Doubs qui fait ici frontière entre les deux communes : construction de la gare nouvelle des Longevilles-Rochejean, érection de deux ponts parallèles sur la rivière, déviation du Doubs pour réalisation de la plate-forme ferroviaire. Plusieurs passerelles temporaires ont dû être construites pour permettre les diverses circulations (hommes, matériaux).

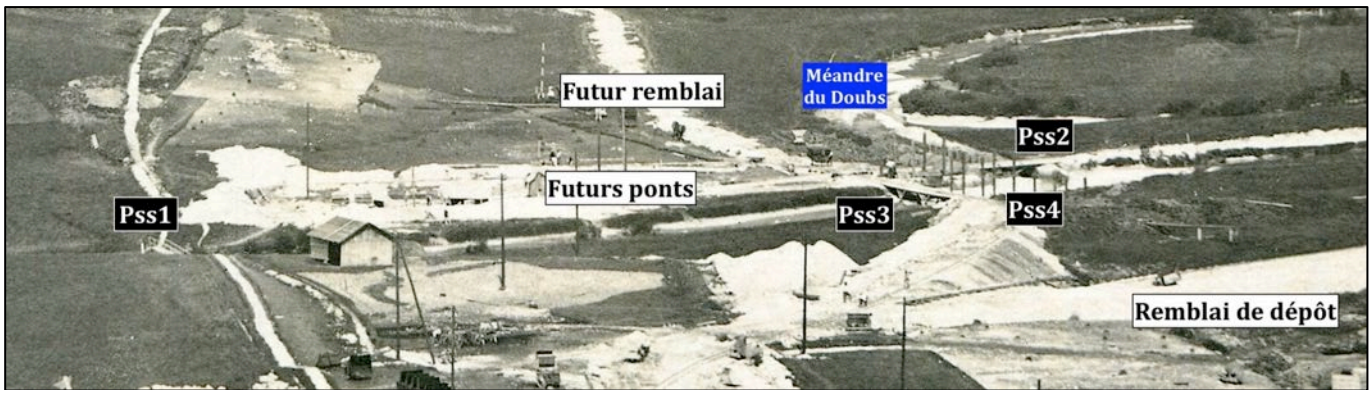
*Réf. JM611, fonds E. Parreaux*
*Photo Émile Parreaux*
*Date référ. : 27 juillet 1911*

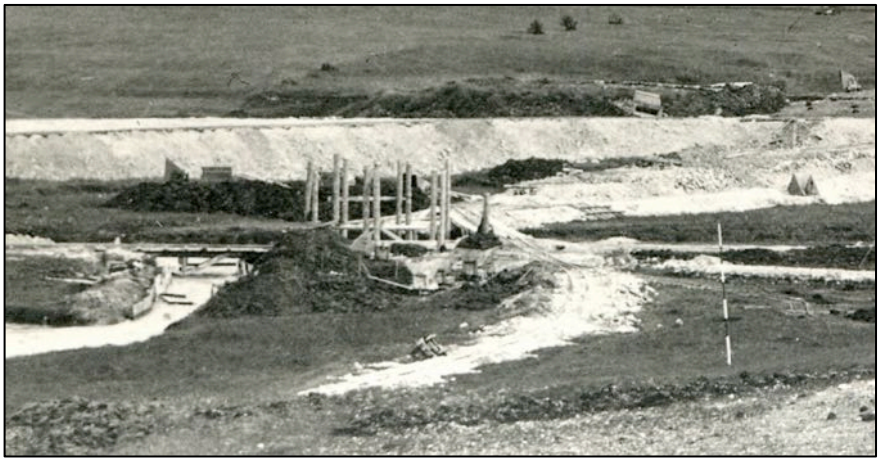
Ce premier cliché pris en direction de Rochejean montre une première petite passerelle (Pss1) installée au-dessus du lit originel du Doubs un peu en amont de l'emplacement des futurs ponts (et du départ de la future dérivation de la rivière).

Cette petite passerelle piétonnière ne permet que le passage des ouvriers d'une rive à l'autre du Doubs. Elle disparaîtra après la construction des ponts.

Outre cette passerelle Pss1, d'autres passerelles vont très vite être crées : Pss2 sur un bout de méandre du Doubs, puis Pss3 sur le Doubs futur remplacée ensuite par une nouvelle et importante passerelle Pss4.

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



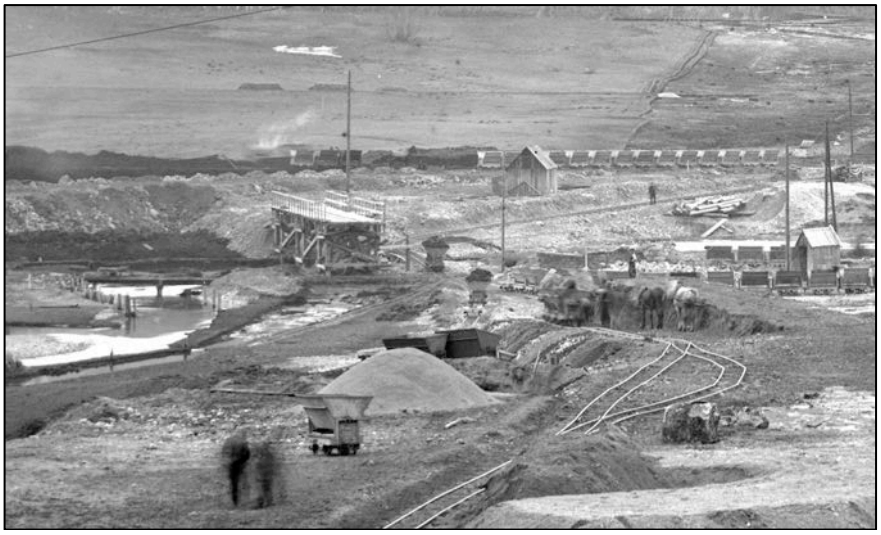



*Réf. JM617, fonds E. Parreaux*
*Ph. Parreaux (extrait)*
*Date référ. : 30 août 1911*

À gauche, la petite passerelle Pss2 est en place.
Au centre, on s'apprête à construire une grande passerelle Pss4, fondée sur de hauts pieux.
À sa droite, une première passerelle d'attente Pss3 traverse le Doubs pour le passage de quelques wagonnets.

*Réf. JM621, fonds E. Parreaux*
*Ph. Parreaux*
*Date référ. : janvier 1912*

La petite passerelle Pss2 traverse un bras originel, en méandre, du Doubs. La passerelle d'attente Pss3 sert au passage de quelques wagonnets.
La grande passerelle Pss4, parallèle à Pss3 est en construction (tablier posé sur les pieux) : elle permettra le passage de plus lourds convois de déblais.



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

Une autre vue prise à la même date que la précédente permet de voir la petite passerelle d'attente Pss3 servant à acheminer quelques wagonnets isolés (cf. voie ferrée montant vers la droite).
La grande passerelle Pss4, parallèle à Pss3 est toujours en construction (tablier).

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

Cet extrait ci-dessus d'un autre cliché Parreaux pris le 23 janvier 1912, permet de voir les quatre passerelles alors érigées sur le Doubs. Les culées Frasne des deux ponts sont bien avancées. On peut voir, à droite, le creusement du nouveau lit du Doubs devant passer entre les futurs ponts.

La passerelle Pss1 (à droite) passe sur le cours originel du Doubs. Devant la passerelle d'attente Pss3, la grande passerelle Pss4 (en construction) servira aux transferts lourds de déblais pour la réalisation des remblais et plates-formes. La petite passerelle Pss2 sur une pointe du méandre du Doubs originel sert essentiellement au passage des ouvriers et de wagonnets isolés.

*Réf. JM638, fonds E. Parreaux*
*Photo Émile Parreaux*
*Date référ. : 16 février 1912*

Sur ce cliché Parreaux du 16 février 1912, on voit au premier plan et à droite la passerelle Pss2. Le lit futur du Doubs canalisé passera en arrière (là où stationne un train de wagonnets).

Un remblai servant à des dépôts temporaires de déblais et de terre végétale est en cours de construction. Une quatrième passerelle (estacade), Pss5, est visible à l'extrémité du remblai.

*Réf. JM637, fonds E. Parreaux*
*Photo Émile Parreaux*
*Date référ. : 16 février 1912*

Sur cette photo Parreaux de la mi-février 1912, on voit en avant (donc à l'amont du Doubs) la petite passerelle pietonnière Pss1. Plus en arrière, la grande passerelle Pss4 désormais raccordée au remblai créé depuis la sortie du Fourpéret jusqu'au Doubs. Devant la grande passerelle Pss4, on voit la passerelle d'attente Pss3.
Le lit du futur Doubs est en cours de creusement.

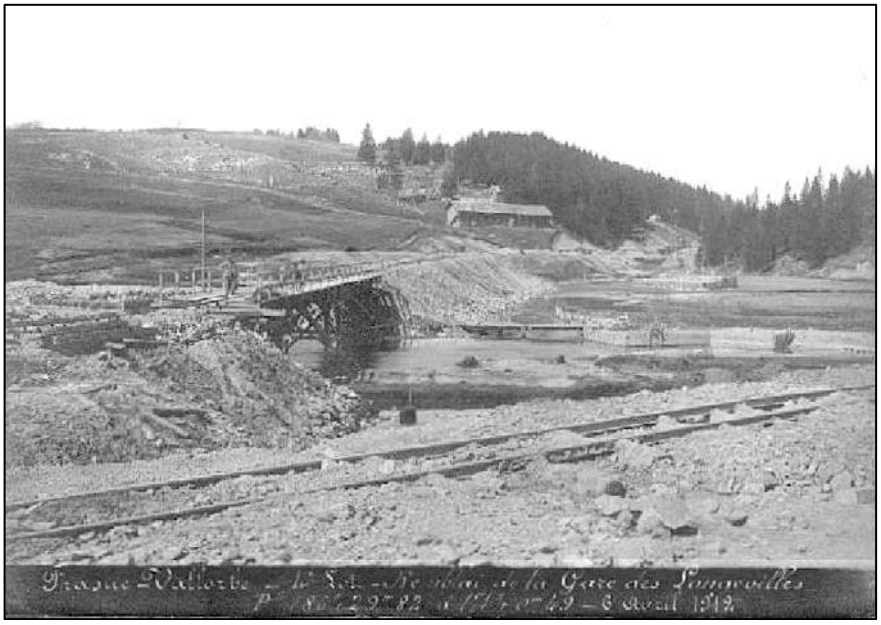
Extrait agrandi
de JM637

*Réf. JM376, coll. Vionnet*
*Ph. non ident. (Parreaux?)*
*Date : avril 1912*

Sur cette photo, le nouveau lit du Doubs est ouvert : la rivière passe désormais au pied des culées Frasne des deux ponts. La grande passerelle Pss4 est ouverte à la circulation, voies ferrées bien visibles sur le remblai.

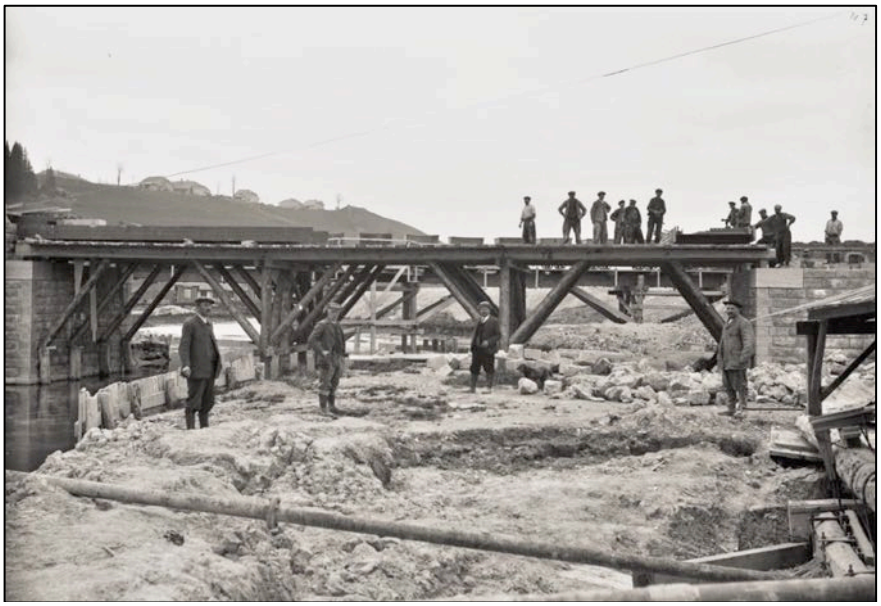
*Réf. JM1061, coll. Jacquemin*
*Ph. non ident.*
*Date : avril 1912*

On voit, ci-contre, en plan rapproché, la grande passerelle Pss4 vue en direction de Rochejean. Le nouveau Doubs passe au ras des culées Frasne des ponts, les culées Vallorbe étant en construction (fondations).
La passerelle d'attente Pss3 n'existe plus. Par contre, on a mis en place, provisoirement, un pont en bois sommaire au niveau des culées des ponts.



*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 Pss4 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.



*Réf. JM665, coll. E. Parreaux*
*Ph Émile Parreaux (N°71)*
*Date référ. : 23 mai 1913*

Un an plus tard, ce cliché Parreaux montre la réalisation du pont-route : un cintre en bois permet la réalisation de l'assemblage des pièces métalliques (on ne le compte pas comme passerelle de service car il n'a pas de fonction de communication).

Par contre, derrière le pont en construction, on entrevoit la grande passerelle Pss4.

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

Plus tard, alors que le pont-route est presque terminé, on peut voir, sur la droite, la grande passerelle Pss4 encore en place mais qui semble ne plus avoir d'utilité.

Le remblai d'accueil de la plate-forme ferroviaire de Rochejean est déjà important et d'une hauteur supérieure. Son niveau est supérieur à celui de la passerelle.

*
*  *

***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