



FICHE ITINERAIRE

VOIE VERTE PLM

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

Long : 19 Km

COMMUNES :

Début :
Perrigny (39)

Fin :
Châtillon (39)

Lieudit :

Rue du Mont Neuf

Route Départementale 151

Coordonnées GPS :

46°40'04.6"N 5°35'21.0"E

46°39'21.8"N 5°43'28.0"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

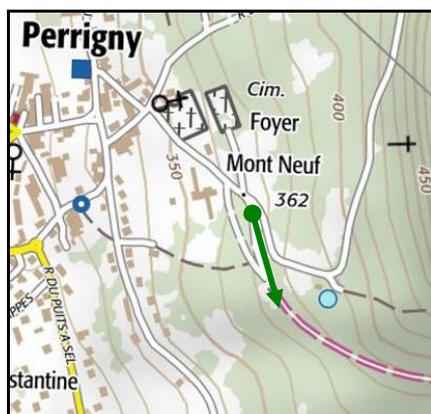
Au départ de Lons le Saunier, deux lignes de chemin de fer montaient vers les hauts plateaux du Jura, empruntant toutes deux le seul passage géographique possible, la reculée de Revigny :

- Une ligne en écartement normal (n° IGRF **39300.03N**) construite par la compagnie du PLM et se dirigeant vers Champagnole. S'élevant très vite par de fortes rampes, elle est la plus haute des deux lignes de la vallée. Fermée en 1953, longtemps laissée à l'abandon, elle ne sera défermée que dans les années soixante et il faudra attendre les années deux mille pour la voir transformée en Voie Verte PLM.
- Et une ligne métrique locale qui se dirigeait vers Clairvaux, plus au sud. Elle remontait elle aussi la reculée de Revigny parallèlement à la ligne PLM, mais beaucoup plus bas dans la vallée. Sur les communes de Conliège et Revigny, sa plateforme est devenue un chemin de promenade : la [Voie du Tacot](#).

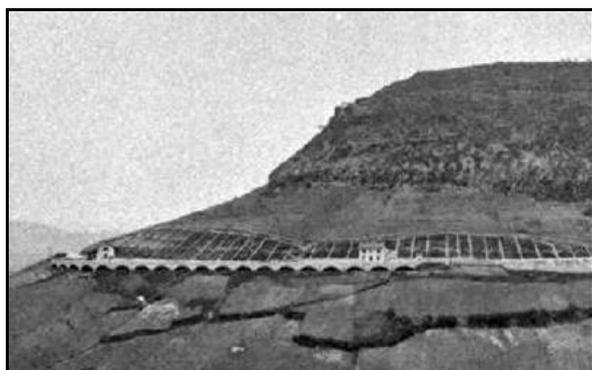




DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début de la voie verte dont on voit la barrière au sommet du chemin



La gare de Conliège repose sur une large plateforme supportée par des arcades.

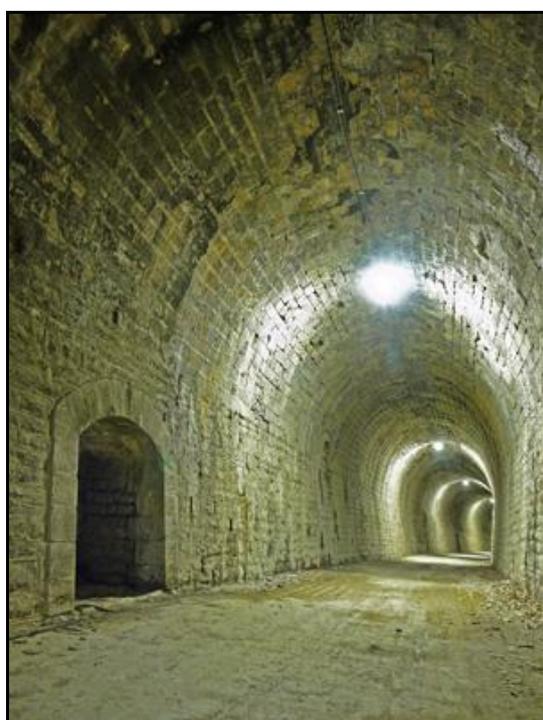




La gare transformée en habitation privée côté cour et côté voies



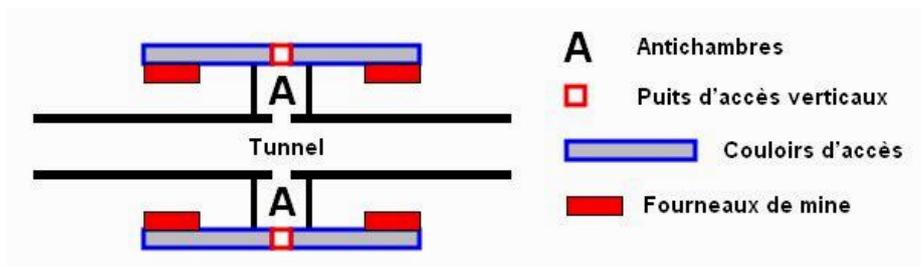
Peu après la gare, le passage sur le viaduc de Vertancul



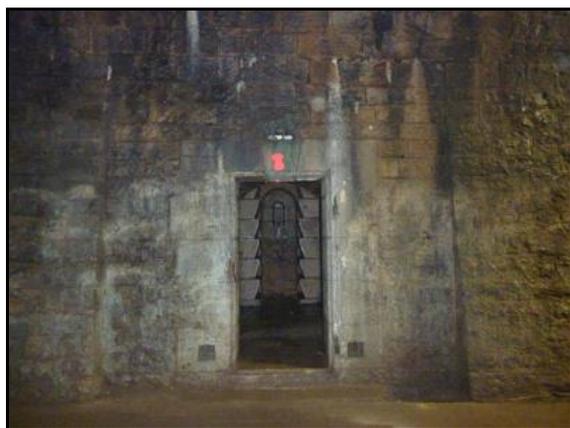
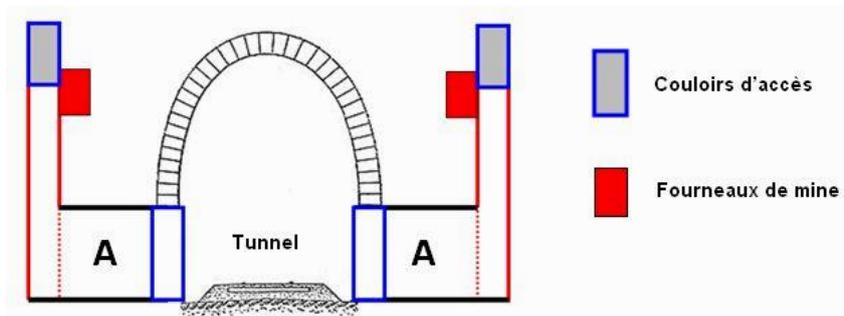
Puis vient le premier tunnel de la ligne, celui de la Diane, dit aussi de Conliège, 889 m de long
Sa galerie est éclairée comme celles de tous les autres tunnels qui vont suivre

Il a temporairement servi de champignonnière entre son abandon et le début des travaux pour la voie verte. Ses extrémités étaient alors fermées par des murs avec des portes.

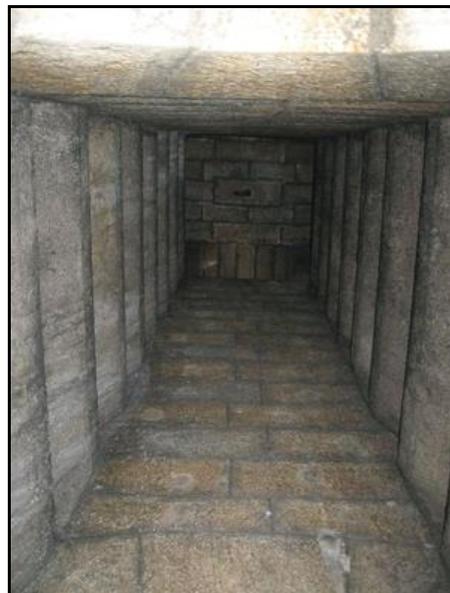
A 600 m de son entrée, il présente 4 chambres de dynamitage latérales destinées à sa destruction en cas de guerre car il était considéré comme stratégique.



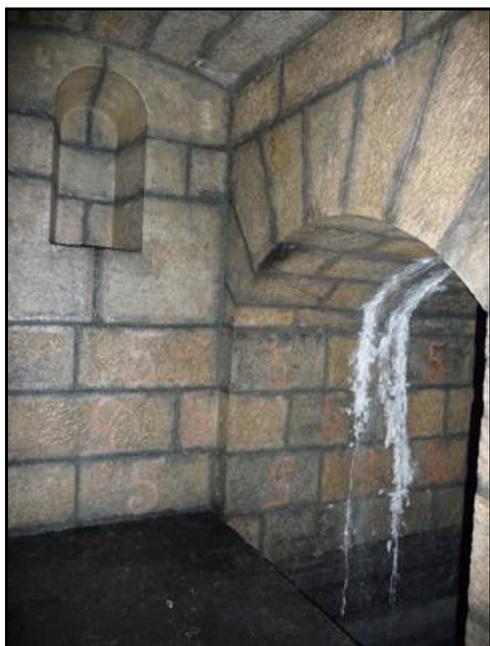
Ci-dessus et ci-dessous, disposition des chambres de dynamitage vues en plan et en coupe



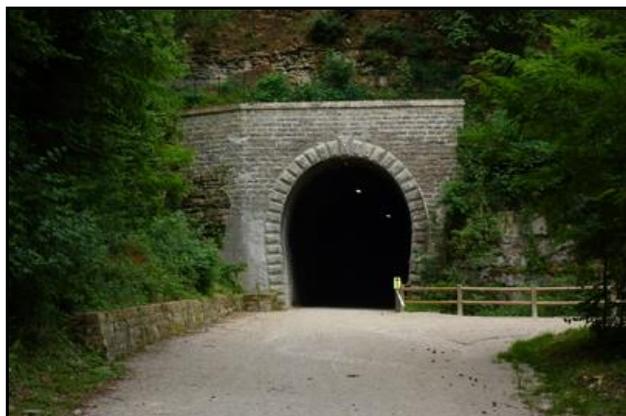
Antichambre et puits d'accès vertical avec ses marches en pierre



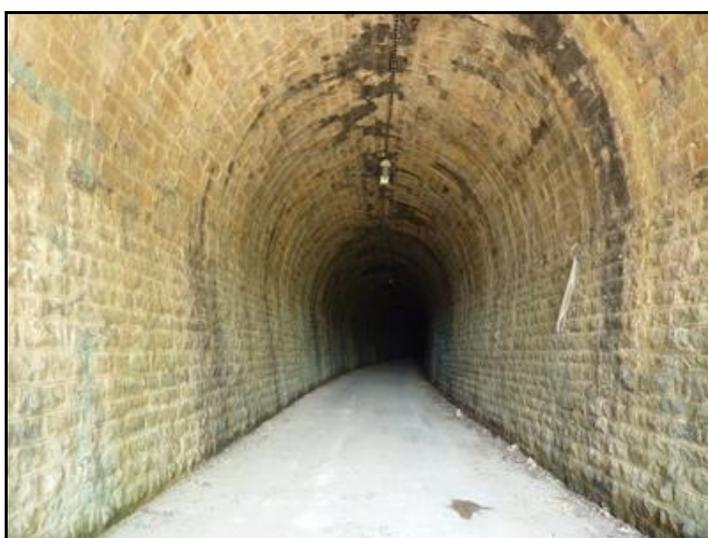
Détail des marches en opposition qui permettent de grimper vers les fourneaux de mine
Et puits d'accès vu d'en bas



Ci-contre, l'un des fourneaux de mine
Il y en a deux de chaque côté de la galerie.
Une fois les explosifs mis en place avec leur système d'allumage électrique, les antichambres et conduits d'accès étaient bouchés avec des sacs de sable pour faire bourrage et augmenter l'effet de compression de l'explosion.



L'entrée et la sortie du tunnel de la Diane



Deuxième souterrain de la ligne, le tunnel des Tilleuls, ouvrage courbe de 254 m de long



L'entrée et la sortie du tunnel des Tilleuls



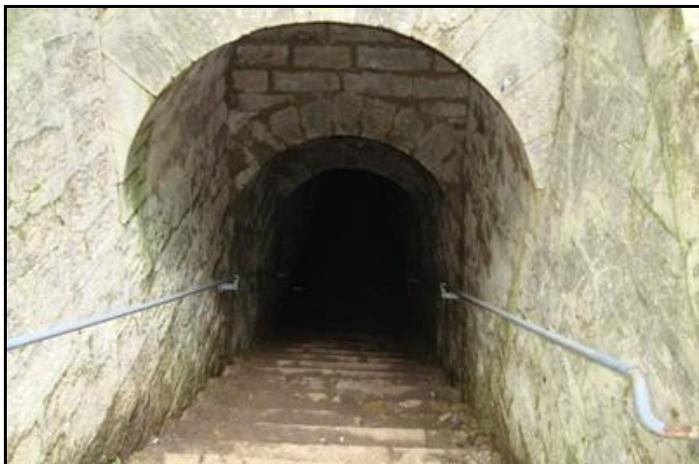
Ci-dessus et ci-dessous,
le tunnel des Tilleuls est presque aussitôt suivi par la tranchée couverte des Cent Marches,
souterrain droit de 90 m de long non éclairé mais dont le franchissement s'effectue sans problème



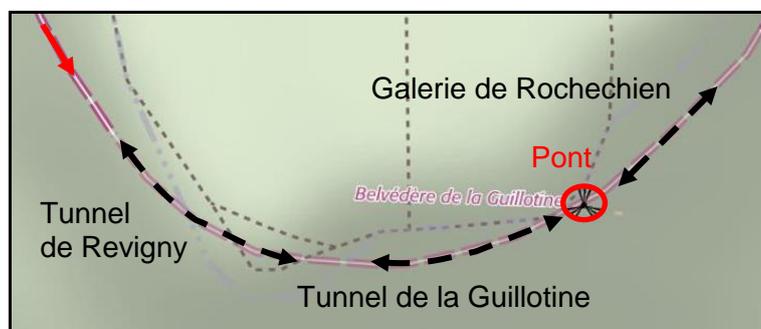
L'entrée et la sortie de la galerie des Cent Marches

Cette tranchée couverte doit son nom à la proximité d'un ponceau particulier qui passe sous la voie (**cercle rouge** sur la carte ci-dessus). En effet, celui-ci a été conçu pour livrer passage à un sentier qui se trouvait là. Et comme la pente du terrain est très forte, ce petit souterrain comporte des escaliers et... cent marches.

L'entrée haute et la sortie basse du ponceau des Cent Marches qui livre passage à des itinéraires de randonnée.



L'intérieur du souterrain avec sa voûte à ressauts



Le franchissement du belvédère de la Guillotine nécessitait 4 ouvrages d'art en suivant :

- Le tunnel de Revigny, 247 m de long.
- Celui de la Guillotine, 127 m.
- Un pont métallique cage.
- Et une galerie de protection, dite de Rochechien, 40 m de long.

L'une des niches de la galerie du tunnel de Revigny possède une particularité. Elle possède une petite ouverture qui permet de se glisser entre la paroi rocheuse de la galerie proprement dite, et la maçonnerie du tunnel.



Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie du tunnel de Revigny



Ci-dessus et ci-dessous, dans une niche, le regard qui permet de se glisser derrière la paroi du tunnel

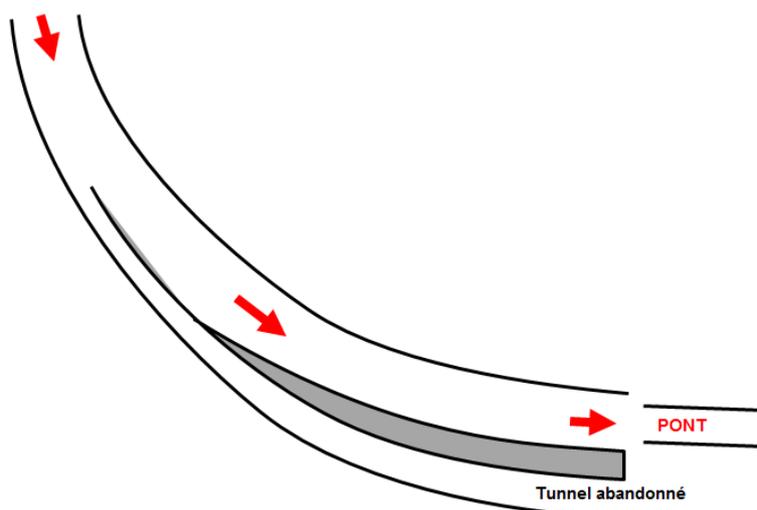


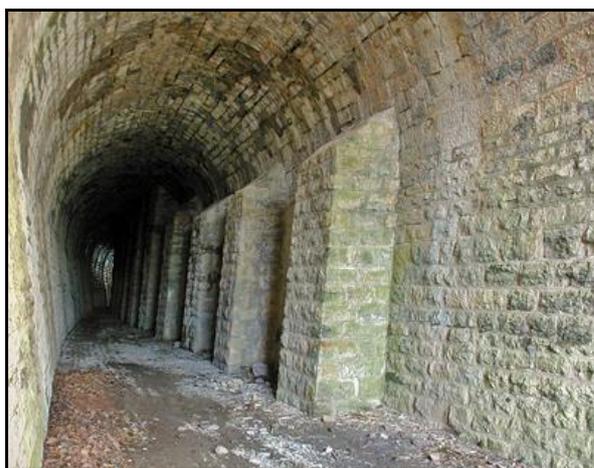


Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée élargie du tunnel de la Guillotine et ses deux sorties
A gauche la sortie initiale abandonnée et à droite la sortie ferroviaire après modification de l'ouvrage



Le tunnel de la Guillotine est un ouvrage très particulier. Il a d'abord été réalisé comme n'importe quel autre tunnel de la ligne et devait être suivi d'un remblai qui devait traverser un petit ravin voisin. Mais le terrain s'est avéré instable et le remblai se tassait au fur et à mesure de sa construction. Raison pour laquelle il s'est avéré nécessaire de construire un pont à la sortie du tunnel. Mais pour donner une assise plus solide à ce pont, il a fallu modifier le tracé de la voie et renfoncer cette dernière plus profond dans la falaise. Le tunnel a donc été élargi et une paroi médiane a été construite pour soutenir la voûte. Si bien que, comme le montre le schéma ci-dessous, le tunnel a une entrée et deux sorties, dont l'une qui n'a jamais servi.





La galerie élargie et séparée en deux par une paroi de renfort médiane
 Sur la photo de gauche, la galerie ferroviaire est à gauche
 La photo de droite montre le tunnel initial abandonné



Le pont métallique cage hier et aujourd'hui
 A gauche, la sortie du tunnel de la Guillotine ; à droite, l'entrée de la galerie de Rochechien



L'intérieur de la galerie de protection ajourée de Rochechien qui fait suite au pont de la Guillotine



L'entrée et la sortie de la galerie de Rochechien
Elle a été construite pour protéger la voie de chutes de pierres



Un peu plus loin, pour sortir de la reculée de Revigny et déboucher sur le plateau, la voie ferrée franchissait une profonde tranchée qui a été elle aussi recouverte pour éviter les chutes de pierres
Cette tranchée a été privatisée, fermée et est devenue une cave pour un producteur vinicole
La voie verte fait donc un léger contournement aménagé (flèches rouges)



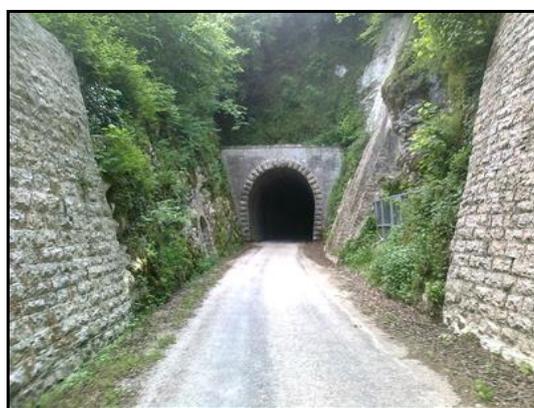
La gare habitée de Publy Vevy



La gare de Verges, elle aussi habitée



Ci-dessus et ci-dessous, le dernier tunnel de la ligne, celui de Verges, 200 m de long



La fin de la voie verte, sur la RD 151, à l'entrée de Châtillon.
Pas de photo actuelle disponible pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous.

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.