

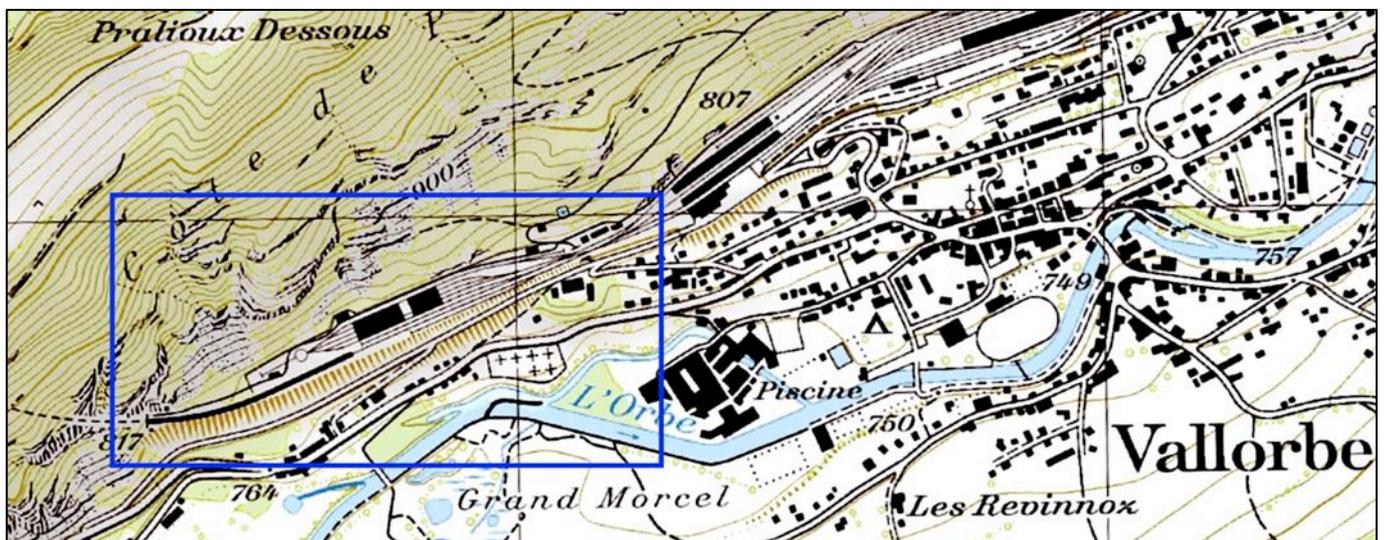
<http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Chronoramas-FV.html>

Point hectométrique de la tête Suisse du tunnel de la ligne Frasne-Vallorbe (depuis Frasne) : 234,52 hm.  
Point hectométrique de la nouvelle gare de Vallorbe (depuis Frasne) : 244,83 hm..

De nombreuses cartes postales, prises notamment par le photographe-éditeur suisse Armand Deriaz, montrent l'important chantier qui s'est développé à Vallorbe entre la tête du tunnel du Mont d'Or et la nouvelle gare, sur environ 1 km de long. Ce secteur de l'avant-gare (adoptons ici ce vocable pour simplifier) est impacté à double-titre par l'opération de construction de la nouvelle ligne Frasne-Vallorbe :

- c'est d'abord le terrain sur lequel de nombreuses activités de chantier ont été développés : concassage de matériaux, stockage de matériels, installations diverses (techniques ou pour les ouvriers), etc. ;
- mais c'est aussi, surtout en seconde phase, le terrain sur lequel va passer la future double voie entre tunnel et gare et sur lequel vont être construits différents bâtiments fonctionnels définitifs (dépôts de locomotives, ponts-tournants...).

N'est pas considéré ici le chantier développé derrière la nouvelle gare de Vallorbe (avec la carrière dans le pied du Mont-d'Or). Se reporter pour cela au Chronorama "*Construction de la gare nouvelle de Vallorbe (Suisse)*".

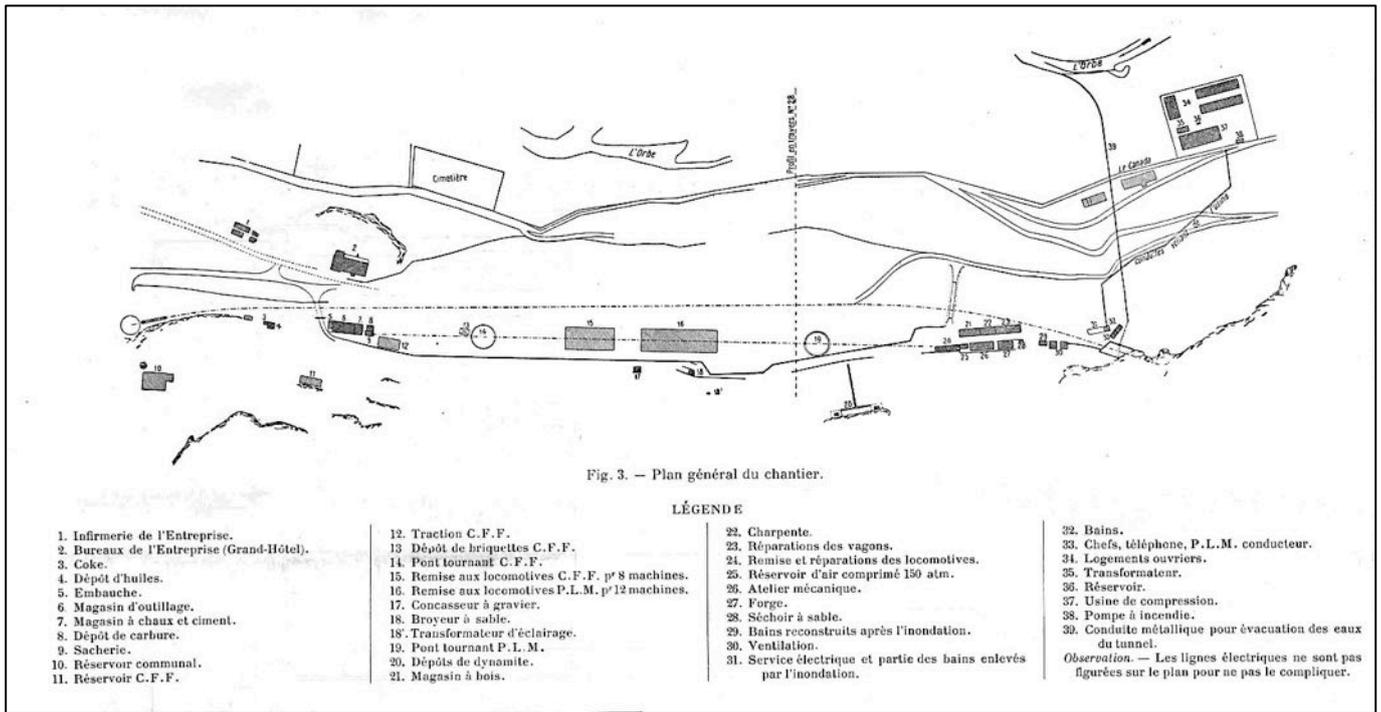


## 01 - Le repérage des lieux et des installations

L'examen des cartes postales et des autres vues tirées des rapports officiels publiés peut donner l'impression d'une certaine "pagaille" (comme tout grand chantier du reste). Il est difficile de bien s'y retrouver (installations photographiées, orientation des prises de vue...) d'où la nécessité de trouver des points de repère temporaires (ceux des années 1910-1915) ou permanents. Mais il faut aussi pouvoir retrouver aujourd'hui les emplacements des diverses installations sachant que tout ce terrain a été profondément transformé (création de nombreux et importants remblais cachant les ouvrages visibles sur les vues de l'époque : **voir annexe**). Autant il est aisé de situer toutes les vues en lien avec la tête du tunnel (un point fixe, unique), autant le chantier multi-activités de l'avant-gare, d'une longueur d'un kilomètre, s'avère complexe à maîtriser.

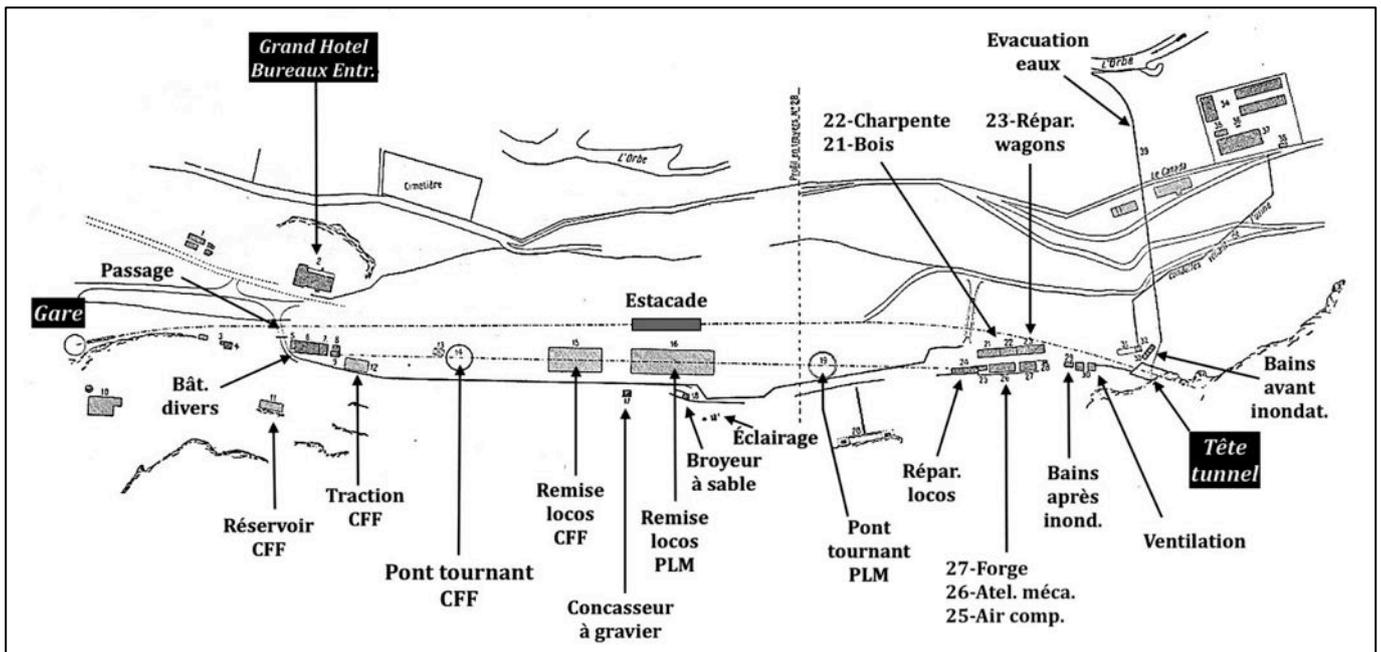


Par chance, une clé nous est fournie par le plan de l'ingénieur suisse F. Soutter, publié dans sa note "Entreprise du Tunnel du Mont d'Or, Note sur la construction du raccourci Frasne-Vallorbe, Bulletin Technique de la Suisse Romande, octobre-décembre 1913). Encore faut-il pouvoir situer chaque élément de ce plan par rapport aux cartes géographiques récentes.



Agrandissons et redétaillons ce plan. À partir du plan Soutter, sur le schéma ci-dessous, plusieurs éléments-répères peuvent être pointés qui vont aider à s'y retrouver :

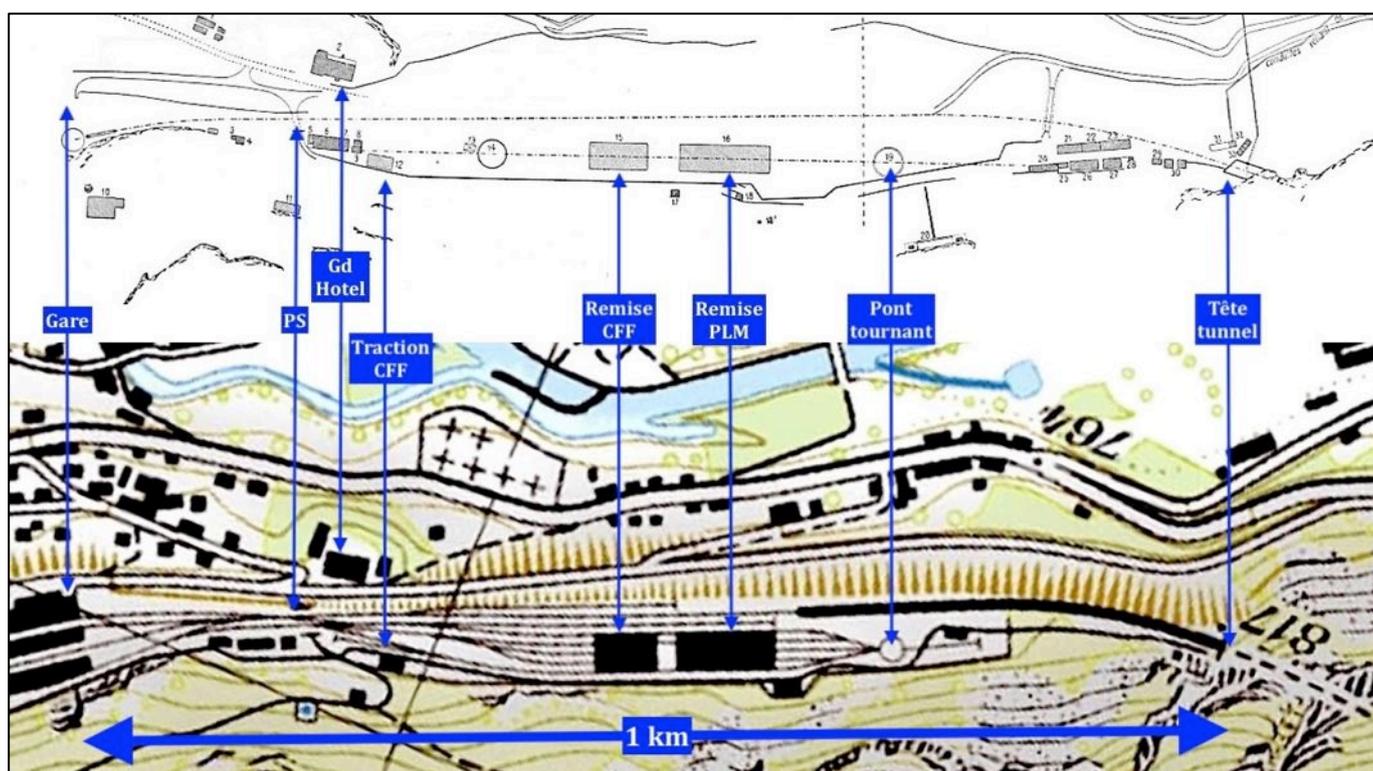
- la tête du tunnel, bien sûr, ce point fixe référentiel bien précis ;
- la nouvelle gare de Vallorbe, mais celle-ci ne va sortir que progressivement du sol, entre 1911 et 1913 (inaugurée en septembre 1913) ;
- un bâtiment important, le Grand Hôtel de Vallorbe ; c'est dans ce Grand Hotel que vont essentiellement s'installer les bureaux de l'Entreprise (et ceux des maîtres d'ouvrage CFF et PLM) et que seront logés certains "patrons", notamment Lucien Fougerolle et son épouse ;
- enfin, une construction particulière bien visible sur certaines vues, une estacade (un viaduc à voûtes maçonnées) ; cette estacade, non mentionnée par Soutter et visant à servir de fondation à la nouvelle voie ferrée (en surélévation), va disparaître sous les remblais et aujourd'hui sous la végétation.



Arrêtons nous un instant sur le Grand Hôtel. Il possède une allure bien particulière avec une toiture atypique facilement reconnaissable. Il accueille aujourd'hui l'Office Fédéral des Migrations. On repère très bien ce bâtiment sur les vues anciennes, constituant un "phare" bien utile pour s'y retrouver sur le chantier.



Recalons maintenant le plan Soutter par rapport à la carte moderne (attention l'orientation est modifiée, le nord est vers le bas et on fait pivoter plan et carte d'une vingtaine de degrés).



## 02 - En préalable, quelques vues générales du chantier

Examinons d'abord deux clichés de la SAGAG (Société Anonyme des Arts Graphiques - Genève) publiés dans la note de 1913 de l'ingénieur F. Soutter de l'entreprise Fougerolls (clichés plus bas). Le premier cliché SADAG est pris depuis la tête suisse du tunnel en direction du nord-est. Sur la photo assez médiocrement restituée dans l'article, on identifie malgré tout le Grand Hôtel et tout au fond, la nouvelle gare de Vallorbe déjà terminée. La remise des locomotives CFF (n° 16 du plan Soutter) est en construction, bien visible. Le terrain à droite de la remise des locomotives est un remblai en surélévation ; l'estacade à arches maçonnées est complètement noyée dans le remblai qui va porter la double voie ferrée. La future voie de service conduisant aux remises et au pont roulant est en contrebas entre remblai et Mont-d'Or). Les bâtiments au premier plan sur la gauche correspondent aux numéros 29 et 30 du plan Soutter (ventilation et bains réinstallés). Puis viennent les bâtiments 21 à 28. Ce premier cliché peut dater de la mi-1913.

Le second cliché, explicitement daté lui, du 12 octobre 1911 (un an environ avant le précédent) est pris selon une orientation totalement opposée, en direction de la tête du tunnel. À gauche, l'estacade à arches voûtées est bien visible : c'est le point de départ du futur remblai menant au tunnel. Les installations au premier plan à droite sont le concasseur à gravier (n°17), puis le broyeur à sable (n°18).

En arrière-plan et tout-à-fait à droite, on peut identifier le bâtiment 18' (transformateur d'éclairage). On n'a pas encore remblayé le terrain entre estacade et tunnel. À noter qu'à cette date (12 octobre 1911), les inondations de fin 1912 et d'avril 1913 ne se sont pas encore produites.

Réf. F. Soutter - Date référ. : 12 octobre 1911

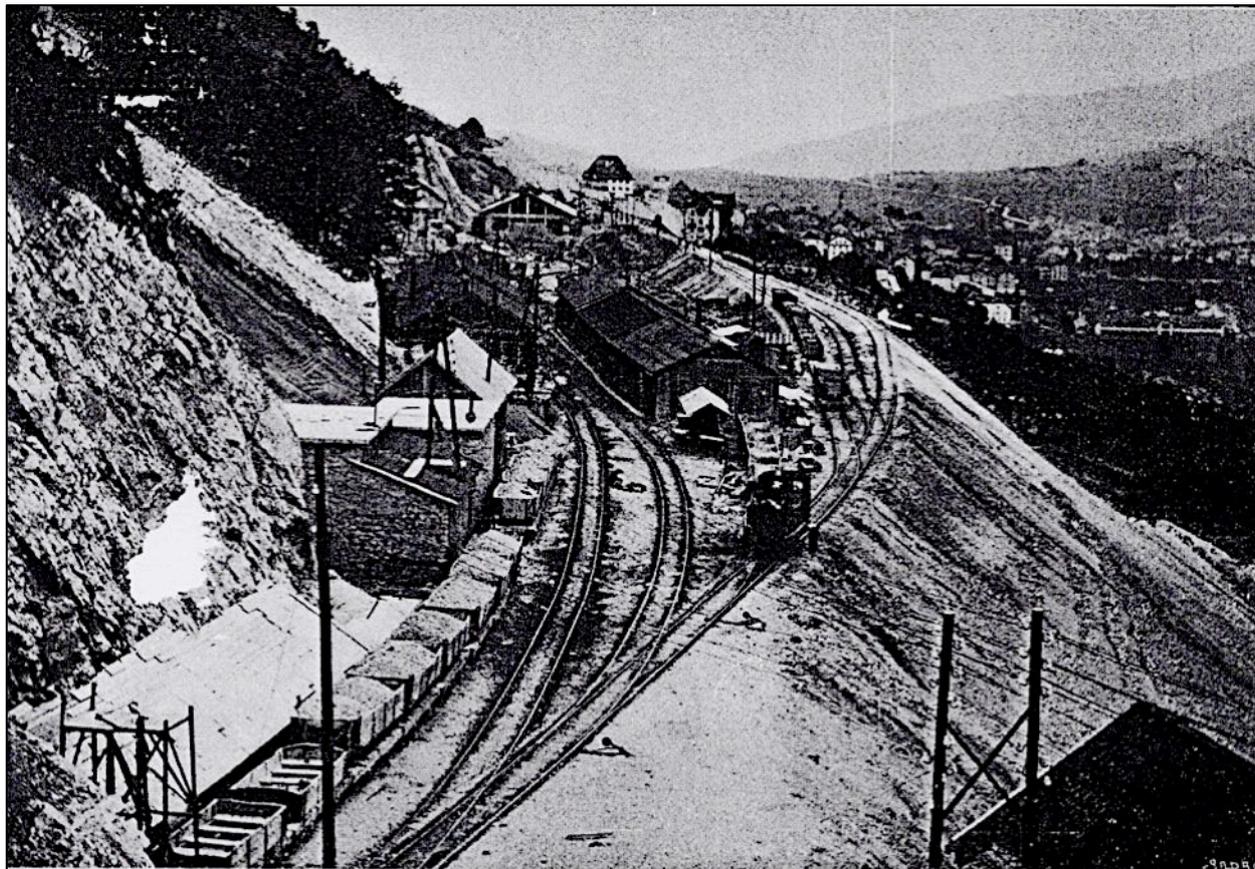


Fig. 1. — Vue générale du chantier.

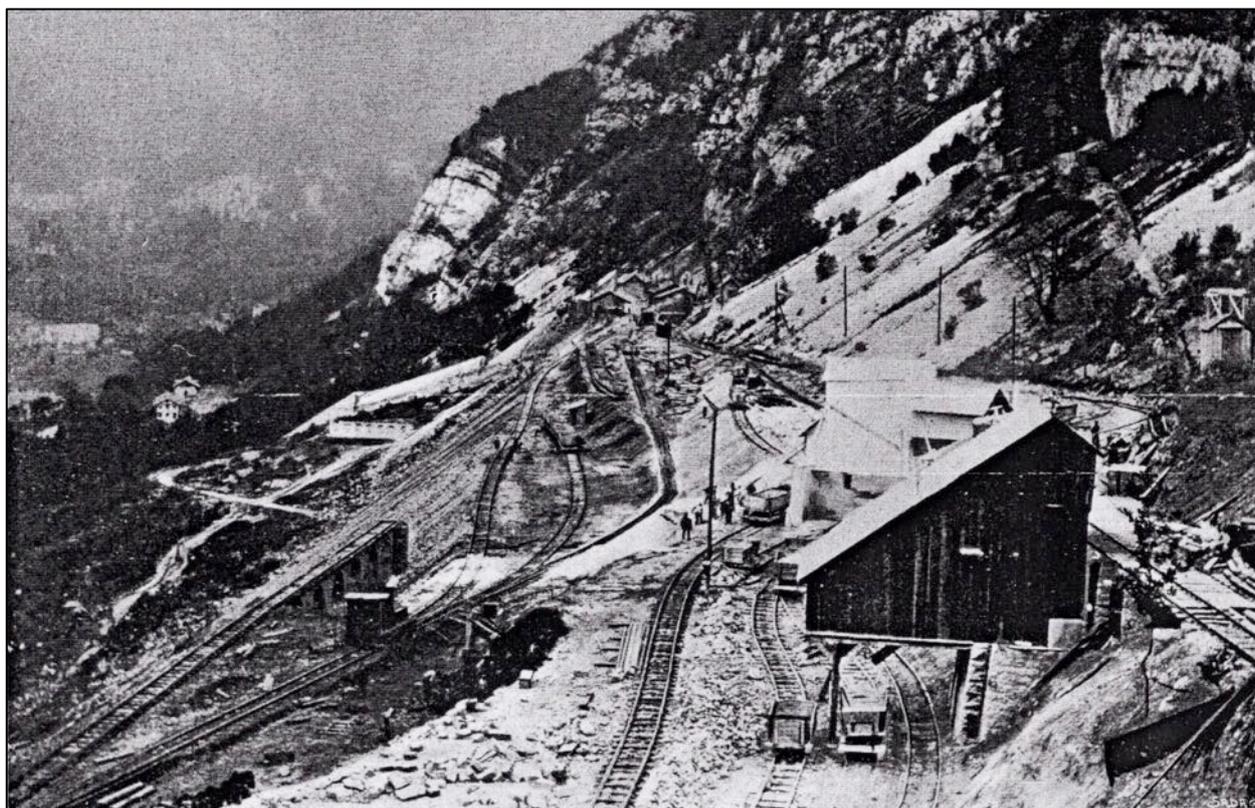
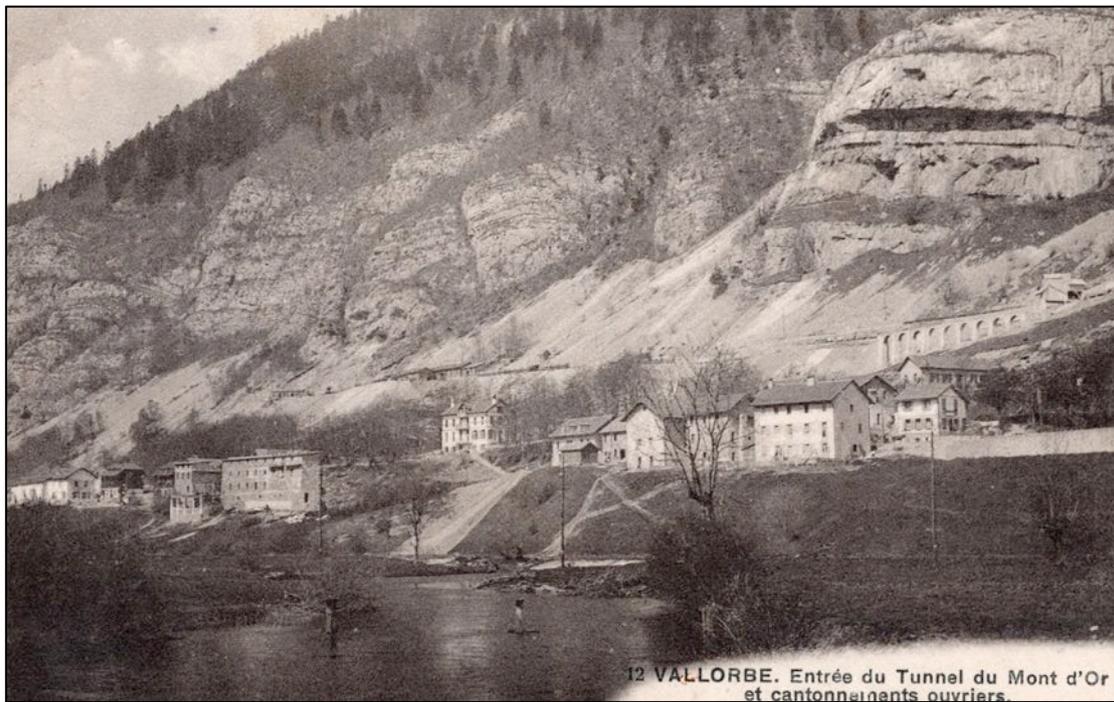


Fig. 2. — Vue générale du chantier (12 octobre 1911).

Deux autres clichés (cartes postales) fournissent d'autres et intéressantes vues globales du chantier.

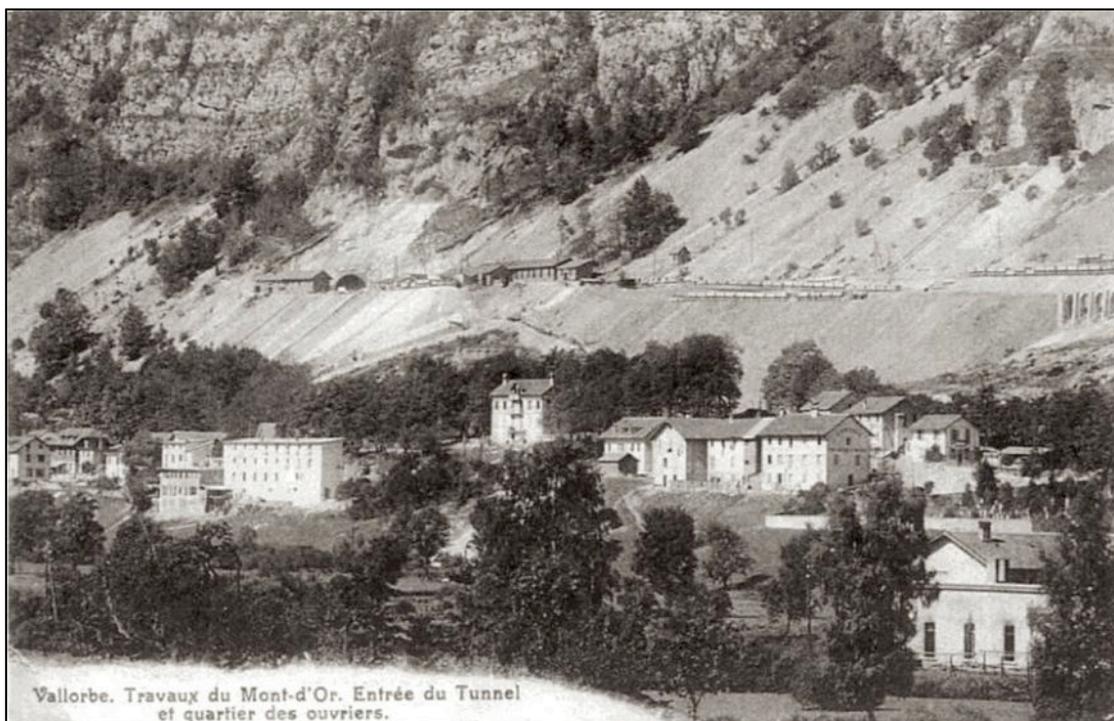
La première carte est une vue depuis les bords de l'Orbe en direction des rochers du Mont d'Or. On identifie à droite l'estacade à 9 arches voûtées, avec, à proximité, le broyeur à sable (n°18 du plan Soutter). Les remblais sont encore loin d'être achevés. On peut identifier, parmi les immeubles en-dessous du chantier, un bâtiment isolé, le Restaurant des Chemins de Fer Fiorio. Les membres de la famille italienne Fiorio sont des ouvriers spécialisés dans le maniement de la dynamite travaillant dans les galeries du tunnel ; le poète Jean Giono, un neveu de la tenancière du restaurant, Marguerite Fiorio, y séjournera à plusieurs reprises (voir Chronorama).

Réf. JM124, CPA, Calame, 12 - Date probable du cliché : 2<sup>de</sup> moitié 1911.



La seconde carte montre au loin plusieurs des installations et bâtiment à la tête du tunnel dont on aperçoit l'ouverture voûtée. On retrouve, bien isolé, l'immeuble du restaurant Fiorio. L'estacade semble venir buter sur le départ du grand remblai en construction.

Réf. JM438 (fasc. CCMO), CPA, A. Deriaz-2282D - Date du cliché : 2<sup>de</sup> moitié 1911 (avant octobre 1911).



Dans leurs légendes, les deux cartes portent mention des cantonnements et du quartier des ouvriers (plusieurs centaines...) qui sont situés entre Orbe et chantier.

### 03 - Vues détaillées et chronologiques du chantier

Trois éléments peuvent aider à situer les vues du chantier du point de vue de leur chronologie :

- la numérotation nécessairement croissante des cartes postales éditées par Armand Deriaz ;
- les légendes elles-mêmes des cartes comportant, parfois, une date explicite ;
- enfin les dates portées à l'encre de chine sur les cartes par l'ingénieur Émile Nivert.



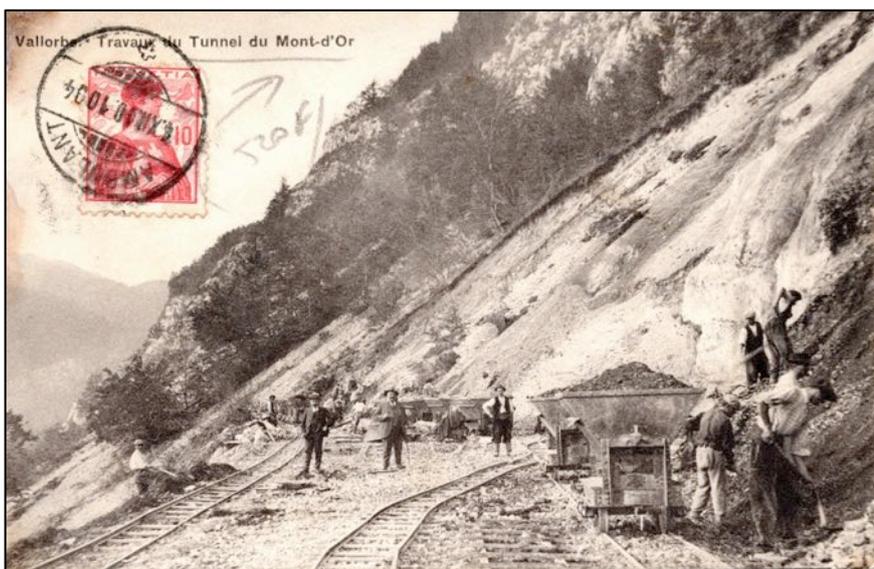
Réf. JM015

CPA, A. Deriaz (sc)

Date : vers nov. déc. 1910

Au tout début du chantier, on réalise la plate-forme juste devant la tête du tunnel. La végétation des éboulis est encore bien présente. Aucune construction de chantier n'est encore visible. Au loin, on distingue le Grand Hôtel. On peut identifier le "patron" Lucien Fougerolle (chapeau et cravate) posant avec son frère Marius.

Carte envoyée le 30 juillet 1911.



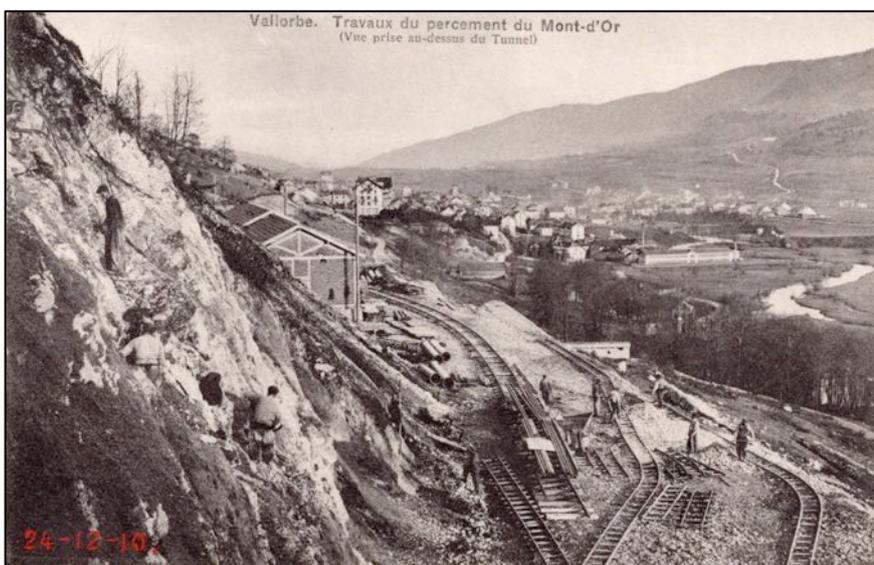
Réf. JM037

CPA, A. Deriaz (1900)

Date : vers nov. déc. 1910

À peu près à la même date, cette autre vue prise par A. Deriaz montre le même endroit vu, ici, en direction de la tête du tunnel, non encore attaquée. On retrouve Lucien et Marius Fougerolle. Les bouts de voies ferrées à écartement métrique sont les mêmes entre les deux clichés.

Timbre postal du 4.XII.10



Réf. JM007

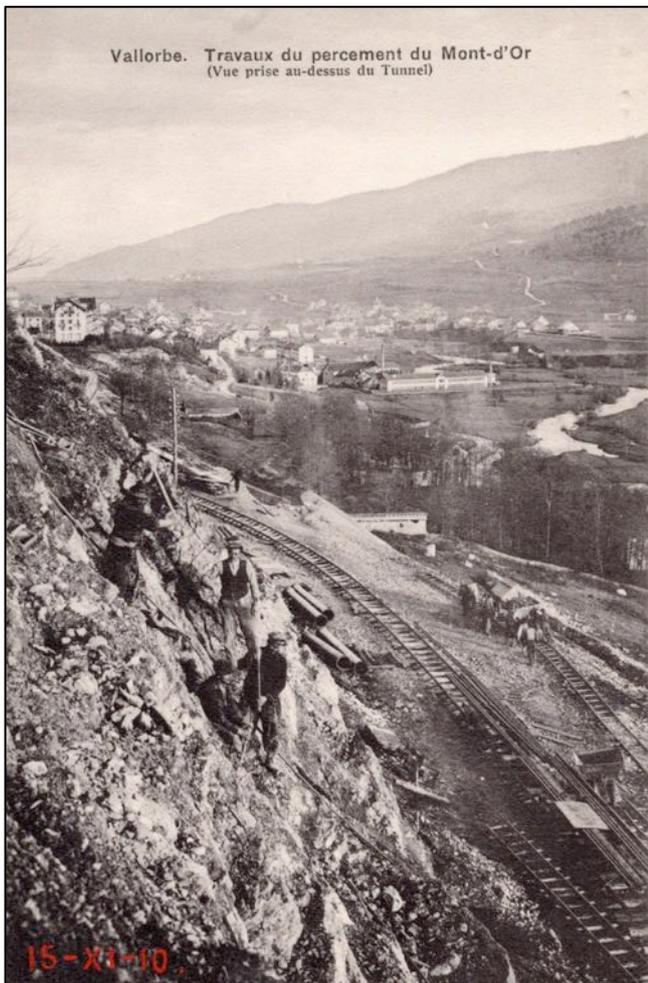
CPA, A. Deriaz (1904)

Date réf. 24 décembre 1910

Juste avant Noël 1910, cette carte postale d'A. Deriaz, datée par Nivert du 24-12-10 montre l'avancement du chantier de l'avant-gare, à proximité de la tête du tunnel.

Un bâtiment à murs de briques est construit : il accueille l'usine pour la forge (n° 27 du plan Soutter). Des voies de service sont en train d'être installées.

Au fond, le Grand Hôtel.



Réf. JM005

CPA, A. Deriaz (1903)

Date référ. 15 novembre 1910

Un mois plus tôt, Deriaz avait pris un cliché assez proche du précédent. Le percement de la galerie d'avancement du tunnel vient juste de démarrer.

Le cliché est un plan plus rapproché, centré sur les ouvriers en train de "raboter" une partie du rocher à proximité de la tête du tunnel. Ces ouvriers attaquent le rocher à la pioche et à la pelle, sans doute pour faire en sorte que de la roche ne tombe pas sur l'entrée de la galerie.

Comme sur le cliché précédent, d'autres ouvriers installent, les voies ferrées de chantier. Des éléments de la canalisation sont en attente au sol; ils serviront à assurer la ventilation dans la galerie de base. La végétation en contrebas du chantier a désormais disparu, le sol est bien nettoyé.

On identifie, au fond, la silhouette-repère du Grand Hotel, à environ 1 km.

Le chantier du tunnel et de l'avant-gare se développe de façon assez spectaculaire faisant appel à une main d'œuvre de plus en plus importante, essentiellement italienne.

Les deux cartes postales suivantes sont doublement intéressantes par le fait qu'elles montrent, d'une part, l'une des locomotives de chantier, à vapeur, utilisée surtout dans les premiers mois des travaux, d'autre part, l'ingénieur du PLM, Émile Nivert, intervenant sur le terrain.



Réf. JM025

CPA, A. Deriaz (1930)

Date référ. : 12 janv. 1911

Ce cliché Deriaz est pris à proximité de l'entrée de la galerie d'avancement du tunnel et surtout à proximité du bâtiment en briques de la forge (n° 27 du plan Soutter). On y voit Émile Nivert, l'ingénieur de la maîtrise d'ouvrage PLM à l'œuvre au théodolite.

Le Grand Hôtel est toujours bien repérable dans le lointain.

Nivert est au pied de la locomotive à vapeur utilisée au tout début du chantier du percement du tunnel du Mont d'Or. Elle sera remplacée en 1912 par des locomotives à air comprimé qui pourront plus facilement circuler dans le tunnel et la galerie d'avancement.

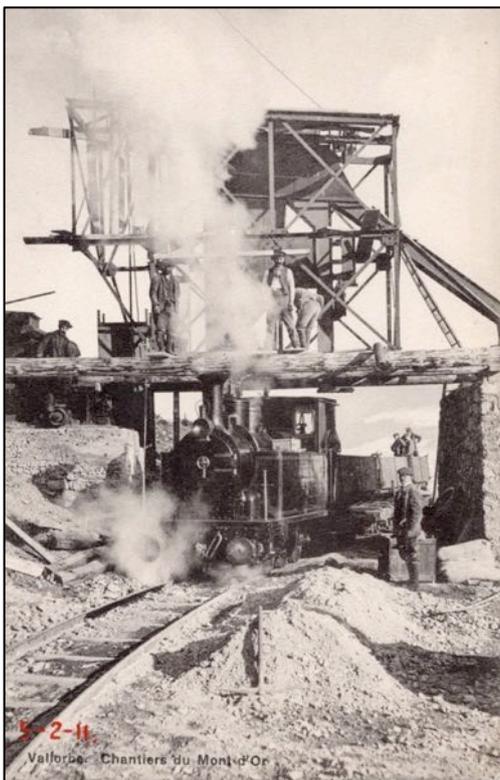
La carte comporte en bas à gauche la date de prise de vue portée à l'encre de chine rouge par Nivert (12.I.11).



Réf. JM031  
CPA, A. Deriaz (1931)  
Date : 12 janv. 1911

Cette seconde carte Deriaz, proche de la précédente, montre à nouveau l'ingénieur Émile Nivert et son théodolite à proximité de la locomotive à vapeur.

On commence à voir, plus en arrière, l'aménagement de la plate-forme du chantier d'avant-gare.



Les cartes suivantes éditées au premier semestre 1911 témoignent de la rapidité du développement des travaux. On découvre plusieurs installations techniques de chantier (concasseur et broyeur) ainsi qu'une construction définitive (estacade) mais qu'on ne reverra plus toute la zone remblayée.

Réf. JM024  
CPA, A. Deriaz (1931)  
Date réf. : 5 février 1911

La vue ci-contre, datée par Nivert du 5-2-11, fait un gros plan sur le broyeur à sable (n° 18 du plan Soutter) sous lequel passe une des locomotives de chantier. Le bâtiment et l'installation sont encore en cours de construction.

La vue suivant(JM030), plus tardive (25 avril 1911), montre le broyeur à sable (n° 18) terminé, habillé de planches et manifestement couvert de poussière blanche.

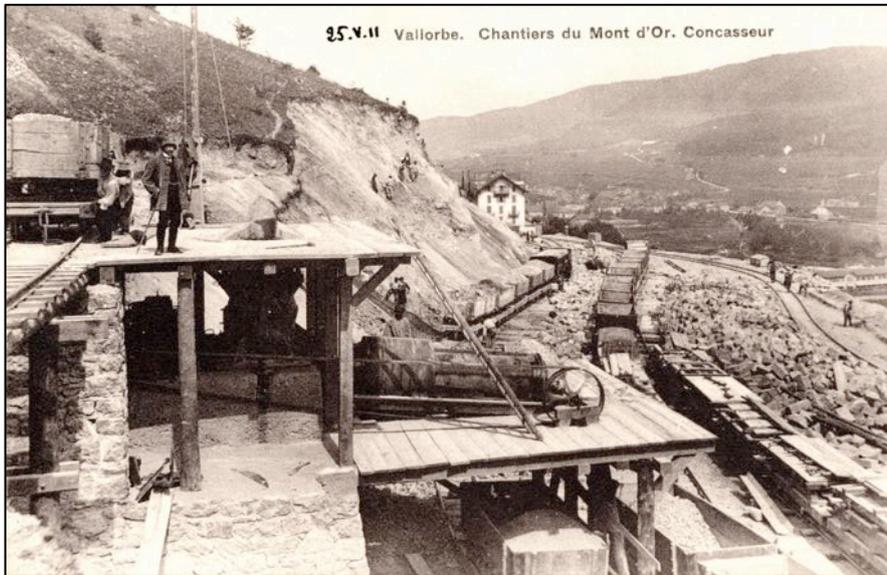
La locomotive à vapeur a été mise en service en décembre 1910. Elle sera remplacée en 1912 par des engins à air comprimé.



Réf. JM030  
CPA, A. Deriaz (1978)  
Date réf. 25 avril 1911

À droite, l'estacade composé de 9 arches en plein-cintre est un ouvrage en pierre visant à servir de fondation à la future plate-forme de la double voie ferrée. Elle vise à consolider et stabiliser le futur remblai à réaliser à cet emplacement : elle ne sera donc plus visible en fin de chantier, enfouie dans le grand remblai menant au tunnel.

Au fond, le haut du Grand Hôtel.



Réf. JM038  
 CPA, A. Deriaz (2055)  
 Date référ. : 25 mai 1911

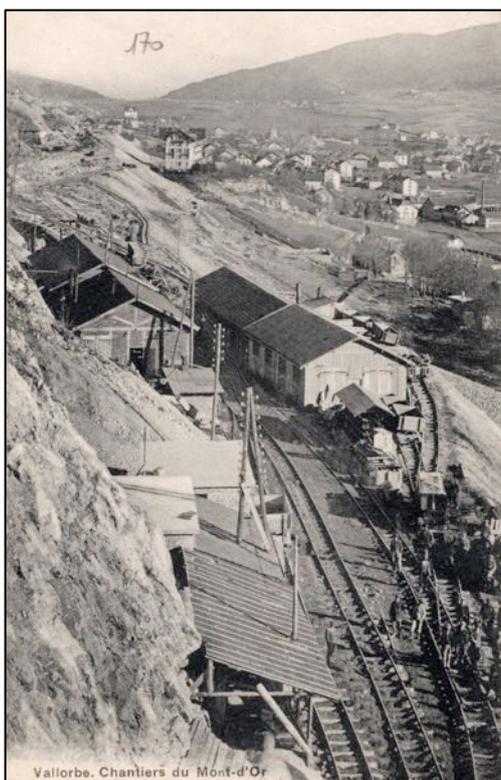
La légende indique explicitement "Concasseur", soit le n° 17 du plan Soutter (concasseur à gravier, un peu en avant du broyeur à sable n° 18). Des ouvriers en arrière-plan s'emploient à dérocher les pentes du bas du Mont d'Or. Le chantier doit réussir à équilibrer délais et remblais. On peut identifier l'ingénieur Rougeot (Fougerolle) sur le concasseur.



Réf. JM040  
 CPA, A. Deriaz (2285)  
 Date : entre juin et octobre 1911

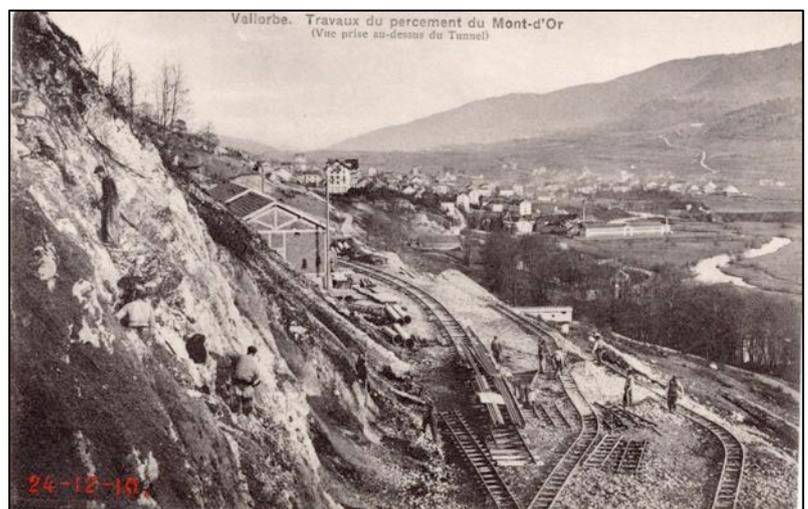
Le Grand Hôtel a droit à sa carte postale, mais à titre de "Bureaux de l'Entreprise". Les bâtiments en face de lui, sur le chantier, sont ceux des numéros 5 à 8 du plan Soutter (divers magasins).

À noter la réalisation du passage sous les voies presque en face du Grand Hôtel (ce pont existe encore aujourd'hui).



Réf. JM055 (ci-contre, à gauche)  
 CPA, A. Deriaz (2342, aussi 2485)  
 Date : entre novembre 1911 et février 1912

On peut faire la comparaison avec la vue JM005 (ci-dessous, étudiée plus haut), les deux ayant été pris à peu près du même endroit.



On relève d'importantes différences entre ces deux cartes, le bâtiment, en briques, de la forge (n° 27) étant un point de repère utile. Sur ce cliché JM055 de fin 1911 - début 1912, on peut identifier le bâtiment 26 (atelier mécanique, déjà présent sur l'autre cliché) mais surtout de nouvelles constructions. En bas de la photo, le bâtiment de la ventilation (n° 30) est coincé entre rocher et voies ferrées. En face de la forge, ont été construits les bâtiments 22 (charpente) et 23 (réparation des wagons). L'estacade est désormais enfouie sous le remblai.



Réf. JM069

CPA, A. Deriaz (2382)

Date : entre mars et août 1912

Plusieurs petites locomotives à vapeur ont été utilisées sur le chantier, surtout au début des travaux. Des locomotives à air comprimé vont prendre le relais à partir du début de 1912, notamment pour les transferts à l'intérieur du tunnel (à la mi-1912, environ 3 000 m de galerie ont été percés).



Réf. JM072

CPA, A. Deriaz (2517)

Date : 1<sup>er</sup> semestre 1912

Toujours dans ce secteur de l'avant-gare, deux locomotives à vapeur, couplées, tirent un train de chantier.

En arrière-plan, on identifie le broyeur à sable (bâtiment clair, n°18) et complètement à droite le concasseur à gravier (n°17). Le bâtiment n°18' (éclairage) les surplombent.



Réf. JM060

CPA, Schnegg (10295)

Date : 1<sup>er</sup> semestre 1912

Deux grosses locomotives à air comprimé sont à l'œuvre sur le chantier à partir du début 1912. Ces grosses machines sont utilisées d'une part à l'intérieur du tunnel lorsque la voûte de celui-ci est terminée (maçonnée), d'autre part dans les manœuvres sur les chantiers de l'avant-gare.

La vue ci-dessous montre le chantier avec, au fond, la nouvelle gare de Vallorbe avec son toit. Le Grand Hôtel est toujours bien reconnaissable, mais n'est plus tout seul. On voit encore le broyeur à sable (n° 18) et le concasseur à gravier (n° 17). L'estacade est désormais enfouie sous un haut remblai (à droite).



Réf. JM079

CPA, A. Deriaz (2644)

Date : second semestre 1912

Le grand bâtiment au centre est la future remise des locomotives des CFF (n° 15 du plan Soutter), en construction : on est à mi-chemin entre la gare nouvelle et la tête du tunnel.

Toute la plate-forme en creux devant la halle aux locomotives CFF est bordée, au sud, par le rlong emblai menant au tunnel (l'estacade est noyée dans ce remblai)

Les trains de wagonnets ramènent les pierres extraites du tunnel alors que d'autres trains transfèrent les ouvriers entre tête du tunnel et front de la galerie, à plus de 3 km à l'intérieur du tunnel (-ci-dessous).



Réf. JM414 (fasc. CCMO)

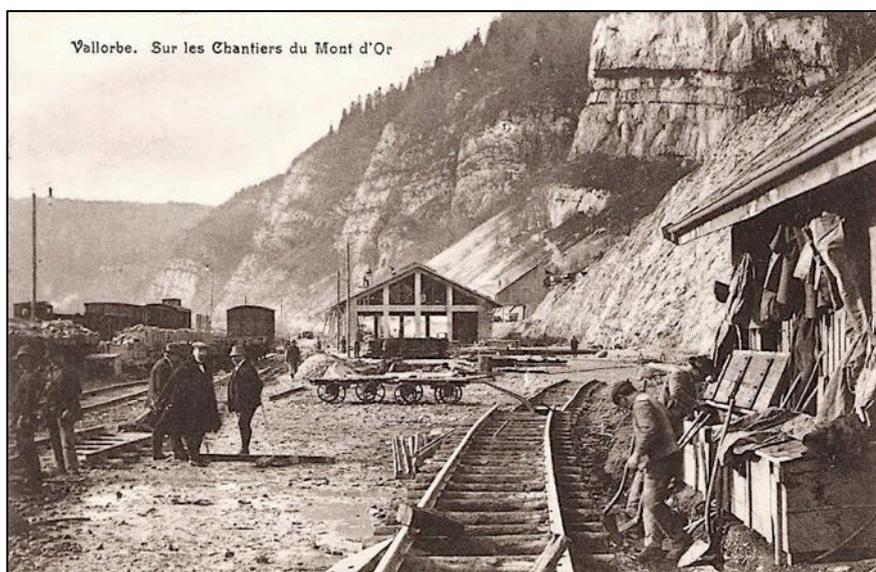
CPA, A. Deriaz (2653)

Date probable : fin 1912

Sur la gauche, le bâtiment de la ventilation (n° 30) et le départ de la grosse canalisation, protégée par un auvent en planches. Derrière la ventilation, le bâtiment en briques de la forge (n° 27).

Sur la droite, en face de la forge, le bâtiment n° 23 de la réparation des wagons, puis les bâtiments n° 22 (charpente) et n° 21 (bois).

NB. L'inondation de décembre 1912 n'a pas encore eu lieu.



Réf. JM415 (fasc. CCMO)

CPA, A. Deriaz (2654)

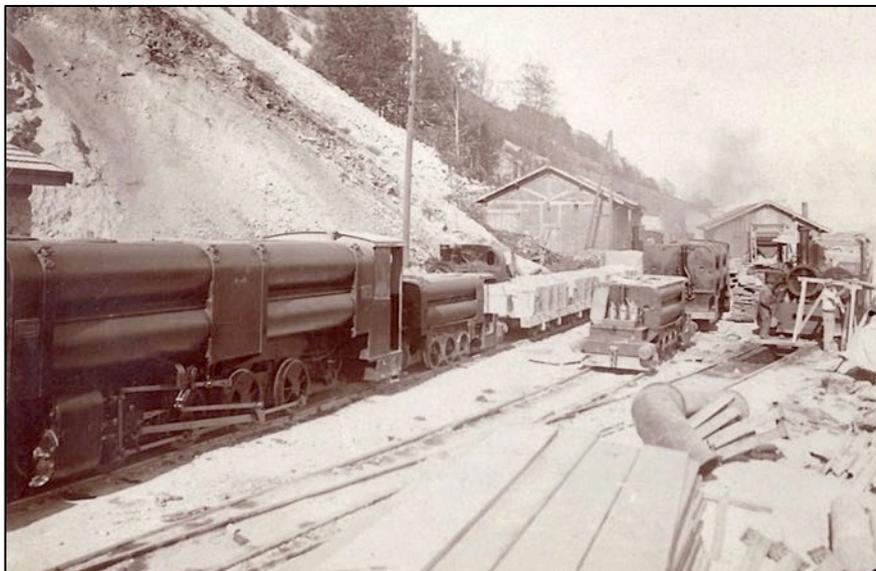
Date : fin 1912.

Une vue vers le sud-est et l'entrée du tunnel avec le bâtiment n°15 en construction (remise locomotives des CFF). En arrière et à droite de ce bâtiment, on distingue la toiture du concasseur à gravier (n°17).

On peut identifier l'entrepreneur Lucien Fougerolle et l'ingénieur PLM Emile Nivert en discussion (visages tournés vers le photographe).

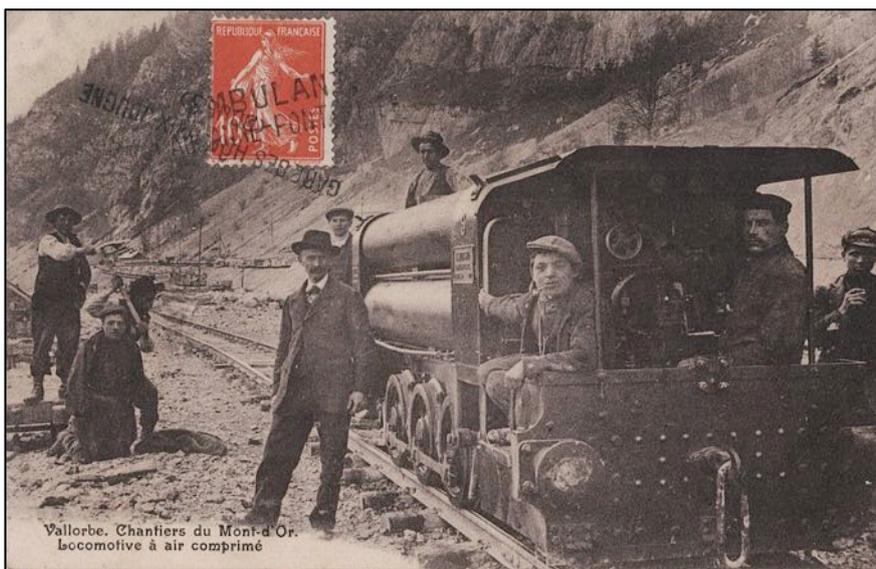
À la fin de décembre 1912, une importante inondation va conduire à l'arrêt de la construction du tunnel : voir pour plus de détails le Chronorama sur les travaux à la tête suisse du tunnel et celui sur l'intérieur du tunnel. Le chantier est donc profondément perturbé au début de 1913 par une première inondation qui s'est produite dans la galerie d'avancement autour de Noël 1912 puis, par une seconde inondation en avril 1913.

Au cours de cette période difficile qui met à l'arrêt le chantier du tunnel, les éditeurs de cartes postales sont surtout focalisés sur ces épisodes dramatiques, laissant au second plan l'avancement des autres chantiers, sauf pour la fin de la construction de la nouvelle. Toutefois, l'arrêt du chantier du tunnel et de l'avant-gare est très symptomatiquement visible sur le cliché photographique suivant.



Réf. JM530  
Ph., vte Delcampe  
Date : début 1913

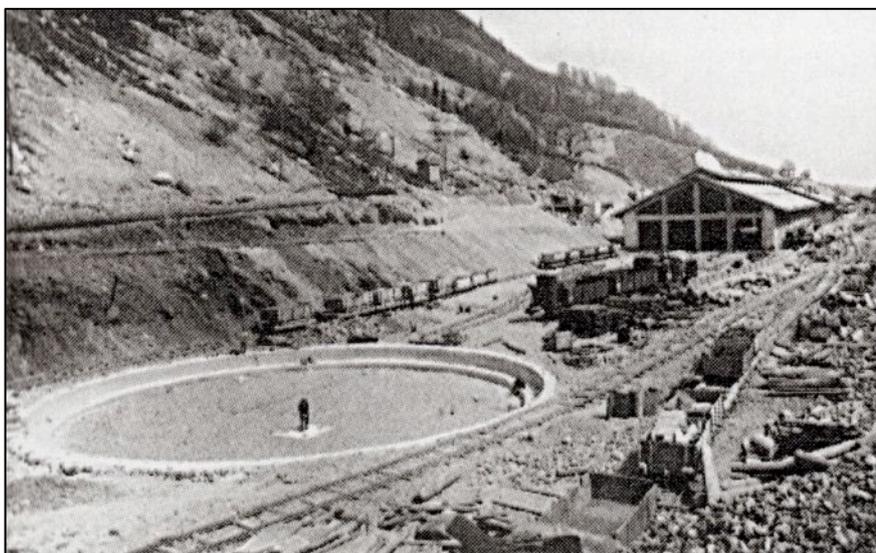
Sur ce cliché (photographe non identifié) toutes les locomotives sont rassemblées, immobilisées, dans la zone devant la tête du tunnel. Dans le coin inférieur droit, on peut voir une accumulation de diverses planches, canalisations et autres choses.



Réf. JM416, coll. Vionnet  
CPA, A. Deriaz (2681)  
Date : 1<sup>er</sup> semestre 1913

Un peu plus tard, on retrouve une des cinq petites locomotives légères à air comprimé à 3 essieux à la manœuvre dans le secteur de l'avant-gare.

Au fond, l'entrée du tunnel et les bâtiments attenants.



Réf. Ph. Vuadenz (1993)  
Brochure Musée Vallorbe  
Date : fin 1913

Ce cliché montre, au premier plan, le pont tournant PLM (n°19 du plan Soutter) et plus au fond, la remise à locomotives du PLM (n° 16) cachant la remise CFF (n° 15). La légende de la photo précise la date "fin 1913". Elle indique : "pont tournant de 23 m de diamètre destinée aux machines du PLM. Plus loin, les deux remises à locomotives PLM et CFF".



Réf. Ph. Vuadenz (1993)  
Brochure Musée Vallorbe  
Date : 1955

Cette photo publiée par le Musée de Vallorbe dans sa brochure de 1993 montre la remise des locomotives du PLM. Un bâtiment de bureaux a été construit juste à côté.

À noter que cette zone logistique est en contrebas du remblai portant la double voie ferrée accédant au tunnel. On aperçoit en bas et à droite du cliché le pied de ce remblai.

#### 04 - L'avant-gare au XXI<sup>e</sup> siècle

La vue satellitaire ci-dessus permet de retrouver quelques uns des "vestiges" de ce secteur de chantier.



Le Grand Hôtel (Bureaux de l'Entreprise) est toujours présent, mais il héberge désormais l'Office Fédéral des Migrations. La petite route d'accès transversal nord-sud et le passage inférieur sous les voies sont aussi bien identifiables. Les deux remises à locomotives (n° 15 et 16) sont encore là mais ont sûrement changé d'affectation. Le pont tournant PLM (n° 19) est en place, ce qui n'est plus le cas du pont tournant CFF (n°14).



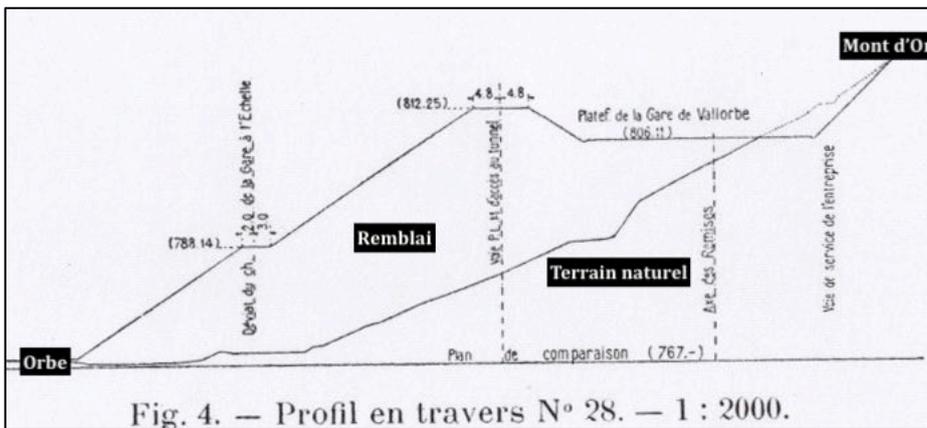
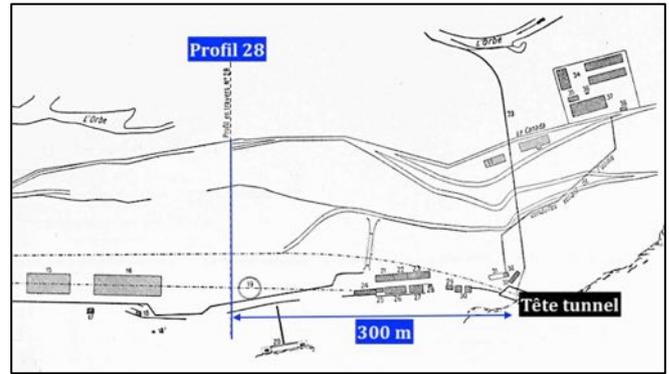
L'estacade servant à supporter le passage des voies principales de la nouvelle ligne et de leurs trains a disparu sous un important remblai continu menant au tunnel. C'est le cas aussi des puissantes fondations de la nouvelle gare aujourd'hui totalement invisibles.

Il est totalement impossible aujourd'hui de voir ces puissantes fondations maçonnées de Vallorbe.

Réf. JM 546  
Photo, Vte Delcampe  
Date : 2<sup>nd</sup>e moitié de 1912

## Annexe - Le remblai de l'avant-gare

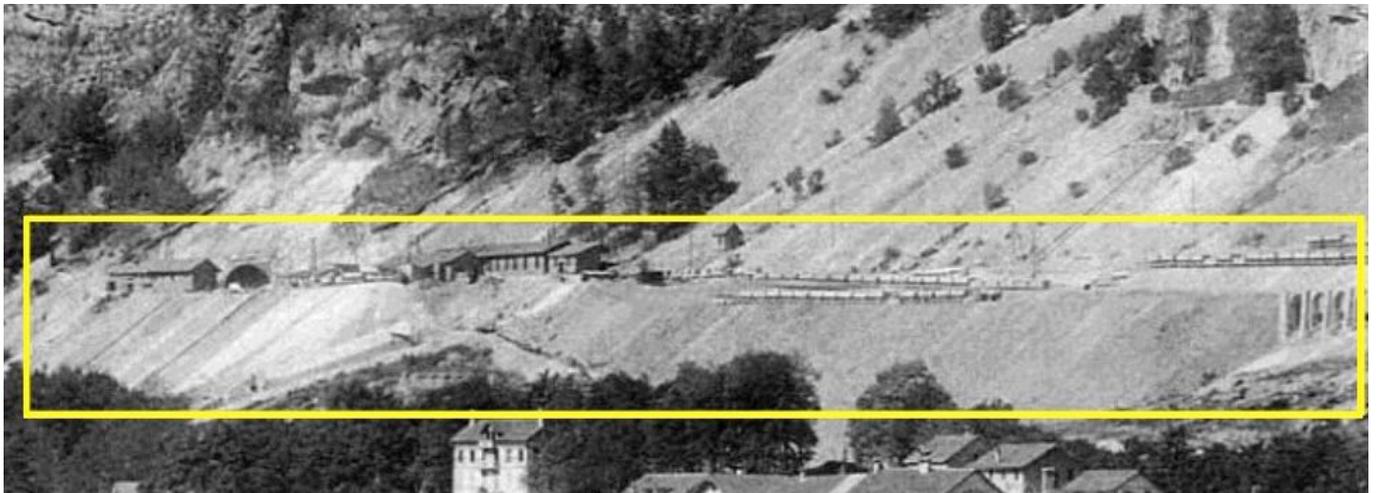
Il est utile de rappeler l'importance du remblai (ou des remblais) à Vallorbe qu'il a fallu ériger depuis la tête du tunnel jusqu'à la sortie de la nouvelle gare (côté Lausanne). Certes le pied du Mont d'Or est lui-même une importante zone d'éboulis. Mais l'altitude de la tête du tunnel a nécessité de monter la plateforme ferroviaire de près d'une trentaine de mètres par endroits par rapport au terrain naturel. Dans son article de 1913, l'ingénieur F. Soutter donne un profil transversal du terrain (n° 28) tracé à 300 m environ de la tête du tunnel.



Le remblai peut, à sa plus grande largeur, atteindre une trentaine de mètres au-dessus du terrain naturel (sous la plate-forme des voies ferrées entrant au tunnel).

La matière du remblai provient à la fois du creusement du tunnel et d'une carrière établie au nord de la nouvelle gare dans la pente du Mont d'Or.

Deux cartes postales anciennes (JM438-Deriaz-2282 et JM124-Calame-12) témoignent du "gigantisme" de ce remblai, alors que celui-ci est encore loin d'être achevé.



À noter sur la droite, l'estacade maçonnée à neuf arches. Servant à supporter, renforcer et stabiliser la plateforme sur laquelle passeront les convois ferroviaires, elle sera ultérieurement engloutie par et dans le remblai comme le seront aussi les monumentales fondations de la nouvelle gare.

Les deux photographies ci-après témoignent du gigantisme de ce remblai de l'avant-gare.

*Note Soutter 1913*

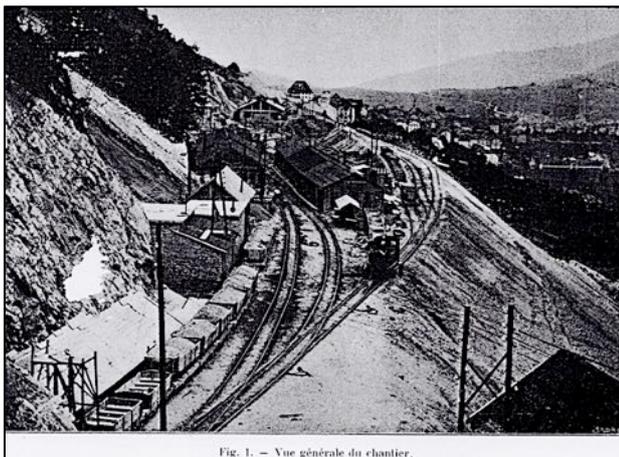
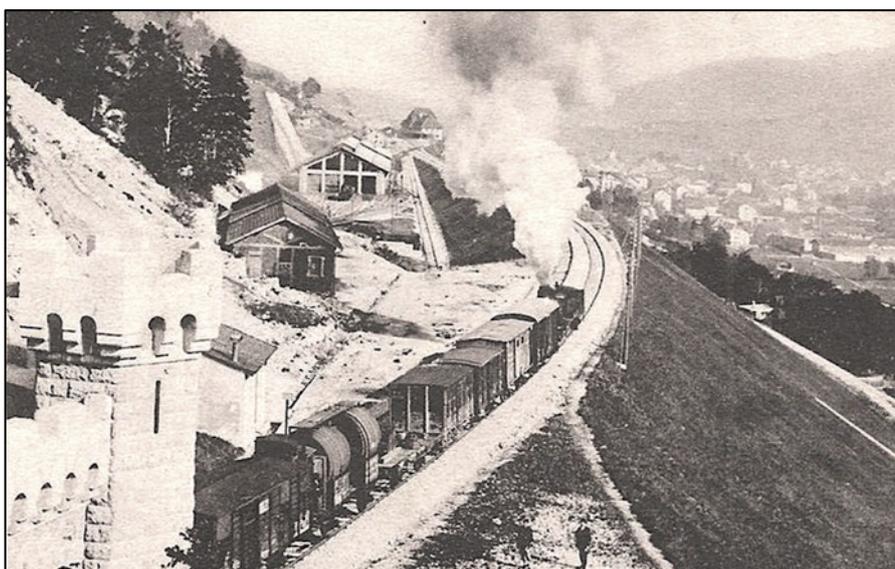


Fig. 1. - Vue générale du chantier.

*Réf. JM127, cliché M. Deriaz*



Valforbe.  
Vue du tunnel du Mont d'Or

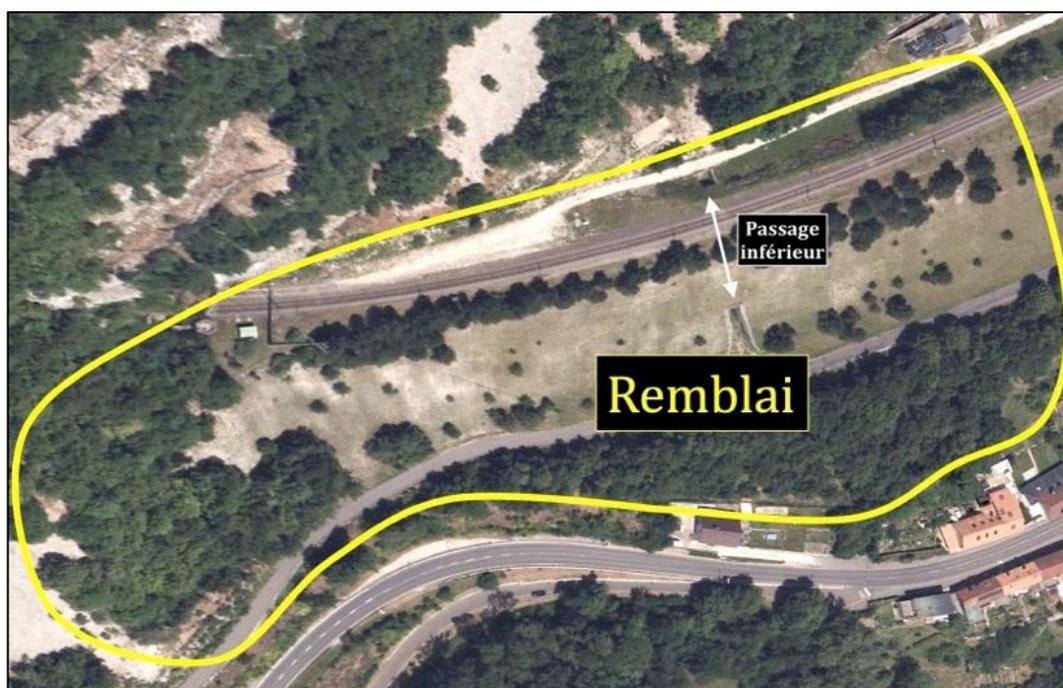


*Réf. JM1321, coll. Vionnet  
CPA, edit. non ident.  
Date : années 1915-1920*

Sur cette autre vue datant du début d'exploitation de la nouvelle ligne, on retrouve le bâtiment (en briques) de la forge, encore en place, comme celui de la ventilation proche de l'entrée.

On perçoit bien la voie de service en contrebas du remblai, qui supporte, lui, la double voie ferrée menant au tunnel.

Sur une vue satellitaire actuelle, on peut esquisser et apprécier l'emprise du remblai (du moins une partie, car ce dernier se prolonge encore vers l'est et vers l'ouest).





Un passage inférieur a été ménagé dans une partie du remblai. On peut aisément constater l'ampleur du talus du remblai comme le montrent aussi ces derniers clichés récents.



\*  
\* \*

### ***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 : [Tunnel du Mont-d'Or : tête Suisse](#)
- Voir aussi Chronorama : [Gare de Vallorbe](#)