

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

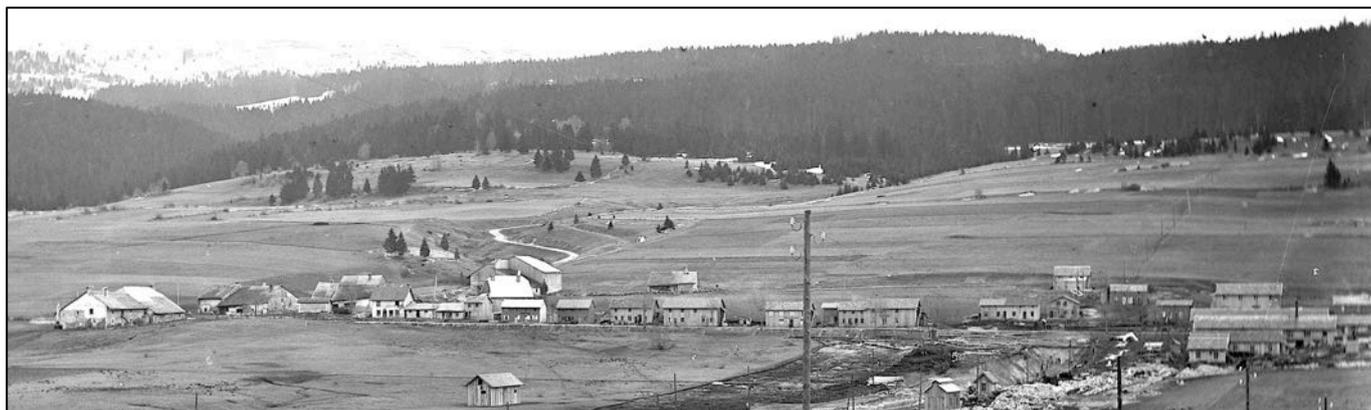
La réalisation de la ligne ferroviaire Frasne-Vallorbe entre 1910 et 1915 et le percement du tunnel du Mont-d'Or ont nécessité le recours à une main-d'œuvre importante composée de plusieurs centaines d'ouvriers dont une majorité de ressortissants italiens.

Il a fallu organiser l'accueil de cette population "de passage", nombreuse et parfois difficile à gérer (vols, rixes...), notamment dans les deux grandes zones de chantier de Vallorbe et des Longevilles-Mont-d'Or, alors que se mettaient en place, en parallèle, les indispensables installations techniques des divers chantiers.

Aux Longevilles-Mont-d'Or, un véritable "village éphémère" s'est rapidement développé à côté ou en plus des équipements prévus par les entreprises et le PLM. Une vingtaine de maisons ou plutôt baraques à fonctions d'auberges, de cafés ou de cantines ont poussé comme des champignons le long de la route menant des Longevilles à Rochejean. Ces installations privées ont fonctionné pendant toute la durée du chantier mais ont vite disparu après la mise en exploitation de la nouvelle ligne ferroviaire en 1915.

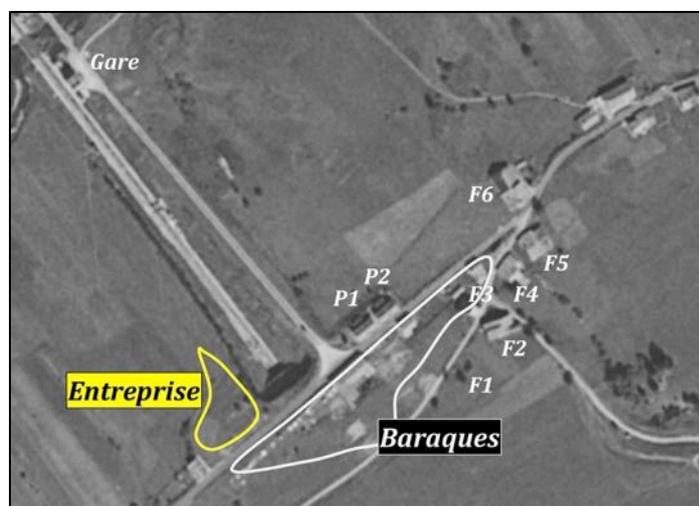
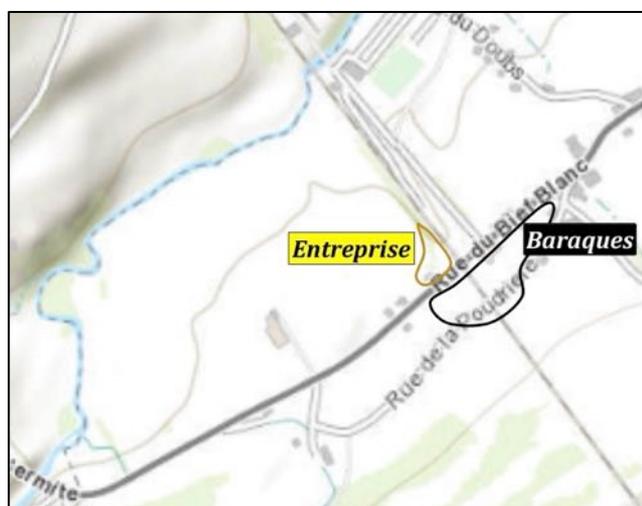
Le photographe de Rochejean, Émile Parreaux, a pris de nombreux clichés des divers chantiers des Longevilles qui permettent, incidemment de voir la création progressive puis le développement de ce "village éphémère" (ou "village ouvrier"). D'autres clichés (cartes postales anciennes) témoignent aussi cette urbanisation subite et temporaire des Longevilles qui peut faire penser à un "bidonville".

Le "Village éphémère" des Longevilles en janvier 1912



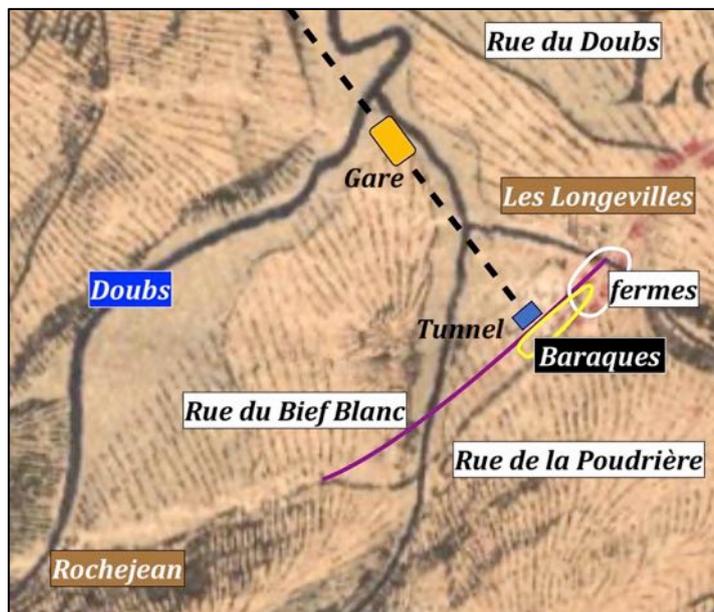
JM632, fonds E. Parreaux, photo Émile Parreaux, date : 23 janvier 1912

01 - La localisation du "village éphémère"



Autour de la tête "France" du tunnel du Mont d'Or, aux Longevilles, des installations temporaires ont vu le jour à compter de 1910, le long de la route menant des Longevilles à Rochejean. Certaines d'entre elles sont

le fait des entreprises (baraques techniques : zone "Entreprise" sur les cartes ci-dessus). Des baraques pour l'hébergement des ouvriers sont aussi construites par les entreprises de l'autre côté de la route. Très vite, il a aussi fallu accueillir, héberger, restaurer, divertir, les centaines d'ouvriers venus travailler aux Longevilles. Les baraques privées se multiplient alors au nord-est de la zone "officielle" des entreprises jusqu'à atteindre un secteur des Longevilles où sont présentes une demi-douzaine de fermes anciennes (F).



Ces baraques se construisent essentiellement le long de la route des Longevilles à Rochejean, dans une bande de terrain comprise entre les rues actuelles du Bief Blanc et de la Poudrière (appellations modernes).

La carte d'État-Major de 1834 (réactualisée, sauf son fond) permet de voir que la route directe entre Les Longevilles et Rochejean n'existait pas à l'époque et que l'itinéraire pour rejoindre Rochejean passait par le chemin appelé aujourd'hui rue de la Poudrière.

Une route moderne nouvelle a été tracée au XIX^e siècle en contrebas du chemin ancien.

Pour bien situer les baraques du "village éphémère", voyons plus précisément ces deux routes et chemins.

Réf. JM602, ph. Parreaux, date : 1911



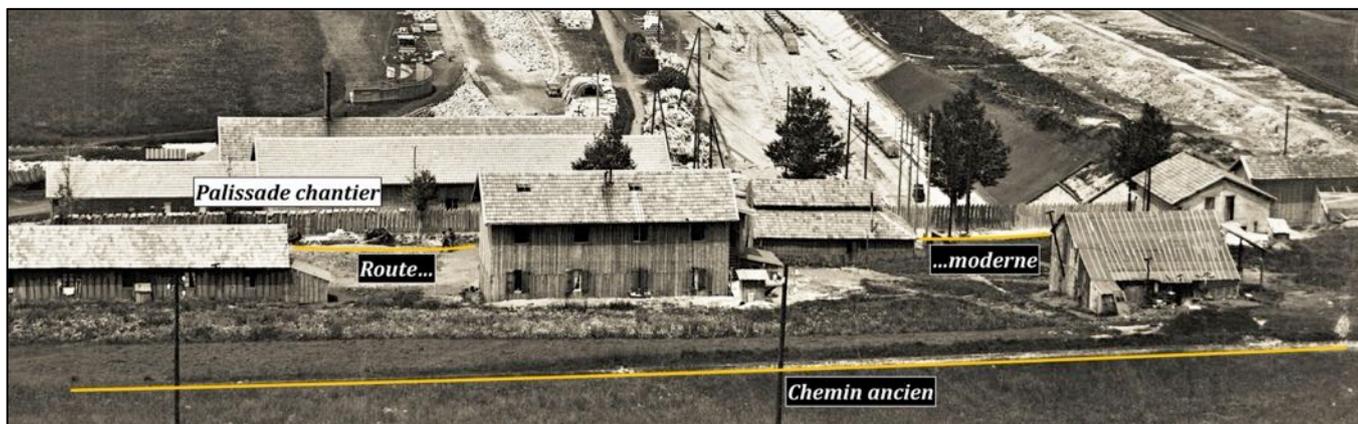
Ci-dessus, on voit la route moderne (ou du Bief Blanc) en 1911, bien structurée avec fossés de bord et arbres sur chaque côté (arbres d'une trentaine d'années). C'est une voie manifestement moderne.

Réf. JM605, ph. Parreaux, date référ. : 28 juin 1911



Sur cet autre cliché Parreaux, la route moderne et l'ancien chemin sont bien visibles. Le transformateur électrique installé dans un bâtiment en dur dès le début du chantier (n°15 du plan de l'ingénieur suisse F. Soutter : voir plus bas) est en bordure du chemin ancien.

Réf. JM641, ph. Parreaux, date référ. : 15 juillet 1912



On retrouve, ci-dessus, les deux voies (route moderne et chemin ancien) entre lesquelles sont construites plusieurs baraques. À noter la lourde palissade délimitant la zone "chantier" de l'entreprise.

Réf. JM724, ph. Parreaux, date : avril 1914

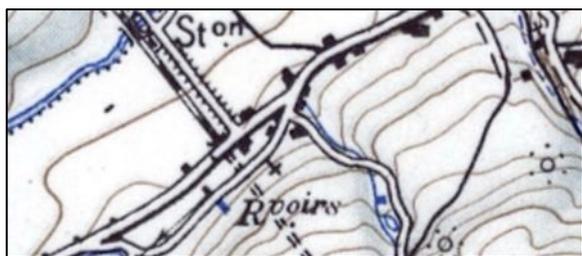


Cette vue Parreaux d'avril 1914 met bien en évidence la bande de terrain entre les deux voies.

Réf. JM760, ph. Parreaux, date : juillet 1914

Sur le chemin ancien entre Les Longevilles et Rochejean, on pouvait encore voir, jusqu'à une date récente, une croix de chemin à la sortie du village. On l'aperçoit sur le cliché Parreaux de juillet 1914, un peu à l'ouest des deux immeubles de logement des employés du PLM construits en 1912-1913.

Cette croix était encore mentionnée sur des cartes IGN des années 1950-1960.



02 - L'indispensable numérotation des baraques

Avant de présenter les vues photographiques révélant le développement du "village éphémère", il est indispensable de numérotéer chacun des bâtiments, chacune des baraques, apparaissant (parfois marginalement) sur les vues qui, la plupart du temps, sont focalisées sur les chantiers des Longevilles.

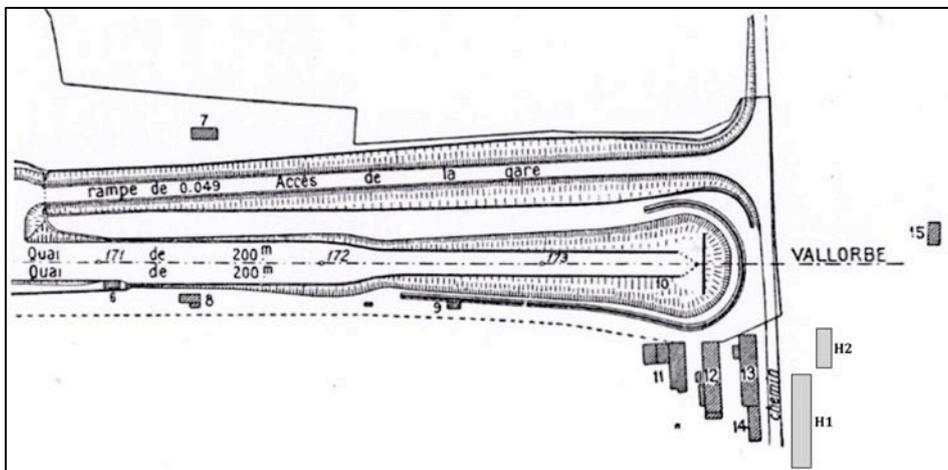
L'extrait ci-dessous du cliché Parreaux du 23 janvier 1912 permet d'étaler le village éphémère sur toute sa longueur et de numérotéer (ou coter) chaque bâtisse.



Plusieurs types de numéros ou cotes (non chronologiques) sont employés.

- En noir sur fond jaune, et plutôt sur la droite du cliché, ce sont les bâtiments "officiels" des entreprises et du PLM, qu'il s'agisse de baraques techniques de chantier ou de baraques d'hébergement : les cotes varient de 11 à 15 (et peuvent aussi être exceptionnellement des lettres).
- Les marques ou cotes en blanc sur fond ocre (de F1 à F6) correspondent aux fermes anciennes et se situent sur la gauche du cliché : elles croissent en allant de la droite vers la gauche.
- Les cotes en blanc sur fond noir et en italiques sont les numéros des baraques "non officielles" : auberges, cafés, cantines. On les trouve surtout entre les installations des entreprises (à droite ou à l'ouest) et les fermes anciennes (à gauche ou à l'est). Les cotes (de b01 à b23) : elles croissent de droite à gauche.

Pour le repérage des bâtiments et des diverses installations de chantier, on s'appuie sur le plan fourni par l'ingénieur suisse, F. Soutter, dans son article "Entreprise du Tunnel du Mont d'Or, Note sur la construction du raccourci Frasne-Vallorbe", paru dans le Bulletin Technique de la Suisse Romande, en octobre-décembre 1913. C'est un document essentiel dont on présente un extrait ci-dessous pour la tranchée et le tunnel des Longevilles (le plan s'étend plus au nord en direction de la nouvelle gare et des travaux de la tranchée du Mont de la Croix).

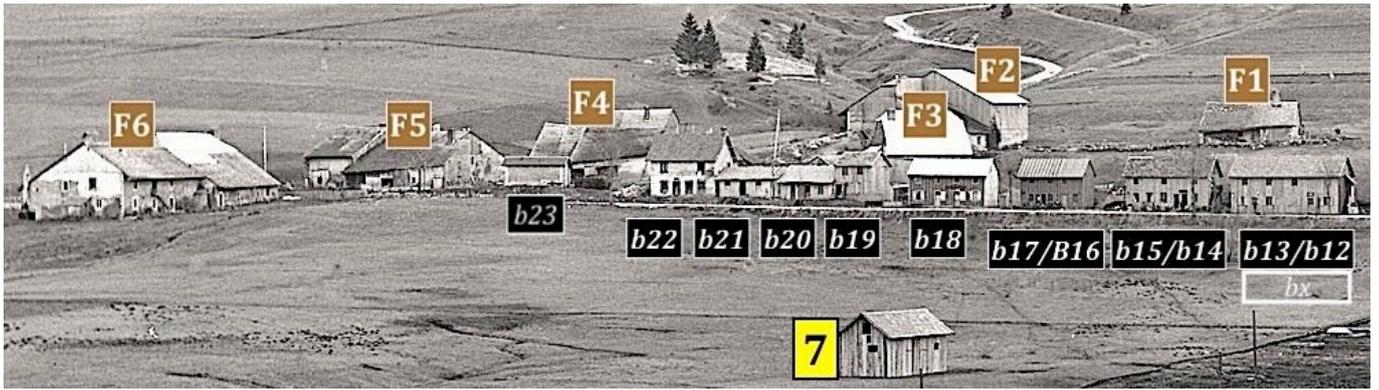


- 6 Abri
 - 7 Écurie
 - 8 Remise à locomotives
 - 9 Dépôt d'essence
 - 10 Ventilateur
 - 11 Ateliers
 - 12 Compresseur
 - 13 Magasins
 - 14 Bureau
 - 15 Transformateur
- et
- H1 Hébergement
 - H2 Hébergement

a) Agrandissement du panorama pour le secteur des bâtiments d'entreprises



b) Agrandissement du panorama pour le secteur oriental des fermes anciennes



c) Agrandissement du panorama pour le secteur central des baraques de vie



03 - En 1911, des vues montrant les débuts du “village éphémère”

Examinons maintenant de façon chronologique, comme le “village éphémère” se développe de semaine en semaine, en faisant toutefois deux remarques.

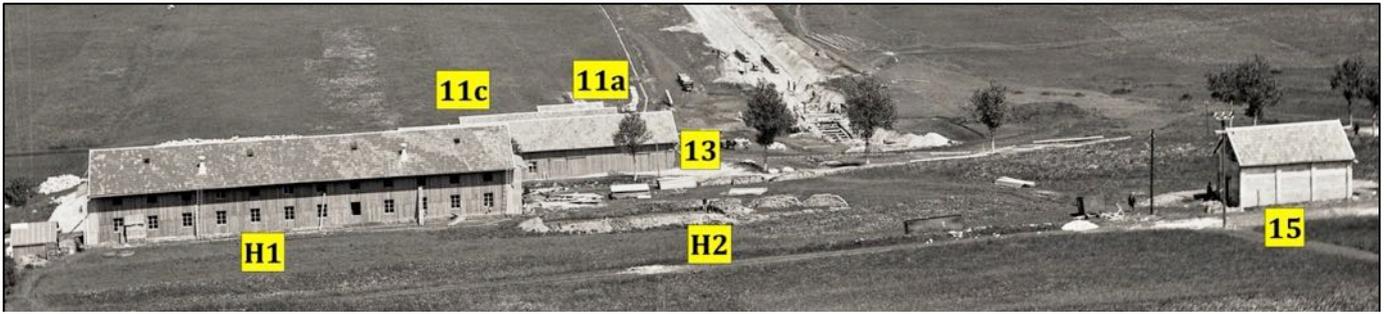
- **Remarque 1** : sur les vues photographiques, certains bâtiments sont cachés ou ne sont pas dans le cadrage initial des clichés : pour autant, cela ne signifie pas qu'ils n'existent pas. Le recoupement des vues prises sous différents angles permet toutefois de valider l'information sur leur existence ou leur non-existence.
- **Remarque 2** : les vues photographiques d'Émile Parreaux sont souvent datées précisément de même que certaines cartes postales comportent la date de prise de vue dans leur légende : cela permet (avec, en outre, la connaissance des étapes d'avancement visibles du chantier de la tête du tunnel) de “chronologiser” les différents clichés

Réf. JM602, ph. Parreaux, date : début 1911



Ici, les deux premiers ateliers **11a** et **11c** sont construits et semblent en fonctionnement. Tout-à-fait à droite, on distingue le toit d'une baraque sommaire **bx** qui sera plus tard remplacée par les baraques **b12** et **b13**. Le cadrage du cliché ne permet pas de se prononcer sur l'existence ou non de baraques, ailleurs, à gauche ou à droite. Par contre, le bâtiment **12** (compression) est bien absent (non encore construit).

Réf. JM605, ph. Parreaux, date référ. : 28 juin 1911



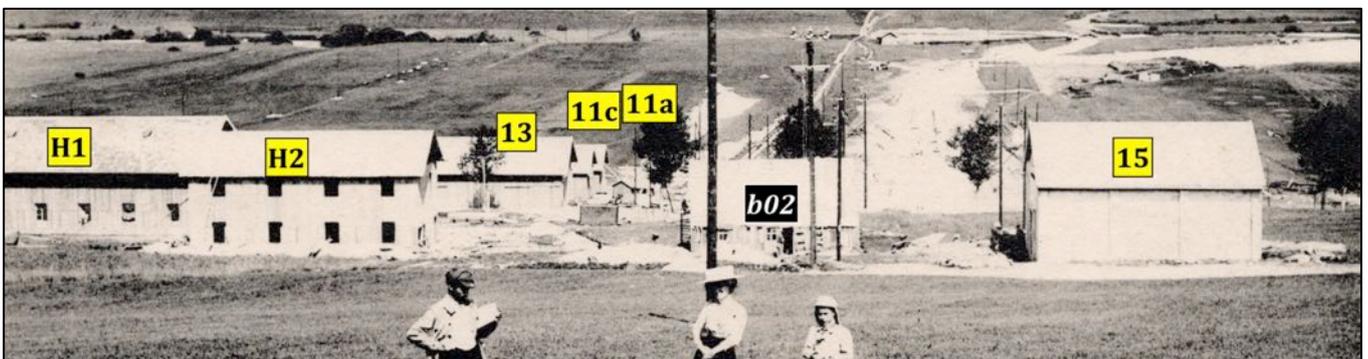
Le chantier se développe à vive allure. Aux ateliers **11a** et **11c** viennent s'ajouter - sur le cliché, mais peut-être existaient-ils au moment de la prise de vue précédente JM602, - le bâtiment **13** (magasins), le bâtiment d'hébergement **H1** et le bâtiment **15** en dur (transformateur). On commence à creuser le sol pour les fondations du second bâtiment d'hébergement **H2**.

Réf. JM610, ph. Parreaux, date référ. : 17 juillet 1911



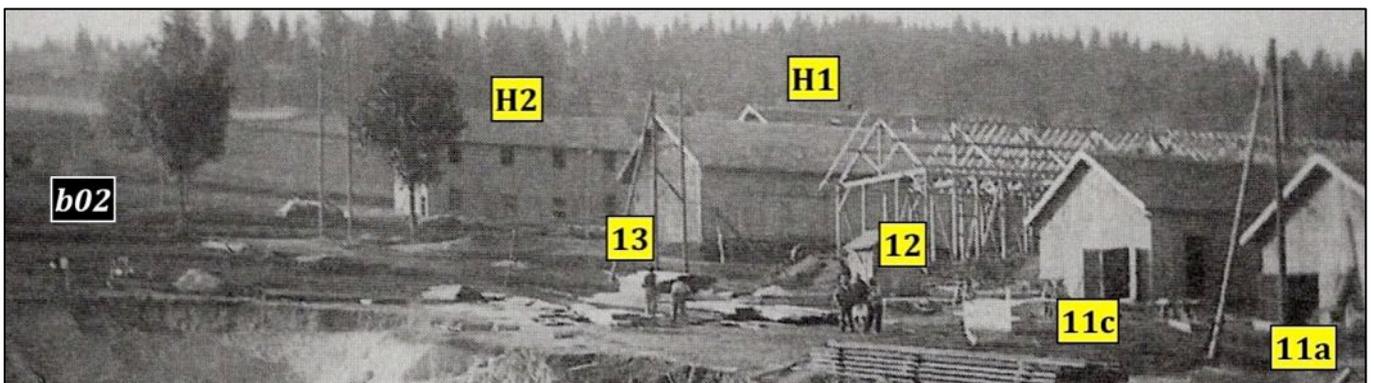
À la mi-juillet 1911, les ateliers **11a** et **11c**, le magasin **13**, le bâtiment administratif **14** et le transformateur **15** sont bien en place, comme l'hébergement **H1**. La baraque **bx** à toiture à pente unique est encore là. Au fond, les fermes **F1**, **F2** et **F3** servant de points de repère.

Réf. JM202, CPA, édit. non; ident., date : fin juillet 1911



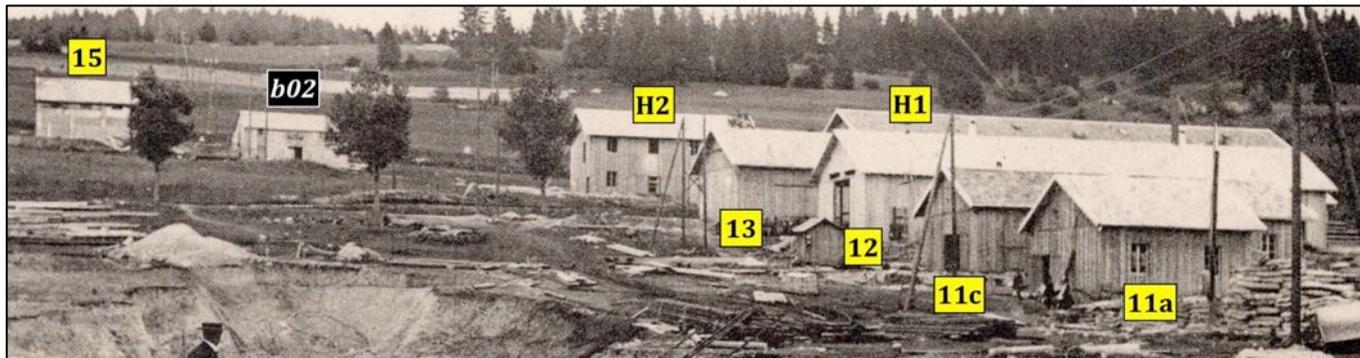
À la fin juillet 1911, les ateliers **11a** et **11c**, le magasin **13**, et le transformateur **15** sont visibles, comme l'hébergement **H1** et la baraque d'hébergement **H2** en cours de finition (fenêtres non encore posées).

Réf. JM424, CPA, édit. non ident., date référ. : 16 août 1911



Par rapport aux vues précédentes, sur ce cliché du 16 août 1911 (date référentielle), on relève que le bâtiment **12** (compression) est en construction avec une ossature porteuse à poutres de bois, de même que l'hébergement **H2** (toujours sans fenêtre). Une baraque **b02** fait son apparition à gauche.

Réf. JM197, CPA, édit. non ident., date : 2nd semestre d'août 1911



Un petit peu plus tard, le bâtiment **12** (compression) est maintenant en voie d'achèvement, de même que l'hébergement **H2** (toujours sans fenêtre). La baraque **b02** (mieux visible) n'est pas encore achevée, elle porte une pancarte sur sa porte d'entrée (café ou cantine).

04 - En 1912, les baraques de vie du "village éphémère" se multiplient

Pour être précis, c'est certainement à compter du second semestre 1911 que les baraques de vie (auberges, cafés, cantines) vont sortir du sol comme des champignons. L'absence de clichés photographiques utiles entre août 1911 et janvier 1912 ne signifie pas que les ouvriers ont dû patienter plusieurs mois avant de pouvoir aller boire un coup, manger ou "roupiller".

Réf. JM631, ph. Parreaux, date référ. : 17 janvier 1912



Ce cliché Parreaux du 17 janvier 1912 témoigne du rapide développement du "village éphémère" en quelques mois. On peut plus spécialement noter :

- la présence d'une baraque **b01** (entre **b02** et **H2**) : il s'agit de la "Cantine française EYRIGNOUX" ;
- l'absence des baraques **b06** et **b07** non encore construites ;
- le remplacement de la baraque initiale **bx** par les baraques couplées **b12** et **b13**.

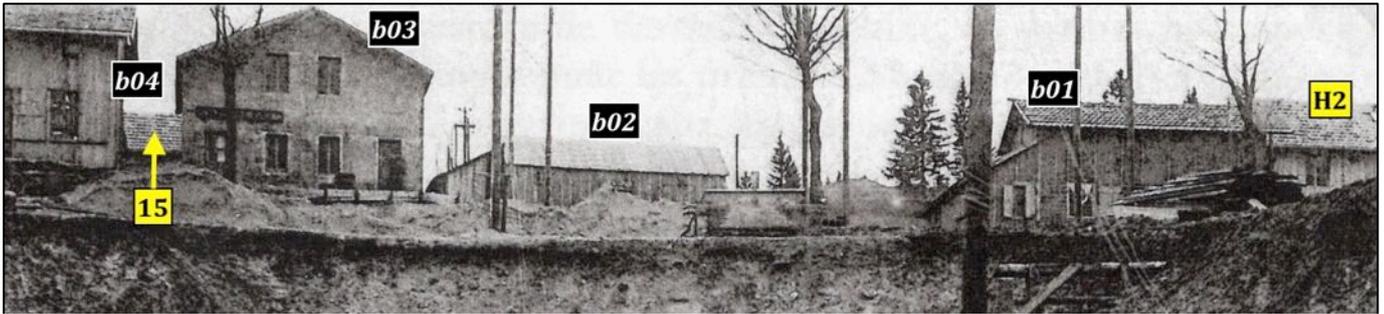
Plusieurs baraques présentent des enseignes commerciales ou publicitaires (auberges, cafés, cantines) au-dessus de leurs portes d'entrée : **b01**, **b02**, **b03**, **b08**, **b11**, **b12**, **b14**, **b18**.

Réf. JM632, ph. Parreaux, date référ. : 23 janvier 1912



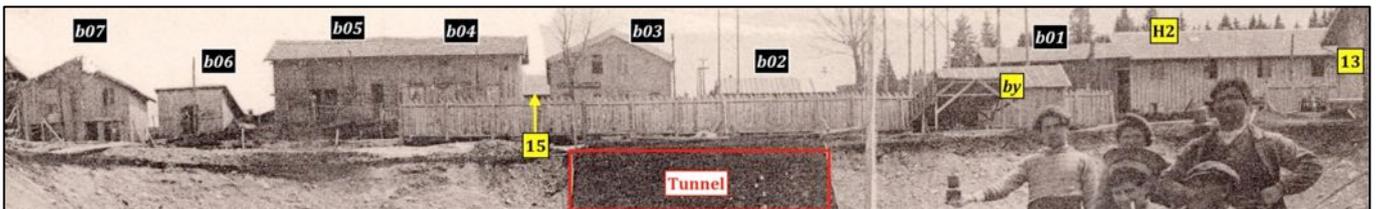
Un autre cliché Parreaux, pris seulement quelques jours plus tard, permet de voir les baraques les plus à l'est (on ne numérote pas toutes les baraques vues juste avant). Un petit bâtiment **b23** interpelle : s'agit-il d'une baraque dans le prolongement de **b19** à **b22** ou s'agit d'un hangar pour la ferme **F4** ? Il s'agit en fait d'un local des pompes.

La baraque ou maison **b22** porte une enseigne commerciale, comme avant elle.



Cette vue prise depuis la tranchée du tunnel permet de constater que **b02** est une petite maison apparemment construite avec des parpaings. Elle porte une belle enseigne commerciale. Quant à **b01** (Cantine Eyrignoux), elle s'est dotée d'un petit appentis latéral.

Réf. JM201, CPA, A. Deriaz (2747), date : mai 1912



Le cliché Deriaz permet de voir deux nouvelles baraques (**b06** et **b07**). Une autre baraque **by** est construite à l'intérieur de l'enceinte du chantier, complétée en face avant par un étrange pont ou plate-forme en bois.

Réf. JM641, ph. Parreaux, date réfé. : 15 juillet 1912



Vue plongeante sur la zone du tunnel montrant la construction plutôt bricolée de **b02** alors que **b03** est une petite maison en dur. La baraque **b01** (Cantine Eyrignoux) semble être d'architecture assez complexe. Outre l'appentis latéral déjà mentionné, un autre long appentis semble avoir été ajouté à l'arrière de la baraque : sans doute devant le succès de ce commerce a-t-il fallu pousser les murs vers l'extérieur.

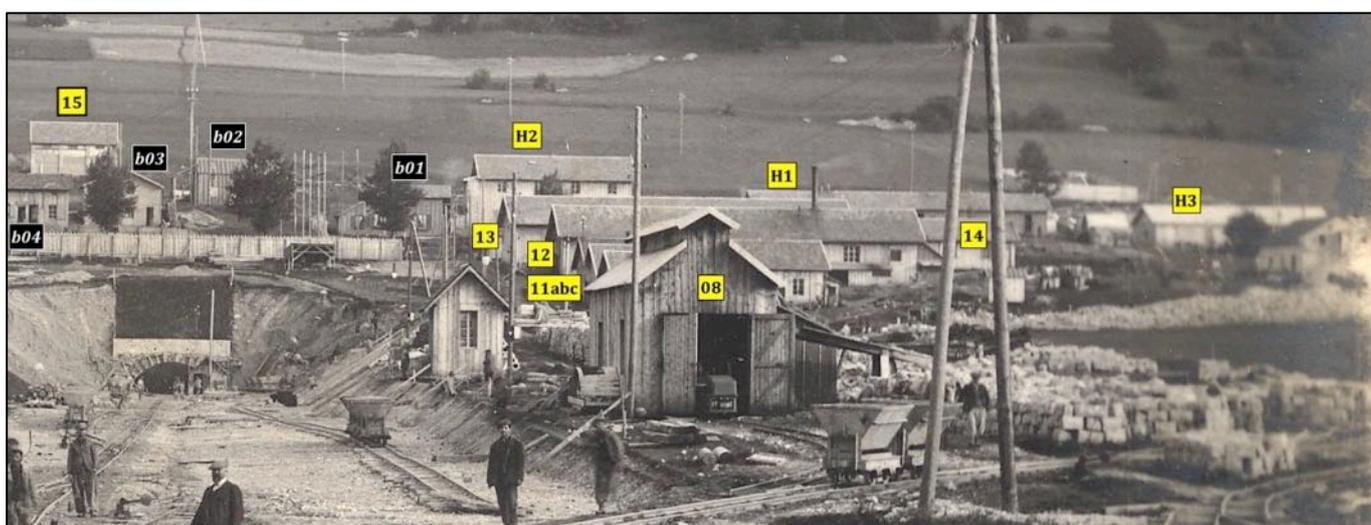


Réf. JM647, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date réfé. : 25 août 1912

Un beau cliché d'Émile Parreaux montre la façade de la très propre "Cantine Française EYRIGNOUX" (**b01**). La maison paraît coquette, bien entretenue (de meilleure qualité que **b02**). La famille propriétaire (ou locataire?) prend la pose devant la baraque qui semble disposer d'une partie haute accessible par l'escalier latéral.



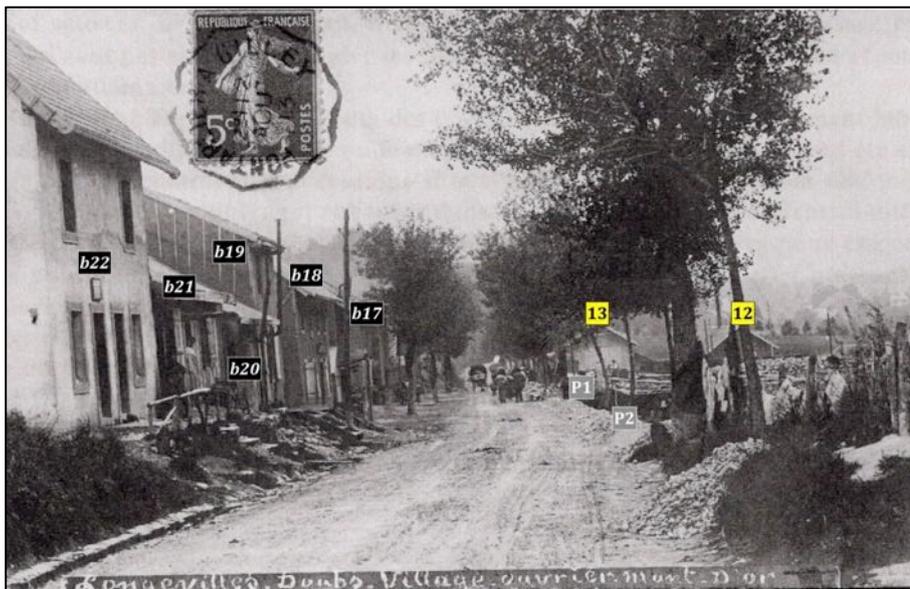
Cette vue de septembre 1912 que l'on décompose ci-après en deux sous-vues (gauche et droite) montre la voûte maçonnée du tunnel terminée avec la petite murette de soutien du talus terminé (talus engazonné). Toutes les baraques temporaires sont en place (sauf la baraque **by** à l'intérieur de l'emprise du chantier).



La prise de vue décentrée vers l'ouest (à droite) permet de découvrir une longue baraque **H3** dans le prolongement occidental de **H1** et un peu en contrebas. Une maison en dur est en cours de construction, en face, de l'autre côté de la route.

À noter au premier plan, dans l'emprise du chantier, la baraque **08** à la toiture surélevée, remise aux petites locomotives à essence (l'une d'entre elles pointe son nez à l'extérieur).

05 - En 1913, les baraques de vie du "village ouvrier"



Réf. JM490 (fasc. CCMO)
CPA, édit. non identifié
Date : juin 1913

Les baraques de vie du "village ouvrier" se succèdent sur la gauche de la route descendant vers le tunnel. On reconnaît les baraques **b22** à **b17** (**b22** avec une enseigne commerciale).

Sur la droite de la route, on commence à construire les soubassements des deux immeubles pour les employés du PLM.



Réf. JM491 (fasc. CCMO)
CPA, édit. non identifié
Date : juin 1913

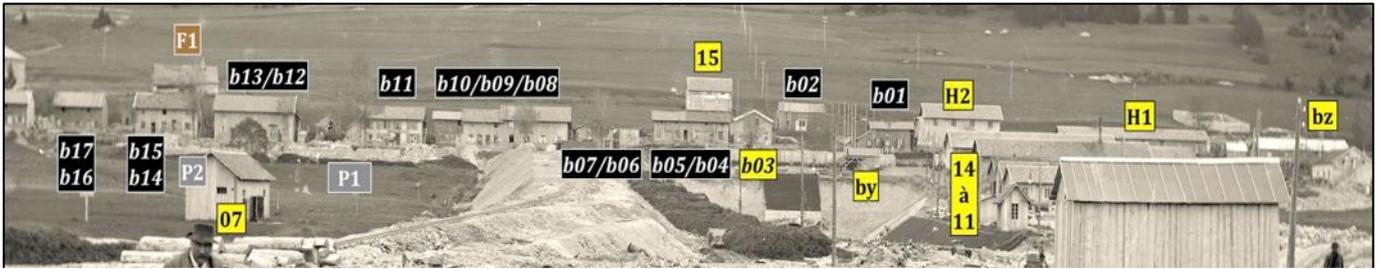
Une vue prise dans l'autre direction (en remontant la rue) permet de voir les baraques **b08**, **b09** et **b11** (**b10**, en retrait, n'est pas visible), toutes avec des enseignes commerciales. La baraque **b08** est le "Café de l'avenir".

Les immeubles PLM (P1 et P2) sont construits en face des baraques **b11** à **b15**.



Réf. JM669, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 6 juin 1913

Ce cliché Parreaux s'attache à présenter la construction des soubassements de l'immeuble **P2** destiné à loger les employés du PLM. Le bâtiment se situe en face de la baraque **b11**. (invisible sur le cliché).



En vue très lointaine, ce cliché Parreaux du 6 juin 1913 montre les soubassements des immeubles **P1** et **P2** en cours de construction. La cabane **by** est toujours présente à droite du tunnel, dans l'enceinte du chantier. À noter, complètement à l'ouest du chantier, des baraques **bz** dont malheureusement aucune autre vue ne vient aider à en préciser la nature.

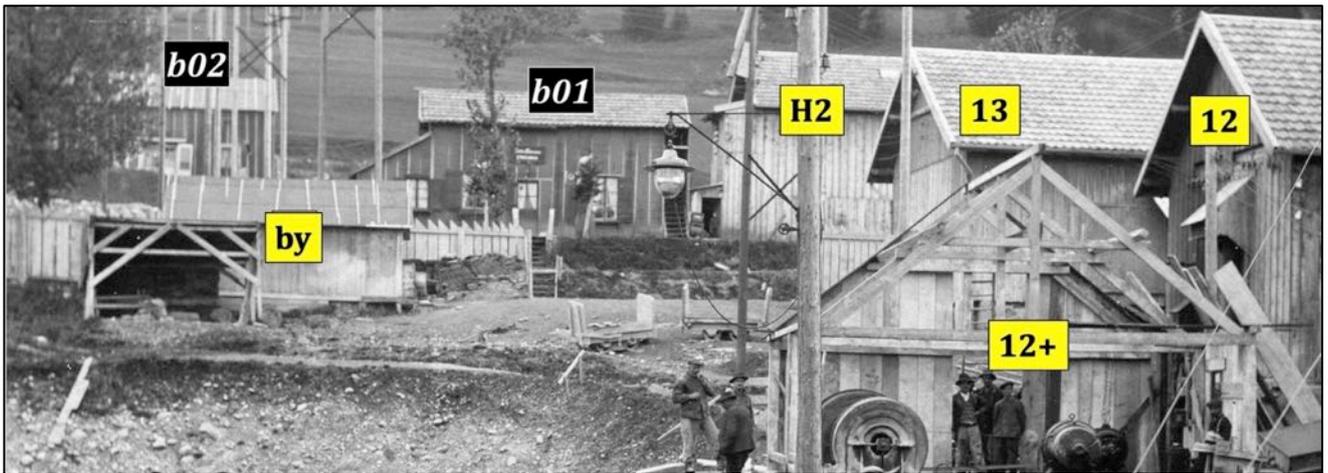


Dans le secteur oriental du "village éphémère" (du côté des fermes), plusieurs baraques de styles très différents ont été construites et fonctionnent depuis un certain temps. La baraque **b22** est une petite maison en dur : elle comporte une enseigne commerciale. À noter une possible baraque **bz**, en arrière de **b20**.

Le petit bâtiment **b23**, construit sur une petite butte, est très certainement l'ancien local des pompes qui existe toujours à la confluence de la route du Bief Blanc et de la rue de la Poudrière (voir ci-contre).



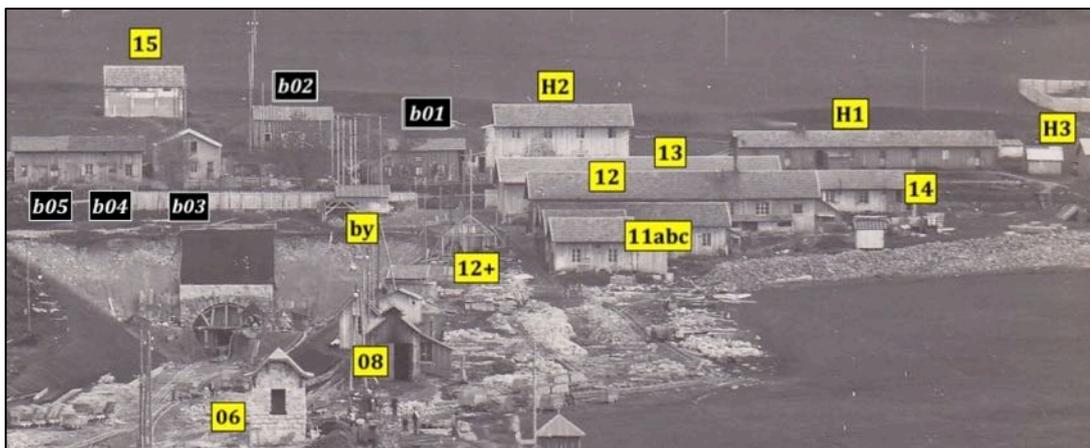
Dans le secteur occidental du "village éphémère", rien de nouveau en juillet 1913. La façade monumentale de la tête du tunnel n'est pas encore construite : on voit toujours le talus végétal soutenu en pied par une murette maçonnée au-dessus de la voûte du tunnel.



En juillet 1913, on construit en urgence et en complément de la baraque **b12** (compression), une baraque **b12+** qui semble abriter des machines tournantes (apports en air comprimé ou en ventilation). La baraque **by** et son pont-plate-forme en bois sont toujours là.



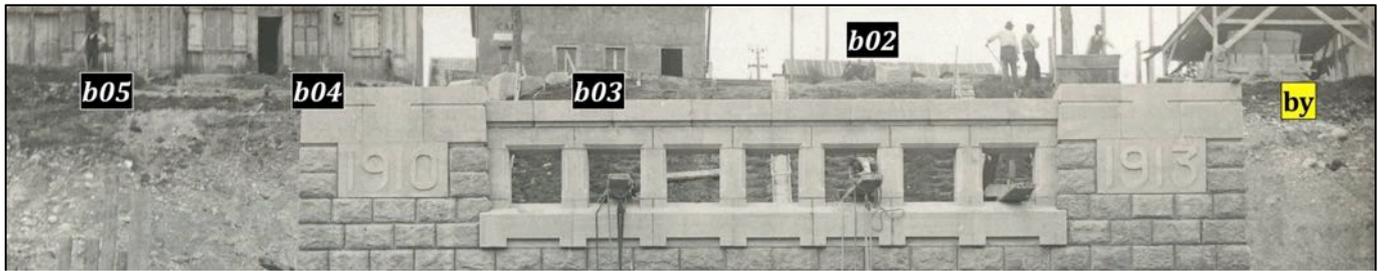
Cette partie gauche et agrandie du cliché ne montre pas de nouvelles baraques. Les immeubles **P1** et **P2** en sont au niveau de la finition du second œuvre. Le local à chevaux **07** est toujours là.



La droite du cliché JM1056 montre la présence des deux baraques **by** et **b12+** à l'intérieur du chantier. On aperçoit le bout de **H3** tout à droite. L'abri de quai **06** est en cours de finition.

06 - La fin du chantier en 1914 et 1915 : les baraques commencent à disparaître

Réf. JM741, ph. Parreaux, date : mars 1914



En fausse contre-plongée, cet extrait de la vue Parreaux focalisée sur la tête et l'entrée du tunnel, permet de voir de plus près la plate-forme **by**. On observe que la baraque-maison **b03** est construite en dur (en parpaings) et qu'elle porte l'inscription "Café" sur sa façade. Les baraques **b04** et **b05** semblent plus frustes.

Réf. JM724, ph. Parreaux, date : avril 1914



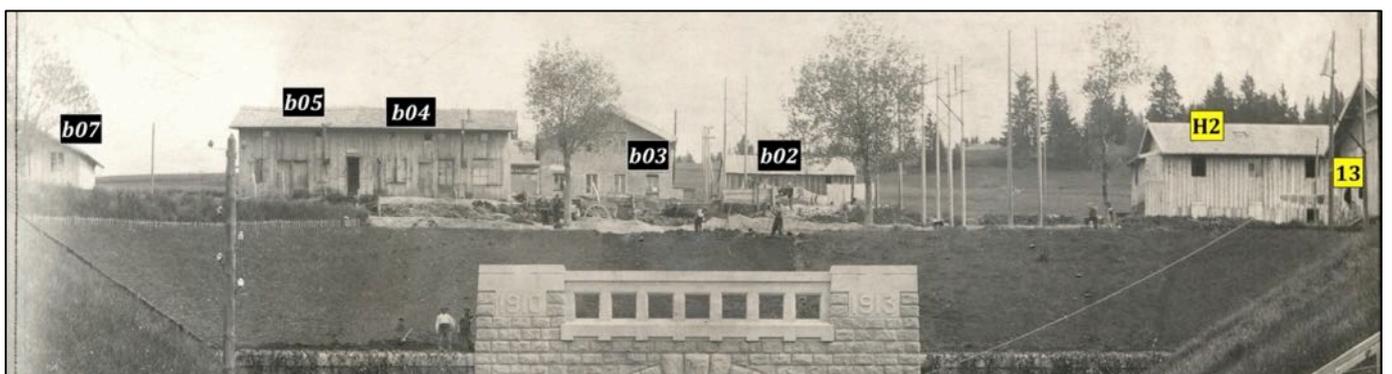
En avril 1914, on note que le bâtiment d'hébergement **H1** semble avoir disparu. On observe que les baraques ont souvent développé des appentis à leur arrière. La petite baraque **b06** a déjà été démolie.

Réf. JM745, ph. Parreaux, date référ.: 12 juin 1914



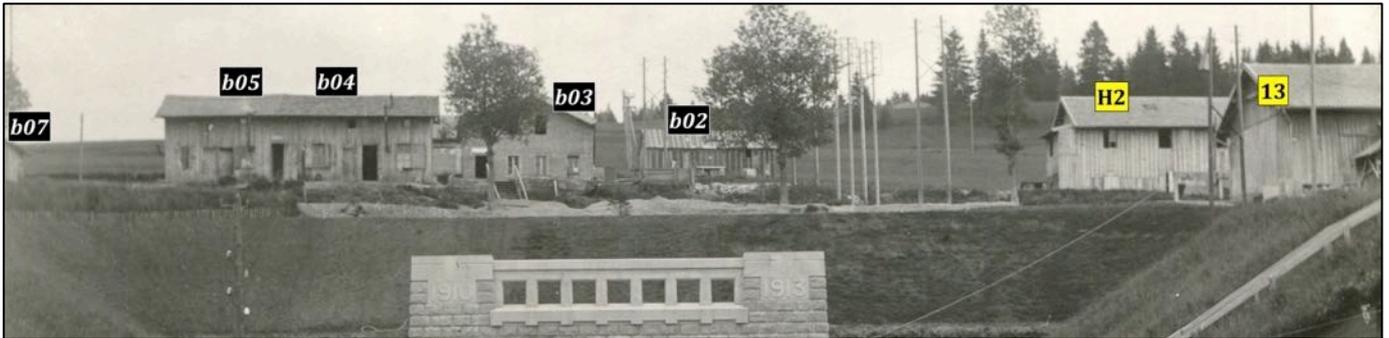
Plusieurs clichés Parreaux ont été pris en juin-juillet 1914 montrant la façade de la tête du tunnel terminée, alors que des essais de voie ont été faits en mai sur une bonne partie de la ligne. Ces clichés permettent de continuer à voir les baraques du "village éphémère". Ici, on note que le pont-plate-forme devant **by** a disparu.

Réf. JM747, ph. Parreaux, date référ.: 23 juin 1914



Le 23 juin 1914 (onze jours après la précédente vue), les baraques **b01** et **by** n'existent plus.

Réf. JM750, ph. Parreaux, date référ.: 2 juillet 1914



Situation inchangée au 2 juillet 1914. Le transformateur (15) est toujours présent, aperçu entre **b03** et **b04**.

Réf. JM564 ph. Parreaux, date référ.: 16 juillet 1914



Pas de changement non plus au 16 juillet 1914. Le cliché fait ressortir l'immeuble **P1** cachant quelques baraques.

Réf. JM760 ph. Parreaux, date : 2nd semestre 1914



La baraque **b02** vient, elle aussi, de disparaître. Les autres constructions suivront bientôt son exemple.

JM1325, coll. Leroy, Ph. non ident., date référ. : 10 avril 1915

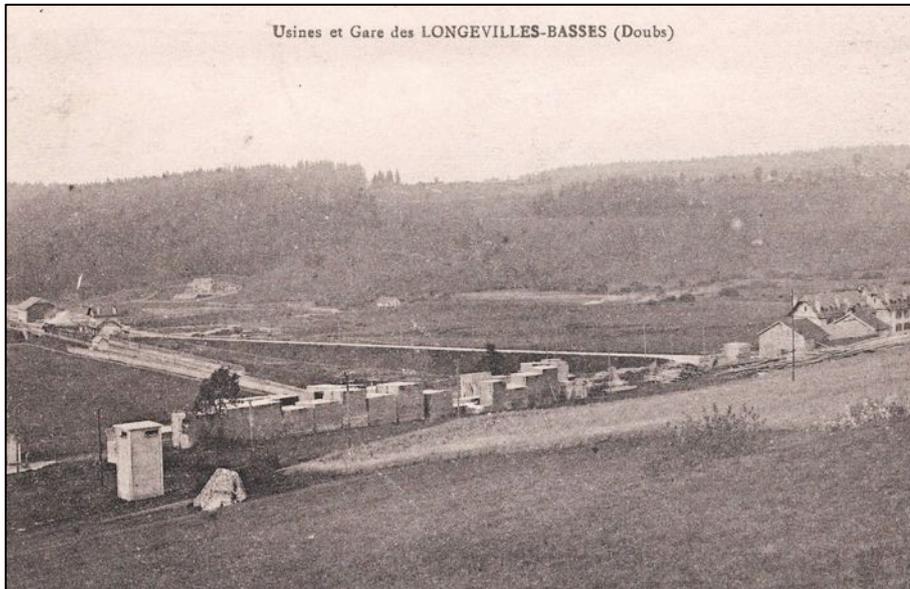


Après l'interruption des travaux sur plusieurs mois suite au déclenchement de la guerre, les travaux de finition du chantier reprennent en avril 1915. La photo ci-dessus (extrait) a été prise le samedi 10 avril 1915 à l'occasion de la reconnaissance officielle des travaux du tunnel (avec Emile Nivert du PLM et Pierre Messin ingénieur des travaux publics au service des Ponts et Chaussées du Jura). Les baraques de chantier (à droite) sont toujours là de même que les baraques d'hébergement, de restauration et de loisirs (sauf la **b02**). À noter, à l'extrême droite, les baraques de chantier les plus à l'ouest (et un transformateur électrique).

07 - L'évolution du site du "village éphémère" dans les années 1930-1950 et en 2024

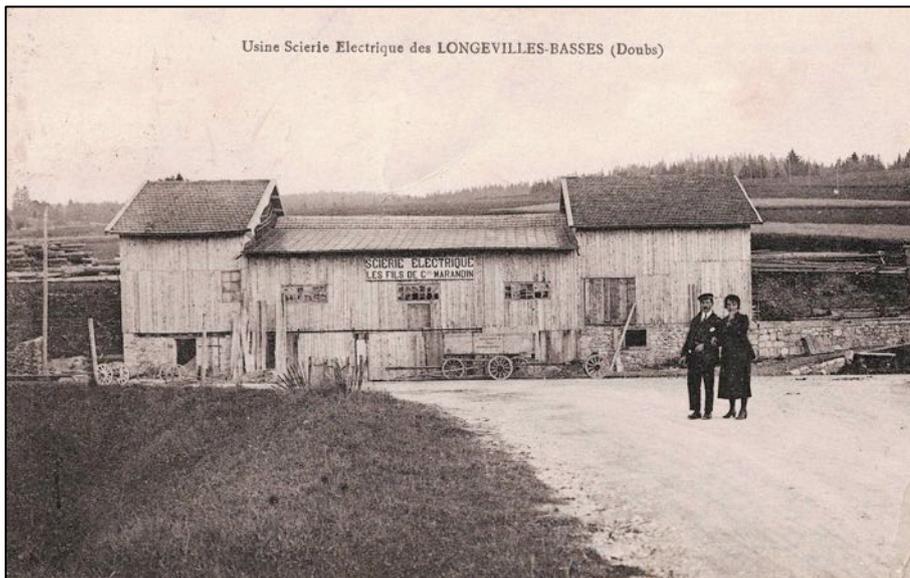
Les baraques temporaires disparaissent assez vite après la mise en exploitation de la ligne Frasne-Vallorbe. La bande de terrain intercalaire entre les rues du Bief Blanc et de la Poudrière semble alors devenir une sorte de "no-man's land".

Des cartes postales des années 1930 indiquent que cette bande de terrain va être largement utilisée par une usine-scierie (la plate-forme ferroviaire servant au déchargement-chargeement et stockage de grumes de bois comme de planches).



Réf. JM1192, coll. Vionnet
CPA, édit. non ident. (sc)
Date : années 1920-1930

Cette carte montre toute la zone au-dessus du tunnel (en partie celle du "village éphémère") occupée par l'Usine Scierie Électrique et ses piles de planches. Un grand bâtiment (l'usine) remplace les baraques **b08** à **b10**, bâtiment qui a brûlé récemment (vers 2020) : une opération immobilière est en cours de réalisation à cet emplacement



Réf. JM1199, coll. Vionnet
CPA, édit. non ident. (sc)
Date : années 1920 (avant 1924)

Du même éditeur que la carte précédente, une autre carte montre l'Usine Scierie Electrique Marandin et, les grumes accumulés. À noter, sur la droite, la ligne électrique venant de l'Usine des Forces Motrices de Joux et ayant alimenté, via le transformateur (15), les installations de chantier désormais disparues.



Réf. JM457
CPA, Vuez (sc)
Date : fin des années 1930

Dans sa légende, ce cliché Vuez mentionne explicitement les bâtiments SNCF : il a donc été pris après 1938.

Les deux immeubles n'ont plus de baraques en face d'eux. un nouveau bâtiment est construit à la place des baraques **b12** et **b13**.



La photo aérienne ci-contre des années 1950 permet d'entrevoir (imaginer) quelques traces au sol de certaines installations anciennes et nouvelles. Le périmètre des baraques de l'entreprise à fonction d'auberges, de cafés ou de cantines (**11 à 14**) est à peine encore visible, de même que l'on peut observer de possibles traces des bâtiments d'hébergement **H1** et **H2**. Le bâtiment **15** (transformateur) construit en dur au tout début du chantier semble lui-aussi avoir laissé sa trace sur le terrain.

La ferme **F1** a définitivement disparu. Les deux immeubles **P1** et **P2** n'ont pas bougé. L'usine-scieerie (brûlée) occupe une grande surface. Le bâtiment en dur construit en face de l'immeuble **P2** est bien visible (encore en place en 2024).

Aujourd'hui (en 2024), il ne reste bien sûr plus rien de ce "village éphémère" de 1910-1915. La bande de terrain entre la rue de la Poudrière et la rue du Bief-Blanc est encore très peu construite aujourd'hui, sauf aux extrémités est et ouest. La plupart des baraques étaient construites au niveau de la rue du bas (ou du Bief Blanc), quelques unes se trouvaient un peu plus sur la pente de terrain entre les deux voies.



Un premier cliché, pris en direction du nord-est, avec Fourcatier au loin, permet d'entrevoir l'ancienne ferme **F3** située au carrefour entre la rue de la Poudrière (au premier plan) et la route descendant du Mont d'Or. Des villas modernes ont été construites depuis les années 50.



Ce second cliché, pris en direction du nord-ouest et des gorges de Fourpéret, montre la bande de terrain entre les deux voies (haute et basse).

On peut approximativement positionner l'ancien bâtiment transformateur (**15**), légèrement décalé par rapport à l'axe du tunnel.

C'est une ou deux dizaines de mètres vers la droite qu'était érigée, au bord de la route, l'ancienne croix.



Ce dernier cliché, en direction de l'ouest, complète la panorama. C'est à l'emplacement des villas actuels que se trouvaient les bâtiments d'hébergement **H1** et **H2**. Là encore, des villas modernes ont été construites depuis les années 50.

Reste à examiner deux cas particuliers, à l'écart du "village éphémère". L'un se situe à la sortie des Longevilles-basses, sur la route de Rochejean, l'autre sur la route du Doubs menant aux gorges de Fourpéret.

08 - Un premier cas particulier : le café restaurant et hôtel de la gare, route de Rochejean



Réf. JM1032, coll. Jacquemin-Verguet, ph. Émile Parreaux - Date réf. : 21 sept. 1912

Sur l'extrait du cliché Parreaux ci-dessus, on peut identifier à l'extrême droite de la photo une construction nouvelle, en dur, une sorte de maison à l'axe perpendiculaire à la route des Longevilles à Rochejean. Il s'agit manifestement d'un petit immeuble construit à l'occasion des travaux de la ligne Frasné-Vallorbe. Malheureusement, aucun autre cliché de la période 1910-1915 ne permet de détailler cette construction.



Réf. JM1191, coll. Vionnet
CPA, édit. non ident. (sc)
Date : années 1930

On retrouve cette maison sur une carte postale des années 1930. Il s'agit du "Café Restaurant Hôtel de la Gare". Le bâtiment comporte un rez-de-chaussée donnant sur la rue, un comble mansardé, un soubassement (avec cave?). Un bâtiment en bois lui a été accolé à l'arrière.

Manifestement cet établissement devait être destiné aux usagers de la gare et de la ligne Frasné-Vallorbe.



Réf. JM1194, coll. Vionnet
CPA, Covin (sc)
Date : années 1930

Une autre vue de ce café Restaurant Hôtel de la Gare, prise en direction de Rochejean. À noter la présence d'un hanger à l'arrière du bâtiment.



Réf. JM1190, coll. Vionnet
CPA, Marandin (9)
Date : années 1930

Prise sous un autre angle, cette photo des années 1930 montre le "Café Restaurant Hôtel de la Gare" dans son état de fonctionnement d'alors.

Il est difficile d'imaginer que la construction vue en 1912 était déjà destinée à la restauration et à l'hôtellerie.



Réf. JM1193, coll. Vionnet
CPA, Combiar-Cim
Date : années 1980

Cinquante ans environ après le cliché précédent, cette carte postale moderne Cim des années 1980 montre l'hôtel de la gare profondément transformé. L'étage de combles est devenu un premier étage avec fenêtres, le bâtiment ayant été surélevé. Des poteaux en béton renforcent la structure pour porter la nouvelle toiture.

À noter que les fenêtres d'étage de la façade-pignon sur rue n'ont pas fondamentalement changé.



*Photo actuelle
Date : années 2020*

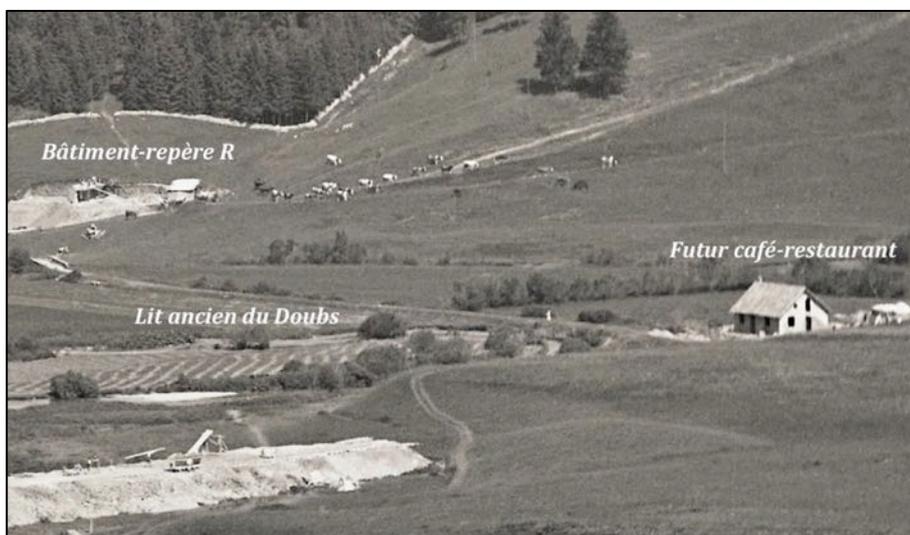
L'hôtel a disparu pour laisser place à des logements. La structure à poteaux de renfort n'a pas été modifiée.

09 - Un autre cas particulier et isolé : le café restaurant de la gare (Ferrario Giovani)

D'autres constructions temporaires ont vu le jour en d'autres endroits des Longevilles. C'est le cas notamment d'une construction nouvelle (maison), apparue au tout début des années 1910 le long de l'actuelle rue du Doubs. Cette voie était, en fait, une route qui, descendait initialement du village-centre des Longevilles pour gagner la confluence du Bief-Rouge et du Doubs, à l'entrée des gorges de Fourpéret.

Ce bâtiment nouveau se trouve au bord du Doubs à l'endroit où le Doubs faisait alors un quasi demi-tour dans un de ses méandres (épingle à cheveux) : c'est à cet endroit que l'on a créé une dérivation du Doubs pour que celui-ci joigne directement la confluence avec le Bief-Rouge de façon à permettre la création de la plate-forme ferroviaire à la place du lit ancien du Doubs.

Cette construction apparaît sur les clichés anciens au premier semestre 1911. Elle va être agrandie à plusieurs reprises et devient très vite, pendant le chantier des longevilles, un café-restaurant, "**Le Café Restaurant de la Gare**" (!... non encore construite).



*Réf. JM605, fonds E. Parreaux,
Ph. É. Parreaux,
Date référ. : 28 juin 1911*

Ci-dessus et à droite, ce cliché Parreaux de fin juin 1911 montre le méandre initial du Doubs (avant la dérivation de celui-ci) avec cet étonnant tracé en épingle à cheveux devant lequel le futur Café-restaurant de la Gare est en train d'être construit (partie centrale). À l'arrière-plan, le bâtiment-repère R sort de terre.



*Réf. JM636, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux (extrait)
Date référ. : 9 février 1912*

Sept mois plus tard, le Café-restaurant de la Gare a déjà pris de l'ampleur (une extension vers le nord) et s'est doté d'une enseigne commerciale et publicitaire sur le toit de la partie originelle centrale : "CAFÉ RESTAURANT DE LA GARE".

Difficile pour les ouvriers du chantier des Longevilles de ne pas être attiré par ce nouveau lieu de vie aux Longevilles.



*Réf. JM637, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux (extrait)
Date référ. : 16 février 1912*

Cette autre vue Parreaux de la même période permet d'apercevoir le Café-restaurant de la Gare, avec, au premier plan, le lit ancien du Doubs.

On peut voir, sur la gauche, la culée maçonnée "côté Frasne" du pont-route futur. Le lit nouveau du Doubs n'a pas encore été creusé : celui-ci léchera plus tard la culée.



*Réf. JM373, coll. P.-A. Vionnet
Ph. non ident. (Parreaux?)
Date : 1913*

Cette photographie montre, au premier plan, le lit nouveau du Doubs qui est désormais ouvert ou prêt à l'être. On a renforcé le bord du chemin par un mur maçonné.

En arrière, on découvre le Café-restaurant de la Gare, avec son enseigne sur le toit. Une extension, un peu surélevée, a été ajoutée au sud.

On note la présence d'une petite cabane devant le Café-restaurant, au droit de l'ouverture du nouveau lit oriental du Doubs (cabane de chantier?).

La carte postale suivante va permettre d'identifier le propriétaire du Café-restaurant, un certain Ferrario Giovanni.



3. LES LONGEVILLES-BASSES (Doubs) — Restaurant Ferrario Giovanni

*Réf. JM1135, coll. Vionnet
Ed. et ph. non ident. (3)
Date : 1913-1914*

On imagine que le nouveau cours oriental du Doubs est maintenant ouvert (cf. bordure du chemin le longéant).

Le Café-restaurant Ferrario Giovanni est très actif (quelque 25 personnes présentes), avec ses extensions nord et sud ouvertes. La cabane de chantier est présente devant le Café-restaurant.



*Réf. JM724, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux (extrait)
Date : avril 1914*

Cette vue Parreaux d'avril 1914 permet de voir le lit nouveau du Doubs filant droit vers la confluence (le méandre initial a été supprimé).

Le bâtiment-repère R a déjà bien évolué. Quant au Café-restaurant de la Gare, il est constitué de deux bâtiments accolés (l'enseigne est sur le toit du bâtiment originel central).



2. LES LONGEVILLES-BASSES (Doubs) — Entrée du Fourpéret

*Réf. JM516, coll. Guyon
CPA, édit. non ident.
Date : 1914*

Au premier-plan de cette carte postale, on voit le Café-restaurant de la Gare encore bien actif (mi-1914?). Au fond, les trois maisons au pied de Fourcatier sont terminées.

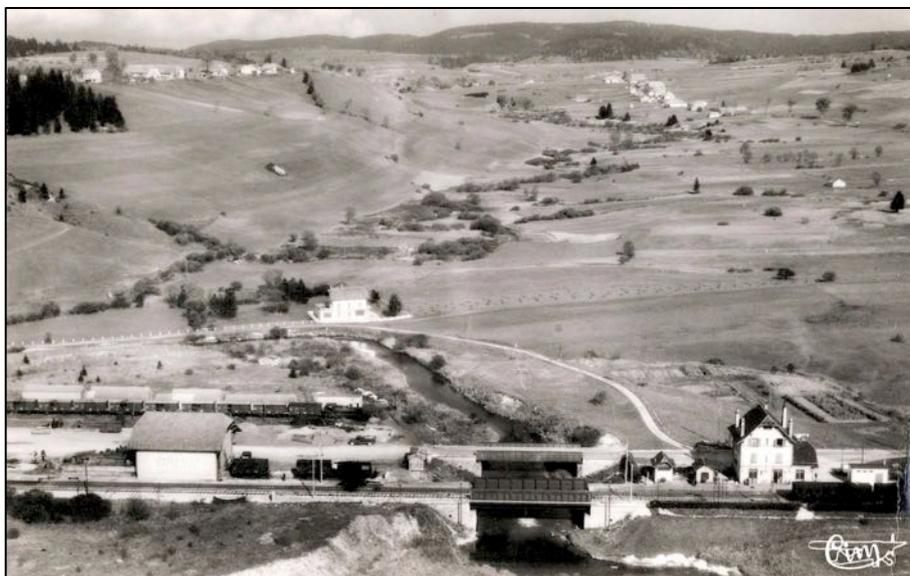
On voit le Doubs dans son lit nouveau contournant la plateforme ferroviaire.



Réf. JM1167, coll. Vionnet
CPA, Vuez
Date : années 1930

Sur cette carte postale tardive, on voit que les baraques provisoires du Café-restaurant de la Gare ont été remplacées par un immeuble de deux étages avec combles.

Au premier plan on peut encore voir la passerelle ancienne qui permettait de passer entre les deux rives du Doubs à l'entrée des Gorges du Fourpéret. Elle était antérieure aux travaux du Frasne-Vallorbe.



Réf. JM1166, coll. Vionnet
CPA, Combier-Cim (385-47)
Date : ca 1955

Sur cette vue aérienne Cim (autour de 1955), outre les installations ferroviaires visibles au premier plan, on peut voir, dans l'angle fait par le Doubs dérivé, l'immeuble de deux étages avec combles qui a remplacé le (temporaire) Café-restaurant de la Gare.

C'est ce bâtiment que l'on peut voir encore en 2024 (photo ci-dessous). On aperçoit le cours nouveau du Doubs filant droit vers la confluence avec le Bief-Rouge.



*
* *

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 [Baraquements de chantier et d'hébergement](#)