

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

Outre les ouvrages de génie-civil eux-mêmes (tunnels, remblais, tranchées, ponts) et les bâtiments en dur (gares, maisons de garde, logements pour employés des chemins de fer), la réalisation de la ligne ferroviaire Frasne-Vallorbe entre 1910 et 1915 a nécessité l'installation temporaire, ici et là, de nombreux bâtiments en bois (baraquements ou baraques) ou à ossature métallique avec murs en briques. Réalisées par les entreprises ou le maître d'ouvrage PLM, ces installations de chantier sont de plusieurs natures :

- des bâtiments, parfois importants accueillant les logistiques techniques des entreprises (magasins, forges, usines de compression, ventilation...) ou l'administrations de ces entreprises (ou du PLM) ;
- des bâtiments également assez grands pour assurer l'hébergement ou logement des ouvriers ;
- de plus petites cabanes techniques (ateliers) à proximité immédiate des sous-chantiers locaux.

Le présent Chronorama se limite aux installations de chantier réalisés par les entreprises. Construites pour la durée du chantier, elles sont démolies une fois la ligne ferroviaire ouverte à l'exploitation. Il n'en reste pratiquement plus de trace sur le terrain (sauf exception à Vallorbe).

Outre ces baraquements créés par les entreprises, ont aussi été construits, surtout aux Longevilles-Mont-d'Or et à Vallorbe, de nombreux petits immeubles à usage temporaire (hôtels, cantines, auberges, cafés...). Constituant des "villages éphémères", ils ne sont pas étudiés dans le présent Chronorama.

Ces installations temporaires sont surtout installées près des grands chantiers et surtout aux Longevilles-Rochejean et à Vallorbe. Les cartes postales et photos anciennes en montrent aussi en d'autres endroits, Bouverans, Vaux-et-Chantegrue et Labergement-Ste-Marie (aucune photo ancienne n'en montre à Frasne).

## Sommaire

- 01 - Bouverans : au souterrain du Bouquet
- 02 - Bonnevaux / Vaux-et-Chantegrue : aux souterrains des Oies et du Martinet
- 03 - Vaux-et-Chantegrue : près de la tranchée du village
- 04 - Vaux-et-Chantegrue : les ateliers du Crapaud
- 05 - Granges-Ste-Marie : du côté de l'Abbaye et de la Côte du Fourg
- 06 - Labergement-Ste-Marie : du côté du remblai sur le marais, de la tranchée et de la gare
- 07 - Rochejean-Fourcatier-Fourpéret : vers la tranchée du Mont de la Croix
- 08 - Les Longevilles-Mont-d'Or : à la tête du souterrain
- 09 - Vallorbe : les installations temporaires hors chantiers du tunnel et de la gare

### 01 - Bouverans : au souterrain du Bouquet

Les travaux de percement du tunnel du Bouquet se font à partir d'une seule tête (côté Frasne), installée au pied de la colline du Bouquet sur le territoire de la commune de Bouverans.

La route menant de Bouverans à Bonnevaux a été déviée pour contourner la chapelle Notre-Dame du Lac et passer sous la voie ferrée juste avant la tête du tunnel.

Les baraquements temporaires (une demi-douzaine environ) semblent avoir été installés, d'une part au sud-est de la chapelle (A), au plus près du tunnel, d'autre part, au nord-ouest de la chapelle (B) pour les installations moins "techniques".

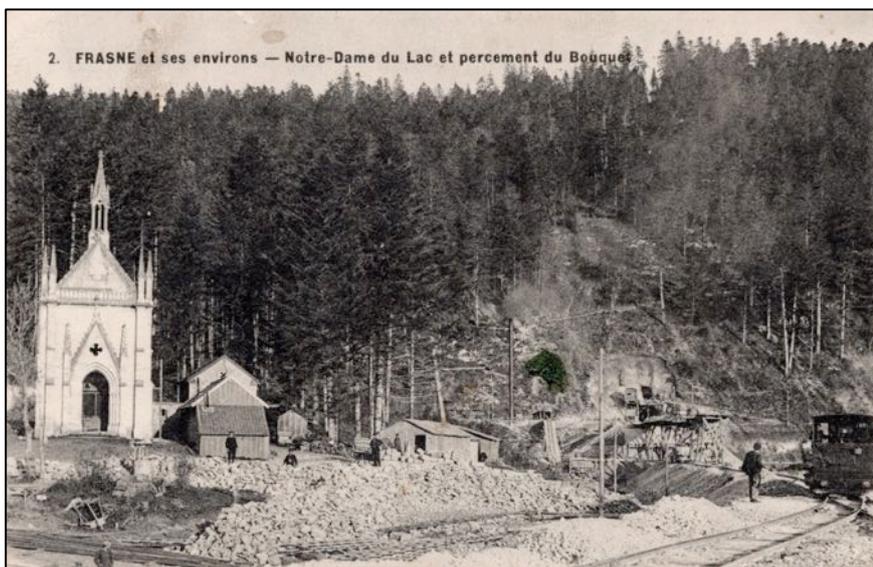




*Réf. JM485 (fasc. CCMO)  
CPA, Claudet (1)  
Date : premier semestre 1911*

À gauche, deux grandes baraques en zone B et à droite, le long de la chapelle, de plus petites baraques aux fonctions plus techniques.

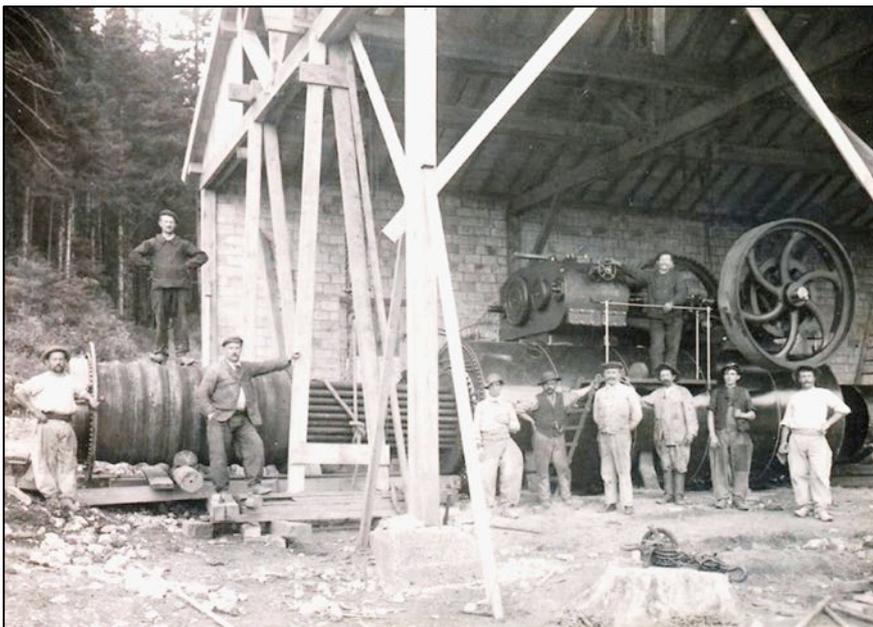
On se promène en famille sur le chantier... devant une chapelle impassible mais bien chahutée par les travaux.



*Réf. JM142, coll. Michel  
CPA, Claudet (2)  
Date : premier semestre 1911*

Sur cette autre vue Claudet, on distingue dans la zone A, le long de la chapelle, un premier groupe de baraques et un second groupe de petites baraques plus proches de l'emprise du tracé de la ligne ferroviaire.

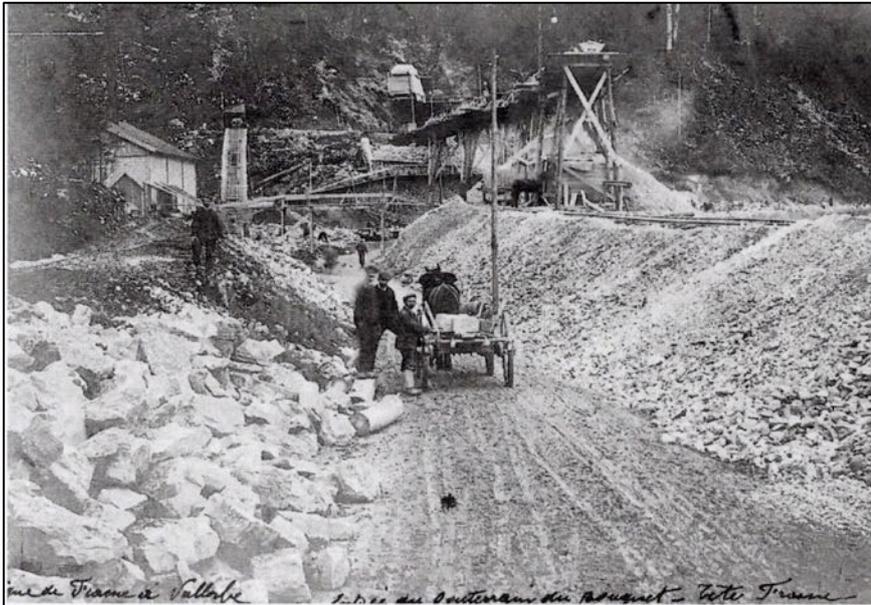
À noter l'accumulation de blocs de pierre devant la chapelle.



*Réf. JM354, coll. Vionnet  
CPA, non ident.  
Date : mi-1911*

Sur le site, au plus proche de la tête du tunnel, du Bouquet on est en train de construire un important bâtiment avec charpente en bois et murs en plotets en ciment. Ce bâtiment accueille un énorme compresseur, en cours de montage sur la photo ci-contre.

Ce compresseur doit fournir l'air comprimé pour les perforatrices employées dans la galerie d'avancement et aussi sans doute l'air pour la ventilation.



Réf. JM485 (fasc. CCMO)  
CPA, édit. non ident.  
Date : été 1911

Les baraques le long de la chapelle sont visibles sur la gauche du cliché (A).

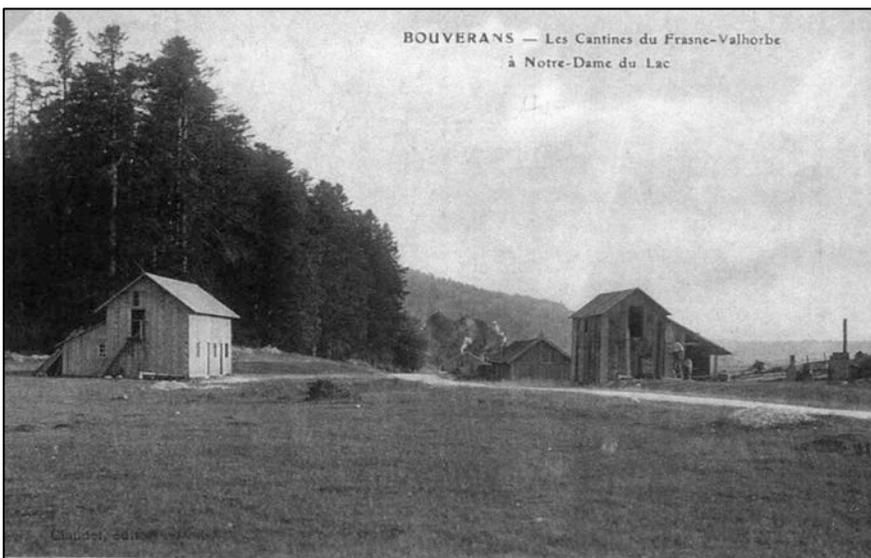
Le grand bâtiment semble être réalisé avec charpente à grandes poutres et poteaux en bois et murs en plotets de ciment est désormais clos. Il accueille le compresseur pour la fourniture d'air comprimé.



Réf. JM143, coll. Michel  
CPA, Claudet (3)  
Date : 2nd sem. 1911, début 1912

Cette vue de l'éditeur Claudet, prise en direction de Frasne, montre très bien, au premier plan, le bâtiment en dur (charpente en bois et murs en plotets de ciment). Il possède une très haute cheminée : c'est là qu'est installé le compresseur à air comprimé.

À noter le creusement d'une tranchée à droite de la chapelle, pour la déviation de la route.



Réf. JM484 (fasc. CCMO)  
CPA, Claudet (sc)  
Date : 1911-1913

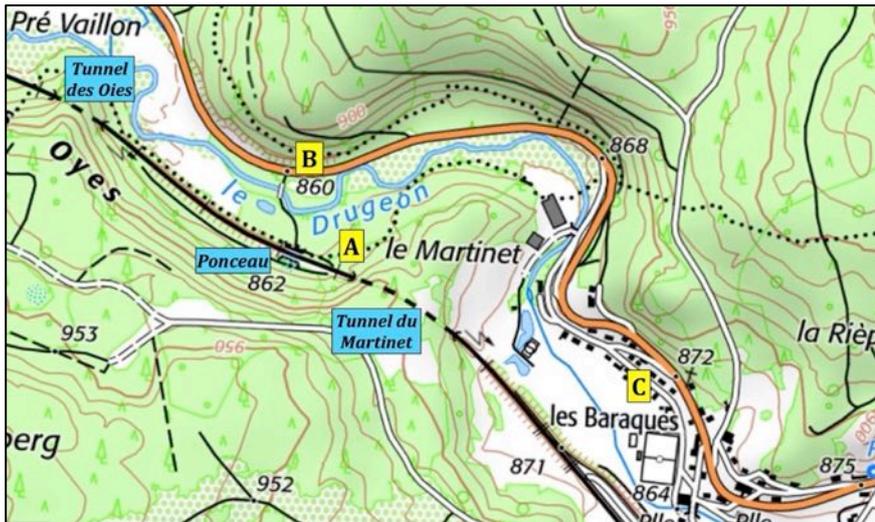
Ce dernier cliché montre les installations logistiques pour les ouvriers, ici les cantines (zone B).

NB. Plusieurs cartes de l'éditeur Geoffroid mentionnent "Valhorbe" dans leur légende. La carte Claudet ci-contre reprend cette erreur alors que les autres cartes Claudet ont un typographie différente et sont numérotées (avec FRASNE écrit en capitales).

## 02 - Bonnevaux / Vaux-et-Chantegrue : aux souterrains des Oies et du Martinet

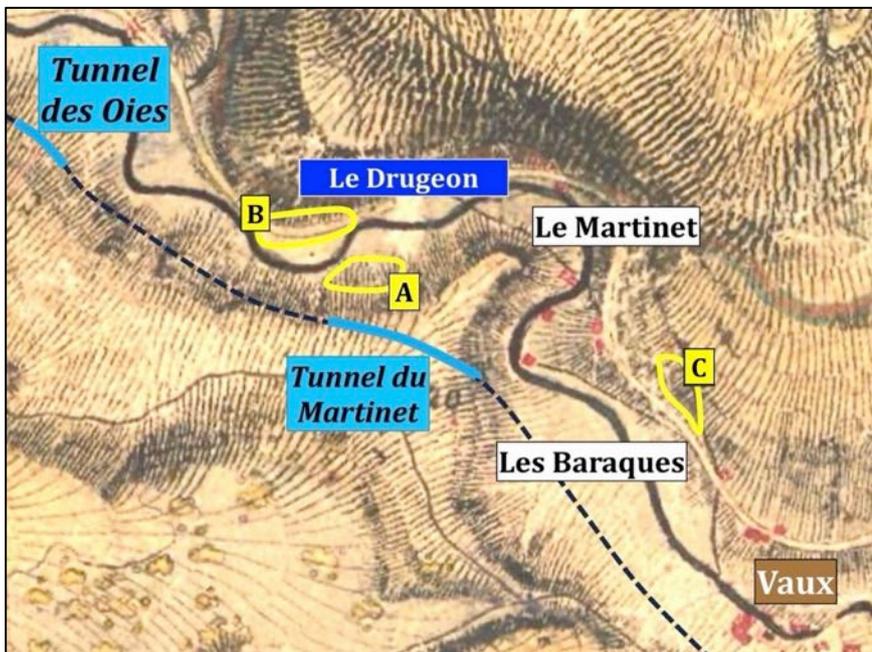
Les deux petits souterrains des Oies et du Martinet sont intégralement sur le territoire de la commune de Vaux-et-Chantegrue. La tranchée du Pré Tartet entre le tunnel des Oies et le tunnel du Martinet est située partiellement sur une petite bande de territoire de Bonnevaux (avec le Drugeon et le Pré Vaillon).

Dans le contexte de la réalisation de ces deux souterrains, de petites installations temporaires (baraques en bois) ont été construites en deux ou trois localisations : A et B à proximité de la tête Frasne du tunnel du Martinet (sur Bonnevaux) et une possible implantation à la sortie ouest du village de Vaux-et-Chantegrue.



Une première localisation A se situe tout près de la tête nord du tunnel du Martinet (entre ligne ferroviaire et Drugeon) : installations techniques. Une seconde localisation B se situe le long de la route menant de Vaux à Bonnevaux au nord du ponceau et de la tête Frasne du tunnel du Martinet.

Une carte IGN ancienne (ci-contre) indique un nom de lieu-dit "Les Baraques", trace mémorielle d'une possible installation temporaire à Vaux (troisième localisation C).



La carte d'État-Major de 1834, établie plus d'un siècle avant la précédente, montre bien le relief de ce secteur (plus expressif que les courbes de niveau).

On voit comment la ligne nouvelle passe dans la vallée du Drugeon et doit franchir en souterrain certains secteurs collinaires.

Les zones A et B se trouvent de chaque côté et près du Drugeon (un gué existe à cet endroit) à l'entrée Frasne du tunnel du Martinet

La possible zone C, plus éloignée de la ligne, est sur le bord de l'ancienne route un peu à l'écart du village de Vaux. Un chemin part de cette zone en direction d'un bâtiment au bord du Drugeon : il a pu être emprunté pour les opérations de chantier à la tête Vallorbe du tunnel.



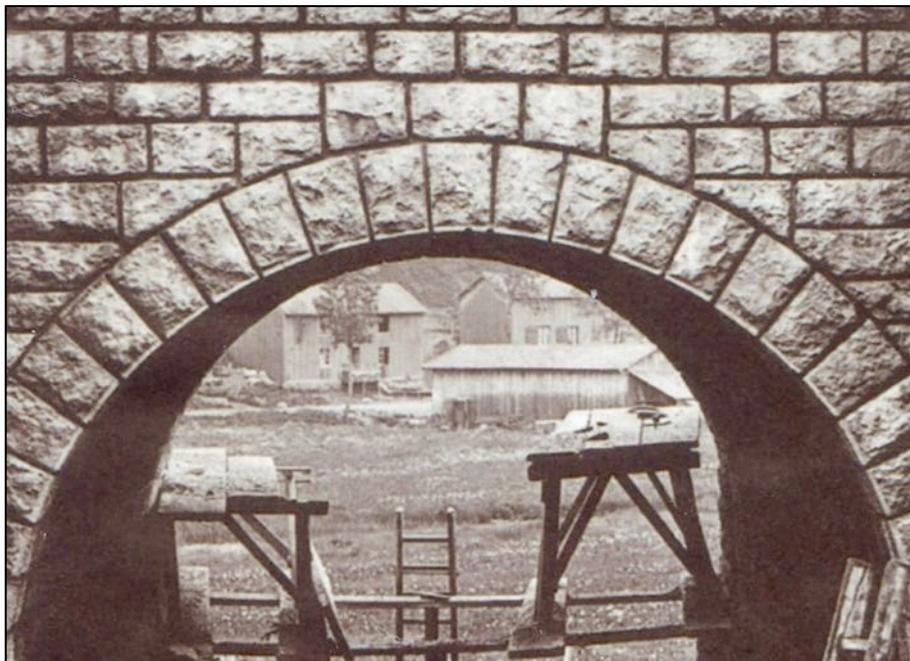
Réf. JM505, coll. Guyon  
CPA, Guilleminot (sc)  
Zone A (tunnel du Martinet)  
Date : entre fin 1911 et août 1912

Un petit remblai permet l'accès à la tête Frasne (nord-ouest) du souterrain du Martinet. Sur la gauche, dans le bas de la pente de la colline, plusieurs installations de chantier (zone A) sont présentes dont une grosse baraque dotée d'une haute cheminée (forge ou compresseur?).



Réf. JM507, coll. Guyon  
CPA, Guilleminot (sc)  
Zone B (tunnel du Martinet)  
Date automne 1912

Ces baraques érigées en zone B sont dédiées à la restauration et au logement d'ouvriers. Au premier plan, une voie ferrée de chantier Vaux-Bonnevaux pour aller vers la tête Frasne du tunnel du Martinet. Un quai semble avoir été aménagé devant les baraques.



Réf. JM1171, coll. Laffly  
Photo (extrait), ph. non ident.  
Zone B (tunnel du Martinet)  
Date : automne 1912

Une photographie montrant le ponceau situé à 130 m de la tête Frasne du tunnel du Martinet, permet d'entrevoir les baraquements de la zone B, les mêmes que l'on peut voir sur la vue précédente (JM507).

Entre les baraques et le ponceau, on peut voir un bout de la route Vaux-Bonnevaux et, plus proche, le Drugeon (passage avec gué).

### 03 - Vaux-et-Chantegrue : près de la tranchée du village



Réf. JM1266, coll. Laffly  
Ph. série PLM  
Tranchée du village  
Date référ. : 4 novembre 1911

Une belle baraque de chantier est installée à proximité du creusement de la tranchée du village de Vaux. Elle pourrait accueillir un petit compresseur.

C'est un peu plus loin que sera construit le pont en arche surplombant la tranchée et la ligne ferroviaire. La vue est prise depuis le côté Vallorbe de la tranchée.



Réf. JM1265, coll. Laffly  
Ph. série PLM  
Tranchée du village  
Date référ. : 4 novembre 1911

Une autre vue de la série PLM, plus rapprochée et prise le même jour, montre la baraque de chantier sur la gauche, porte ouverte.

La tranchée est encore loin d'être terminée. On identifie bien les deux fermes G et D qui vont être séparées par la suite par la tranchée du village de Vaux.

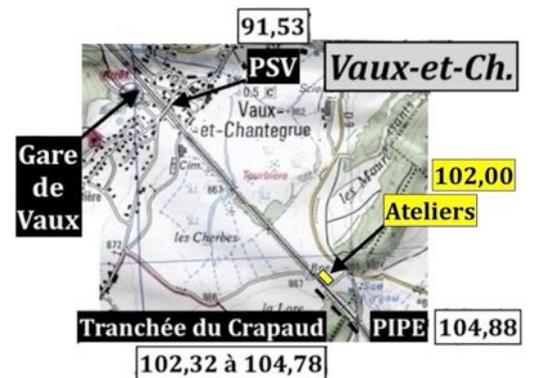
La future voie ferrée passe en effet entre ces deux grandes fermes (G et D), encore présentes aujourd'hui et très proches du pont.



#### 04 - Vaux-et-Chantegrue : les ateliers du Crapaud

A l'extrémité sud-est de Vaux-et-Chantegrue (presque à la frontière avec Labergement-Ste-Marie), dans le secteur de la "Clusette", a été creusée la tranchée dite du Crapaud dans le pied de la colline de la Lore.

C'est là qu'ont été érigées deux baraques-ateliers temporaires.



Réf. JM1267, coll. Laffly  
Ph. série PLM  
Date référ. : 25 novembre 1911  
Pt : 102,00 hm

Sur la photo ci-contre de la série officielle PLM, on découvre ces deux baraques le long du tracé de la future ligne ferroviaire. La tranchée du Crapaud part sur la droite, avec, en fond, le Morond et le Mont d'Or.

## 05 - Granges-Ste-Marie : du côté de l'Abbaye et de la Côte du Fourg

Les importants travaux à réaliser du côté de la Côte du Fourg et de l'Abbaye de Ste-Marie (déviations du Doubs, tranchée de l'Enclos, carrière pour le remblai de Ste-Marie...) ont nécessité d'installer à cet endroit plusieurs baraques de chantier.



*Réf. JM1204, coll. Vionnet,  
Ph. série PLM  
Date référ. : 18 décembre 1911*

Sur l'extrait de la photo ci-contre de la série officielle PLM, on entrevoit plusieurs baraques temporaires construites devant l'un des bâtiments de l'Abbaye.



*Réf. JM157, coll. Michel  
CPA, Gaillard-Prêtre (1123)  
Date : fin 1912, début 1913*

Un extrait d'une carte postale Gaillard-Prêtre montre deux séries de baraques, d'une part derrière la Côte du Fourg, d'autre part sur le bord de la route de Remoray.

À noter la voie ferrée en tiroir le long de la route, permettant la manœuvre des trains de wagonnets.



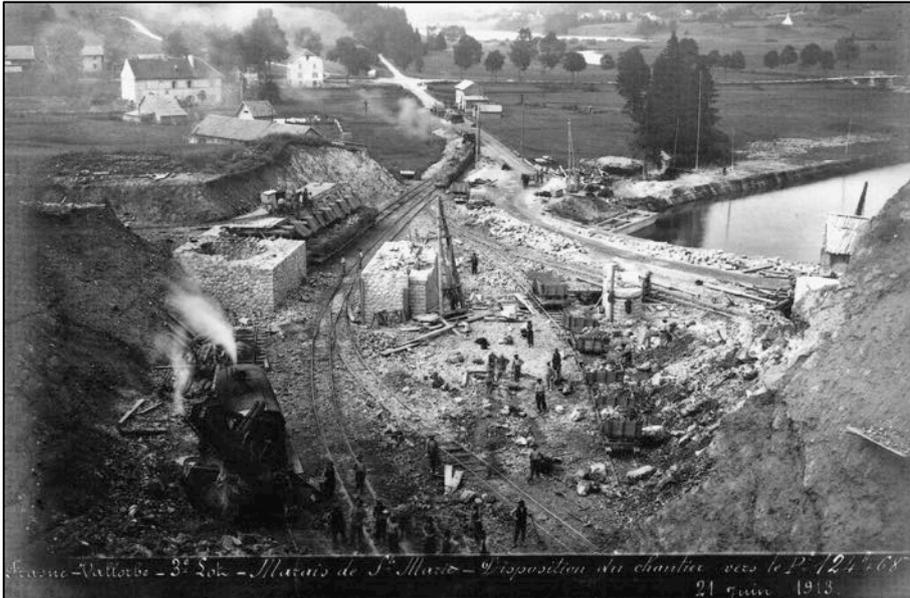
*Réf. JM1277, coll. Laffly  
Ph. série PLM  
Date référ. : 28 mars 1913*

Un extrait d'une autre vue de la série PLM permet d'apercevoir les différentes baraques insérées, entre bâtiments de l'Abbaye et immeuble futur Hôtel des 2 Lacs.

Au premier plan, les crevasses du marais de Ste-Marie

La photo suivante (série PLM), présentée intégralement, est particulièrement intéressante. On y voit les culées et piles du pont s'élever au dessus du terrain, au sec... et quasiment achevées. On entrevoit une fosse au pied de la pile centrale. La branche orientale du canal est aussi achevée. Le cliché donne encore à voir la réalisation du talus au nord de la culée Frasne du pont ainsi que le début de la tranchée de l'Enclos (à gauche de la culée Frasne du pont). À noter le dispositif très complexe des voies ferrées avec tiroirs de rebroussement et multiples aiguillages.

On découvre surtout, sur ce cliché, l'implantation des diverses baraques temporaires installées à proximité du chantier des Granges-Ste-Marie.



Réf. JM1213, coll. Vionnet  
Ph. série PLM  
Date référ. : 21 juin 1913

Quatre baraques sont construites entre le bâtiment de l'Abbaye et le pied de la butte de la Côte du Fourg.

Quatre autres baraques sont placées le long de la route de Remoray. Une dernière petite baraque est au bord du canal de dérivation du Doubs.

Un extrait ci-dessous de cette photo permet de bien voir ces installations temporaires.



## 06 - Labergement-Ste-Marie : du côté du remblai sur le marais, de la tranchée et de la gare



Réf. JM165, coll. Michel  
CPA, édit. non identifié (sc)  
Date : fin 1910, hiver 1911

Cette vue prise en période hivernale (terrains inondés et petits amas de neige) montre une installation temporaire construite du côté du Coude à Labergement. Elle sert à réaliser des sondages profonds dans le marais. Le remblai n'est pas encore en construction.

À noter sur la droite la passerelle temporaire en bois construite sur le Doubs (lit originel).

Cette installation purement technique, sans doute construite en 1910, visait à réaliser, en 1910-1911, des sondages dans le sol jusqu'à une profondeur de 60 m. Cela nécessitait de disposer d'un portique permettant d'enfoncer dans le marais les tubes de forage. L'installation disparaîtra par la suite car devenue inutile.

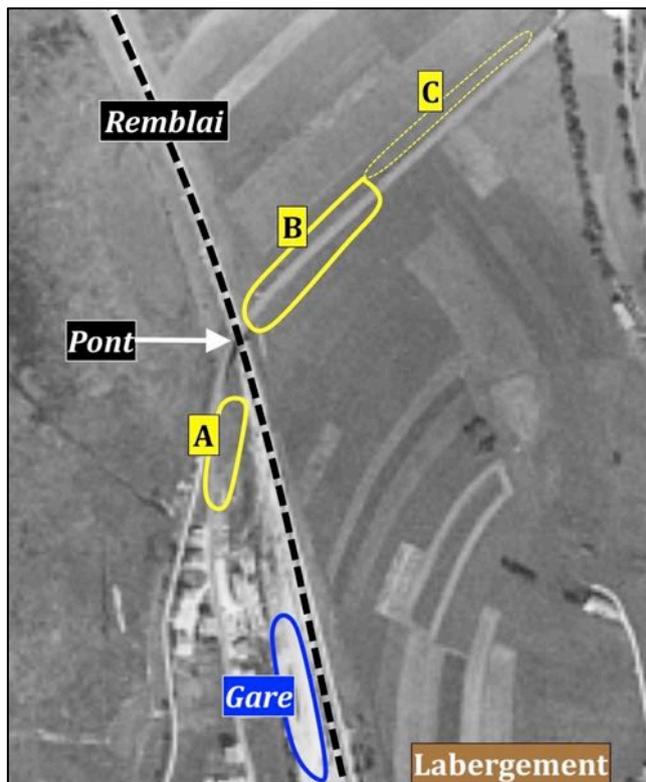
Dès le début des travaux sur le marais des Granges-Ste-Marie, des constructions temporaires vont se développer à Labergement-Ste-Marie, le long de la route entre Malbuisson (le Coude) et le village centre de Labergement. Malheureusement, on ne dispose pas à ce jour d'archives visuelles en plan rapproché sur ces installations temporaires et il faut se contenter de vues "au loin", mais suffisantes pour en comprendre l'organisation.

Sur la vue aérienne ci-contre des années 1950, on tente de localiser ces installations temporaires, le terrain restant encore vierge, non construit, à ce moment-là).

Dans une zone A, coincée dans la pointe entre la route et la ligne en construction, une assez grande construction, en dur semble avoir été installée. Ce bâtiment comporte 2 étages et 12 travées avec autant de fenêtres. On peut penser qu'il s'agit d'un bâtiment à caractère administratif (bureaux du PLM et des entreprises).

Dans une zone B, de l'autre côté du pont et du remblai (en direction du Coude), on peut identifier deux longs bâtiments parallèles d'un seul étage dont l'un est prolongé vers le nord-est. Il pourrait s'agir de locaux d'hébergement des ouvriers des divers chantiers. Une plus petite baraque au sud-ouest complète l'ensemble.

On peut encore mentionner une zone C, allongée correspondant plutôt à une plate-forme de dépôt de matériaux divers avec quelques petites baraques.



Réf. JM1203, coll. Vionnet- Ph. série PLM - Date référ. : 18 décembre 1911

L'extrait ci-dessus du cliché PLM de décembre 1911 permet de distinguer les deux groupes de bâtiments des secteurs A et B (la photo pointe le soulèvement du marais).

On retrouve ces deux ensembles sur l'extrait de cliché PLM ci-dessous (la photo est ici focalisée sur l'inondation du marais).



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

Un extrait du même cliché (JM1205), centré plus sur la gauche, fait découvrir un dispositif de voie ferrée en tiroir le long de la route menant de Labergement à Malbuisson. Il s'agit de faire manœuvrer ici des trains de wagonnets venant, avec leurs déblais, de la tranchée et du tunnel de Labergement et allant ensuite déverser leurs chargements sur le remblai de Ste-Marie.



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



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

Alors que le remblai des Granges-Ste-Marie commence à bien monter en dépit des soulèvements du marais, le cliché ci-contre permet de voir les installations de chantier et les bâtiments temporaires construits du côté de Labergement-Ste-Marie.



Sur l'extrait-ci-dessus du cliché JM1208, on peut distinguer de gauche à droite :

- le bâtiment à 2 niveaux du secteur A, placé entre route vers Labergement et emprise de la ligne ferroviaire ;
- la série de quatre bâtiments construits le long de la route allant vers Malbuisson (au niveau de l'actuel emplacement de la fromagerie de Labergement) ;
- un long étalement de voies ferrées le long de la route de Malbuisson, avec manifestement de petits dépôts de déblais ; un train de wagonnets va même très loin à gauche (presqu'au niveau de l'actuel Garage du Coude).

Le cliché permet aussi de voir les travaux de la tranchée menant au remblai de la plate-forme ferroviaire de la gare de Labergement et bien sûr le remblai du marais de Ste-Marie. Des trains de wagonnets semblent donc circuler dans trois directions (gare de Labergement, remblai de Ste Marie et voie en tiroir le long de la route de Malbuisson).

Une vue similaire (ci-dessous) est prise trois mois plus tard, alors que le remblai du marais commence à bien s'étaler. Les arbres le long de la route de Labergement à Malbuisson ont adopté leur feuillage d'été, ce qui permet de bien situer les constructions de chantier le long de la route. On commence à construire le pont-rails passant sur la route de Labergement.

De tas de déblais sont déposés le long de la voie en tiroir alors que deux petites cabanes ont été aménagés vers ces tas de déblais et plus loin vers le Coude.



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

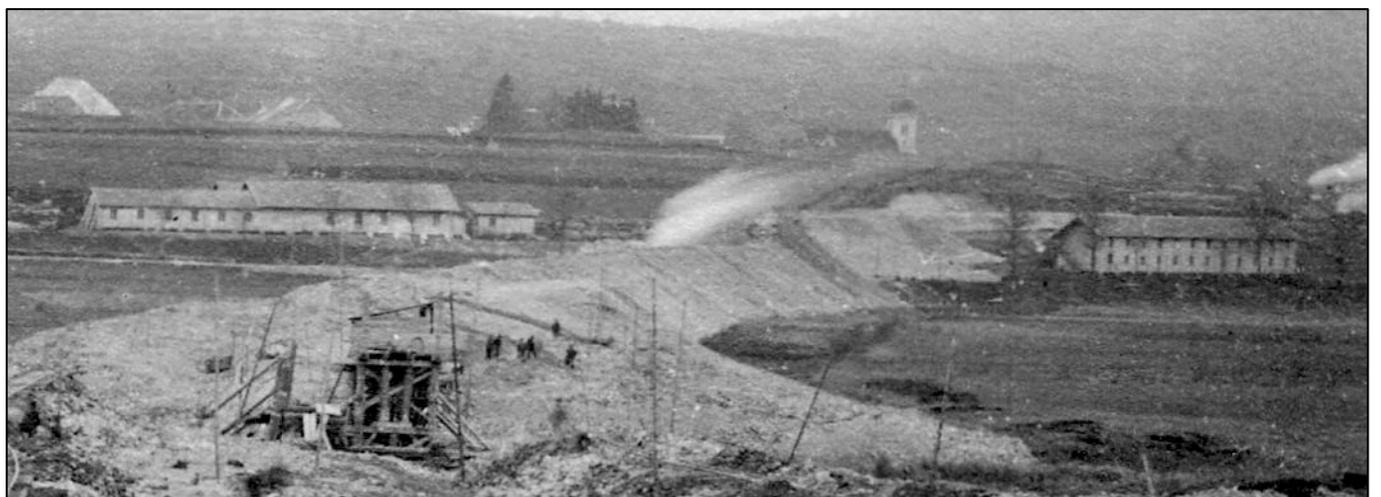
Environ trois mois plus tard, le remblai continue de s'élever et de s'élargir, même s'il s'enfonce toujours un peu dans le marais.



*Réf. JM1271, coll. Laffly  
Ph. série PLM  
Date référ. : 6 novembre 1912*

Le cliché PLM ci-contre permet de voir, au fond et à droite, les installations de chantier et les bâtiments temporaires construits du côté de Labergement-Ste-Marie.

L'agrandissement ci-dessous d'un extrait du cliché permet de bien voir ces bâtiments temporaires.



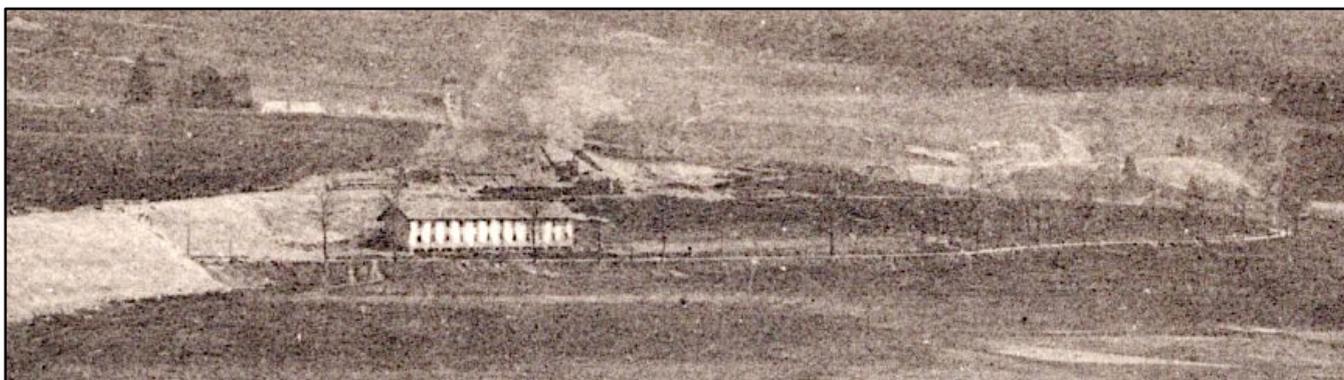
Sur une autre vue Deriaz (ci-dessous), un peu plus tardive et recadrée, prise en direction du sud, on identifie bien, de la droite vers la gauche, les trois zones A, B et C, avec le remblai en construction sur le marais.

*Réf JM440 (fasc. CCMO) - CPA, A. Deriaz (2752) (extr.) - Date : fin 2012, début 2013*



Cet extrait ci-dessous d'une carte postale Gaillard-Prêtre permet de bien voir le grand bâtiment de la zone A. On identifie la route passant devant. En arrière-plan, au loin, on aperçoit l'église de Labergement-Ste-Marie.

*Réf. JM162, - CPA, Gaillard-Prêtre (1122) (extr.) - Date : 1<sup>er</sup> semestre 1913*

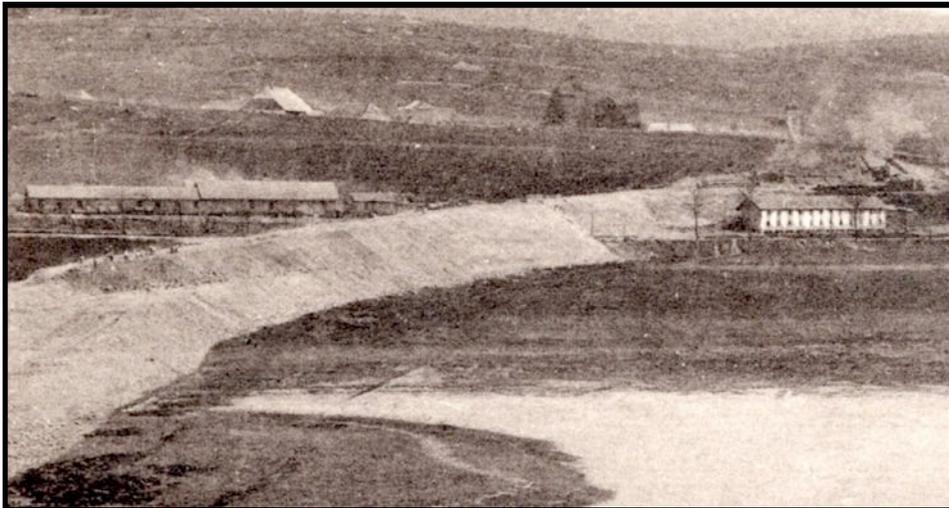


*Réf. JM154, coll. Michel  
CPA, Gaillard-Prêtre (1124)  
Date probable : avril 1913*

Cette autre carte Gaillard-Prêtre fait voir, en arrière-plan, la grande bâtisse de la zone A.

Au premier plan, un train de wagonnet fait la navette entre la butte des Granges-Ste-Marie en cours d'arasement et le marais qu'il faut toujours plus charger en matériaux.

On ne dispose malheureusement d'aucune information et documentation sur à quoi on pu être dédié ces longs bâtiments de Labergement. Deux hypothèses peuvent être envisagées : soit bureaux pour les entreprises, soit logements pour ouvriers.



Réf. JM162, coll. Michel  
CPA, Gaillard-Prêtre (1122)  
Date : 1<sup>er</sup> semestre 1913

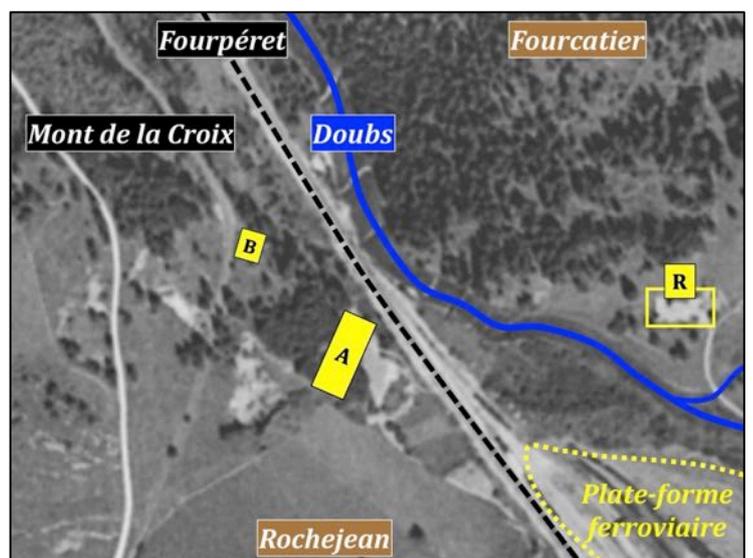
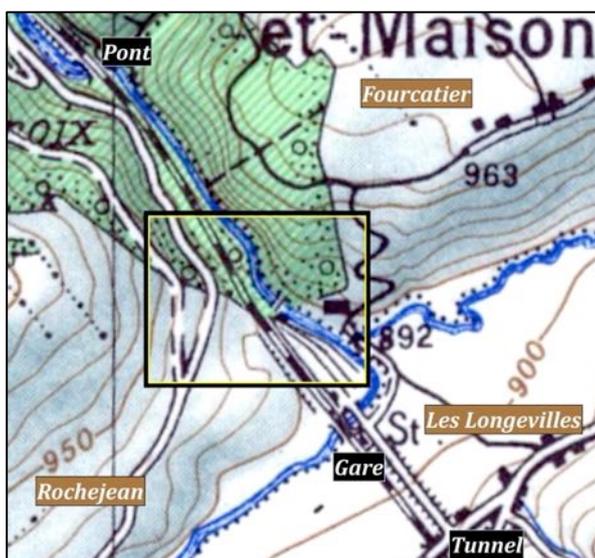
Sur la vue Gaillard-Prêtre déjà mentionnée, on peut voir à gauche du marais, les deux longs bâtiments bas de la zone B (plus une 3<sup>ème</sup> petite baraque). Ces bâtiments ne paraissent pas être construits en dur.

Le 13 mai 1914, alors que les deux trains de dix locomotives mettent à l'épreuve le remblai, on entrevoit, sur le cliché PLM ci-dessous, la zone C, dans la continuité de la zone B. Elle s'étend pratiquement jusqu'à l'approche du Coude.

Rapport PLM (1921) - Photographie 24 - Date réfé. : 13 mai 1914



## 07 - Rochejean-Fourcatier-Fourpéret : vers la tranchée du Mont de la Croix



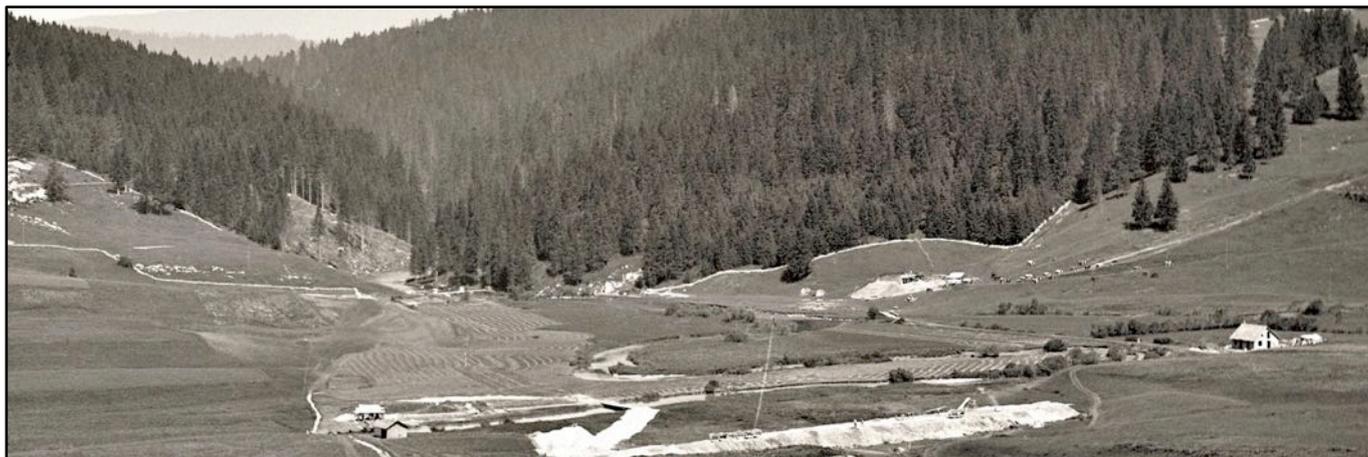
Une autre zone logistique importante liée aux chantiers du Frasne-Vallorbe se situe à Rochejean, dans les pentes du Mont de la Croix, à l'entrée des gorges du Fourpéret. Des installations temporaires sont érigées ici, vraisemblablement en lien avec la réalisation de la tranchée et du pont à arches du Mont de la Croix.

Les vues d'archives témoignent de la présence de plusieurs bâtiments en bois dans une zone A (plan ci-dessus), au plus proche du chantier de la tranchée du bord du Doubs. Des installations de type restauration sont placées un peu plus haut le long de la route de Rochejean à Labergement par les gorges du Fourpéret.

Il faut par ailleurs signaler la construction d'un bâtiment-repère R en dur (n'ayant aucun lien direct avec le Frasne-Vallorbe) dans la pente de la colline de Fourcatier à la confluence du Bief Rouge et du Doubs. Ce bâtiment R qui commence à être construit en 1911 sert utilement, grâce à l'évolution de sa réalisation, à la datation relative des cartes et vues photographiques.

*Réf. JM605, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.)*

*Date référ. : 28 juin 1911*



Sur cet extrait d'une vue Parreaux prise en direction des gorges du Fourpéret, les travaux de construction des culées des ponts des Longevilles commencent à peine. La bâtiment-repère R sous Fourcatier sort à peine de terre. On n'a pas encore attaqué la réalisation de la tranchée du Mont de la Croix. Aucun des bâtiments temporaires du Mont de la Croix, à Rochejean, n'apparaît sur le cliché.

Ci-dessous, un extrait d'une vue prise deux mois plus tard (30 août 1911) par Émile Parreaux, quasiment du même point de vue et dans la même direction, témoigne par contre de plusieurs changements sur le site. Un premier bâtiment est en construction dans la zone A, bâtiment à charpente porteuse en bois et à murs en moellons. On attaque, dans la même zone, les fondations d'un second bâtiment parallèle au premier, et un peu plus en bas : des terrassements sont visibles en zone B. Le gros œuvre du bâtiment-repère R est terminé et les travaux de la tranchée ont commencé (de même que la construction des piles des ponts près de la gare future des Longevilles).

*Réf. JM618, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.)*

*Date référ. : 30 août 1911*





Travaux de la Ligne Frasne-Vallorbe - Habitations ouvrières construites par M<sup>rs</sup> Jeantet frères, Charpentiers, à Fourcatier

Réf. JM480 (fasc. CCMO)  
CPA, édit non ident.  
Date : début automne 1911

Un 2<sup>nd</sup> bâtiment des pentes du Mont de la Croix est maintenant en construction. Comme le précédent, il est à structure porteuse en bois et à remplissage des murs en moellons.

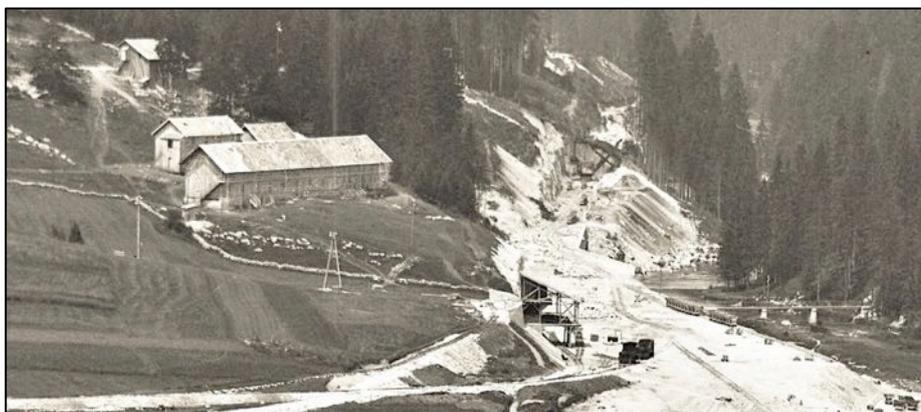
Ce sont Messieurs Jeantet, frères, charpentiers à Fourcatier qui en sont les constructeurs. Ce bâtiment pourrait accueillir des logements ou des bureaux.

Réf. JM641, coll. E. Parreaux - Extrait, photo Émile Parreaux (extr.)  
Date référ. : 15 juillet 1912



Une vue panoramique nouvelle d'Émile Parreaux, en date du 15 juillet 1912, montre l'avancement des travaux dans la tranchée du Mont de la Croix et l'achèvement de trois culées sur quatre des ponts des Longevilles. On peut voir, au passage, le concasseur, du chantier des Longevilles (entre tranchée du Mont de la Croix et ponts des Longevilles sur le Doubs).

- On relève, sur cet extrait de vue Parreaux, la présence de trois bâtiments en zone A dans le bas de la pente du Mont de la Croix.
- Un bâtiment nouveau apparaît en zone B, le long de la route, bâtiment qui pourrait être le "Café Nicoletto" (voir plus bas).
- À noter, à droite dans la pente de Fourcatier, que le bâtiment-repère R n'est plus tout seul : deux petites maisons lui sont désormais accolées.



Un extrait recadré de cette photo permet de bien identifier le "Café Nicoletto" et les trois baraques à mi-pente.

Au fond, la pelle mécanique creuse la tranchée du Mont de la Croix.

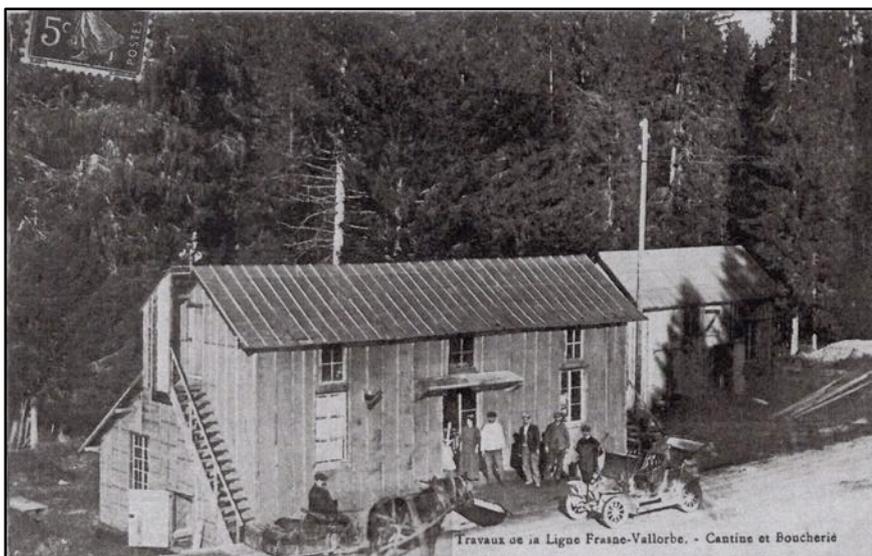
Et au premier plan, on voit le concasseur servant à l'ensemble des chantiers de Rochejean, Les Longevilles.

Allons voir maintenant de plus près les installations du bas du Mont de la Croix.



Réf. 476 (fasc. CCMO)  
CPA, Gaillard-Prêtre (779)  
Date référ. : 1912-1913

Cette vue, plongeant vers les chantiers des Longevilles, montre au premier plan, le bâtiment construit en bordure de la route de Rochejean à Labergement. Il s'agit du "Café Nicolello" ("cantines" selon Gaillard-Prêtre) installé en zone B. On aperçoit en contre bas, le 1<sup>er</sup> bâtiment de la zone A.



Réf. 481 (fasc. CCMO)  
CPA, édit. non ident. (sc)  
Date référ. : 1912-1913

Cette autre vue avec mention "Cantine et Boucherie" pourrait avoir été prise un peu plus loin sur la route du Fourpéret (mais elle n'apparaît pas sur les vues en plan large).

À noter que ce bâtiment est doté, comme le "Café Nicolello", d'une montée d'escalier extérieure, protégée en partie haute.



Réf. JM677, coll. E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux (extr.)  
Date référ. : 13 juin 1913

Sur cet extrait de vue Parreaux prise depuis le secteur des ponts en construction sur le Doubs, on identifie bien les bâtiments des zones A et B.

Le bâtiment le plus en bas de la pente présente des coursives extérieures permettant l'accès aux différentes pièces ou chambres.

La vue ci-dessous tirée de l'article de l'ingénieur Soutter (photo du 29 juillet 1913) montre à nouveau ces bâtiments de la zone A comme la construction-repère R.





Réf. JM730, ph., fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux (extr.)  
Date référ. : 23 mai 1914

Sur ce dernier cliché (gare terminée), on relève qu'un des bâtiments de la zone A a disparu (reste le bâtiment à coursives) : le temporaire prend fin.

Le "Café Nicoletto" est, lui, toujours en fonctionnement.

Tous ces bâtiments temporaires du Mont-de-la-Croix ont, bien sûr, disparu.

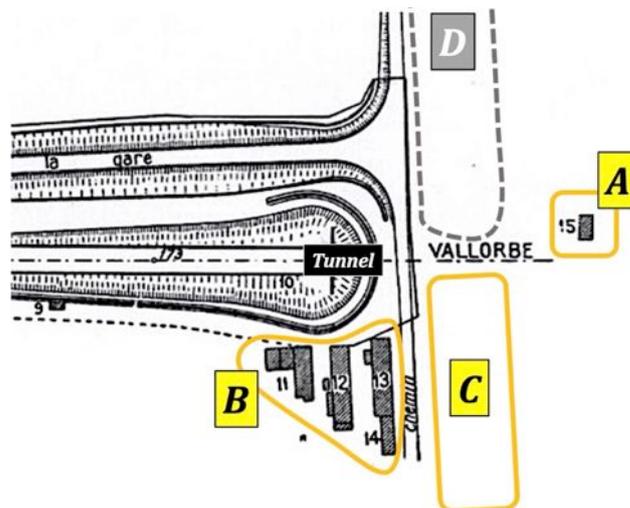
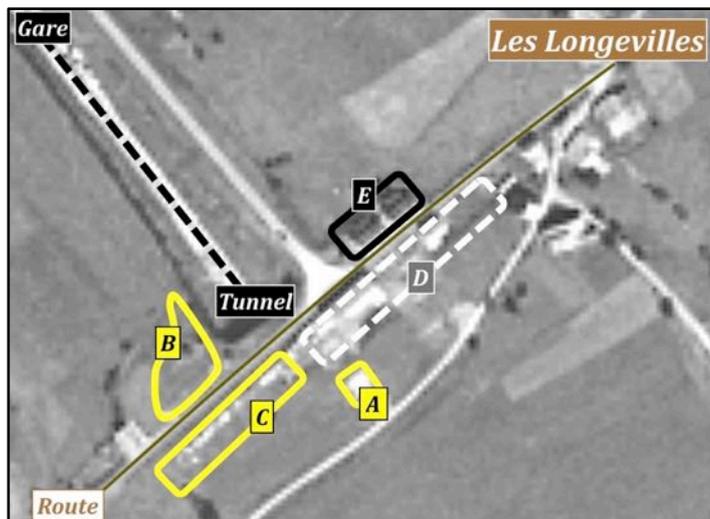
On peut toutefois encore trouver trace, ci et là dans la végétation, de quelques arasements de rochers, traces ténues de ces installations de chantier érigées entre 1911 et 1915.

On retrouve notamment trace du soubassement de la grande baraque (GPS : 46.755054, 6.301058).



## 08 - Les Longevilles-Mont-d'Or : à la tête du souterrain

Toujours dans le secteur des chantiers de la gare et du tunnel aux Lonvilles-Mont-d'Or, mais sur le territoire de cette commune, s'installent très tôt, puis en nombre de plus en plus important, divers bâtiments temporaires, construits seulement pour la durée de ces chantiers.

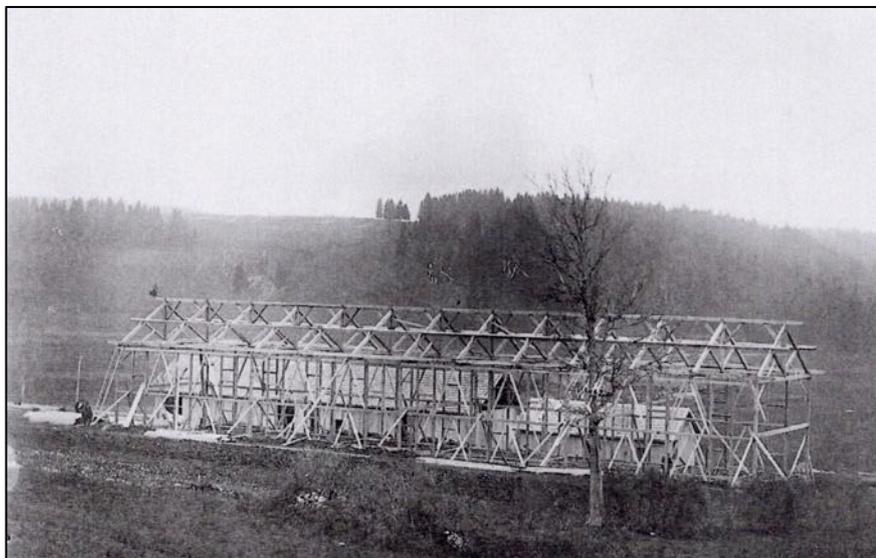


Sur une vue aérienne des années 1950 (ci-dessus, à gauche), on peut tenter de positionner ces installations aujourd'hui disparues grâce aux vues photographiques d'époque et au plan donné par l'ingénieur F. Soutter (ci-dessus, à droite) dans son article du Bulletin technique de la Suisse romande de 1913.

- Un premier bâtiment A en dur (15 sur le plan Soutter) abrite, dès le tout début des travaux, le transformateur électrique qui va alimenter les chantiers de la gare et du tunnel (la ligne électrique a été tirée depuis l'Usine de la Vallée de Joux par dessus le Mont d'Or).
- Un groupe B d'une demi-douzaine de bâtiments parallèles (11 à 15 du plan Soutter) peut être situé dans l'angle formé par le tracé de la future ligne Frasnè-Vallorbe et la route des Longevilles à Rochejean. Pour cet ensemble de bâtiments dédiés à des fonctions techniques et administratives, Soutter précise : Ateliers (11), Compresseur (12), Magasins (13), Bureau (14) Transformateur (15).
- Un groupe C de 2 longs bâtiments pour l'hébergement des ouvriers est placé de l'autre côté de la route : il ne figure pas sur le plan Soutter qui ne s'intéresse qu'aux installations techniques et administratives.

En outre, il convient de mentionner une zone D d'une bonne douzaine de batiments hétéroclites et éphémères (auberges, cafés...), construits en bois pour la majorité et constituant ce que l'on peut appeler le "**Village éphémère**" des Longevilles (voir Chronorama spécifique).

Enfin, il faut encore évoquer l'existence, sur les photos tardives, de deux bâtiments (E) construits en dur en 1913-1914 pour le logement des employés du PLM (ils existent encore aujourd'hui).



Réf. JM446 (Fasc. CCMO)

CPA, Faivre-Locca (sc)

Date : automne 1910 - hiver 1911

Ce cliché Faivre-Locca, de la fin de 1910 ou tout-début de 1911, montre le bâtiment 13 (magasins) en construction dans la zone B, bâtiment à ossature en bois.

On voit derrière lui, deux des trois bâtiments-ateliers (11a et 11c) déjà construits.

Le cliché est pris en direction de la colline de Fourcatier.



Réf. JM194

CPA, Bioletto (sc)

Date probable : avril-juin 1911

Ce cliché au tout début des travaux à la tête du tunnel montre l'arrivée de la tranchée d'accès au tunnel, tranchée creusée depuis décembre 1910.

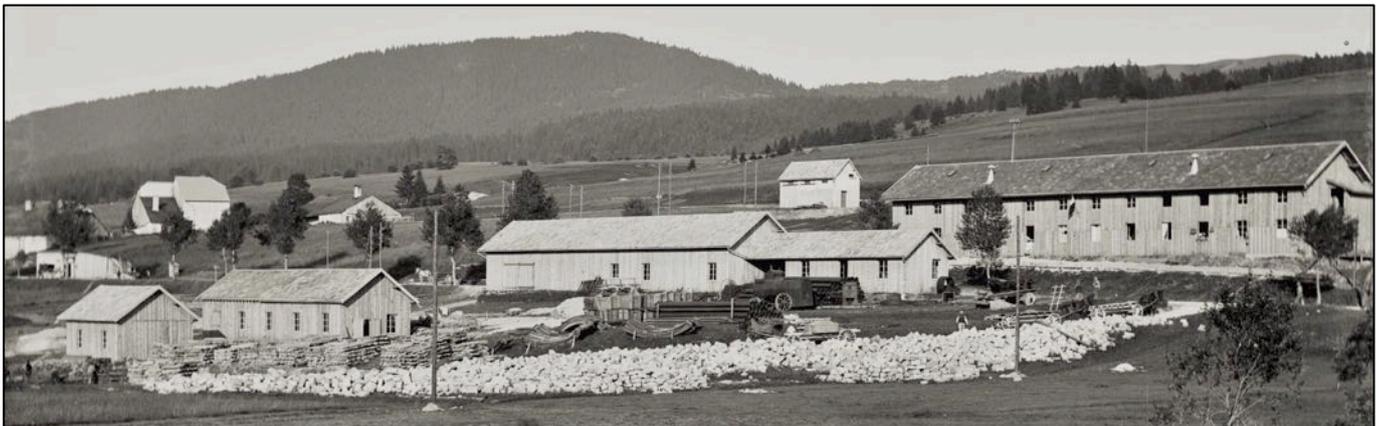
On aperçoit, au-dessus de la tranchée, en zone A, le transformateur en dur (Soutter-15) déjà construit, accompagné d'une ligne électrique montant droit en direction du Mont-d'Or.

Réf. JM605, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux(extr.) -Date référ. 28 juin 1911



Sur le cliché Parreaux ci-dessus du 28 juin 1911, on identifie très bien, isolé et à droite, le bâtiment 15 de la zone A (transformateur). En zone B, le bâtiment 13 (magasins) est terminé et deux des trois bâtiments 11 (ateliers) sont déjà en fonctionnement. Au premier plan à gauche et en zone C, un premier et long bâtiment d'hébergement H1 est érigé.

Réf. JM609, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.) -Date référ. 17 juillet 1911

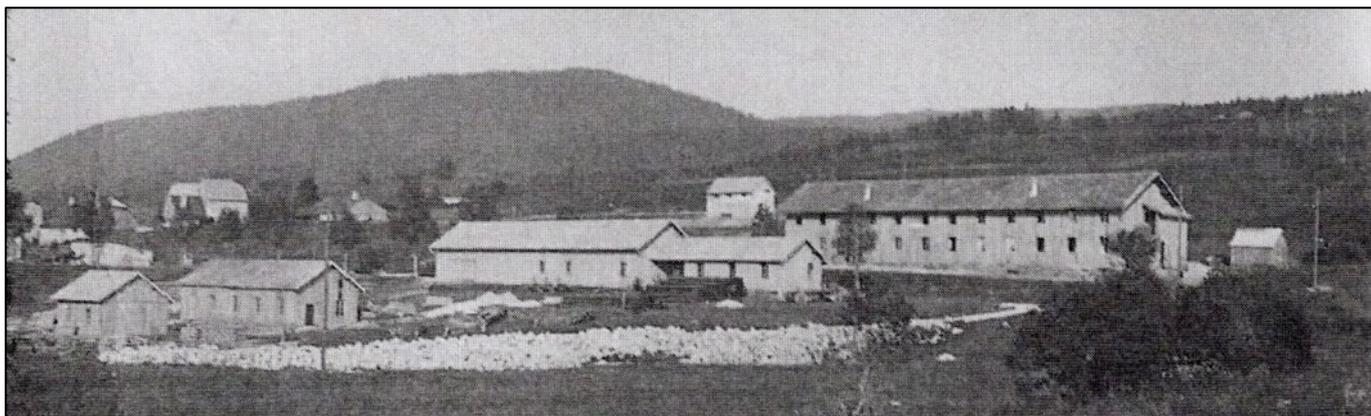


Cet autre extrait d'une vue Parreaux du 17 juillet 1911 montre de gauche à droite et de bas en haut :

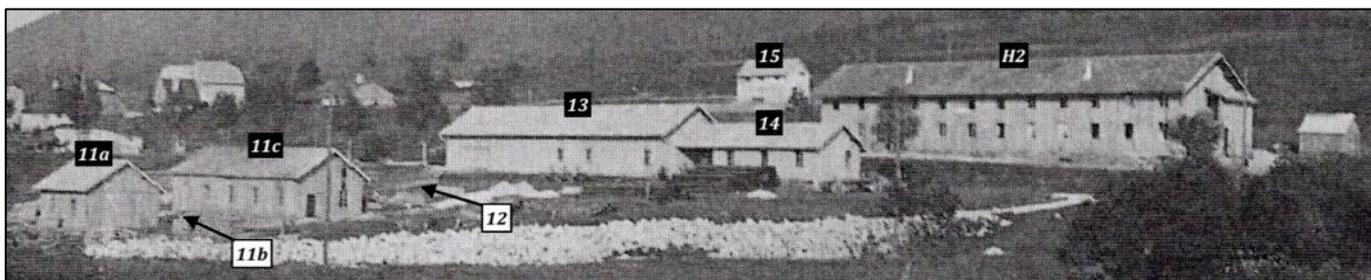
- en zone B, deux des trois ateliers (11)
- toujours en zone B (avant la route), le bâtiment 13 (magasins) et le bâtiment 14 (administration), plus petit et placé dans la continuité du bâtiment 13 (on ne pouvait pas le voir sur la vue JM605) ;
- en zone C, le grand bâtiment d'hébergement à 2 étages H1
- enfin, en zone A, et toujours isolé, le bâtiment 15 (transformateur).

Au premier plan, à l'arrière des bâtiments de la zone A, des dépôts de pierres, de poutres, de tubes et de parties de cintres métalliques sont stockés avant leur emploi dans les galeries du tunnel.

Commencent à apparaître des constructions sauvages ("village éphémère") à l'extrême gauche du cliché.



Un cliché presque identique de Faivre-Locca de la même période permet de voir à l'extrémité occidentale du bâtiment H1, une petite cabane. Les autres constructions temporaires sont identiques. Comme sur la vue Parreaux, on peut noter l'existence d'un espace entre les deux ateliers (11a et 11c) qui sera ultérieurement occupé par un 3<sup>ème</sup> bâtiment (11b). De même, un grand espace existe entre, d'une part, l'atelier 11 et, d'autre part, les bâtiments 13 (magasins) et 14 (administration) : c'est ici que sera construit par la suite le bâtiment 12 (compression).



Réf. JM602, Parreaux  
Ph. É. Parreaux (extr.)  
Date : juillet-août 1911

On aperçoit, à gauche, les deux bâtiments-ateliers 11a et 11c de la zone B.

Des ouvriers décapent la terre végétale de ce qui sera plus tard la rampe d'accès à la gare.

Réf. JM602, coll. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.) - Date : début août 1911



L'extrait ci-dessus d'un cliché Parreaux d'août 1911 permet de bien situer chaque ouvrage, équipement ou bâtiment dans l'espace et le temps. La galerie d'avancement du tunnel commence à être percée.

- En zone A, le transformateur (Soutter 15) et la ligne électrique montant vers le Mont d'Or sont en place depuis déjà un certain temps.
- En zone B, on identifie, de bas en haut, les deux ateliers (11a et 11c), les magasins (13) et le bâtiment d'administration (14) dans le prolongement des magasins (13).
- En zone C, le long bâtiment d'hébergement H1 semble en exploitation alors que l'on construit la charpente du bâtiment H2 (aucune fenêtre encore posée).
- Entre le transformateur (15) et le bâtiment H2, se construit une baraque du "village éphémère".



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

Sur cette carte postale, on identifie bien le transformateur (15) à droite. La baraque éphémère à proximité est en cours de finition.

Pour la zone C, on reconnaît le bâtiment H2 non encore clos, devant le long bâtiment H1.

En-dessous, dans la zone B, on retrouve la baraque des magasins (13) et deux ateliers (11a et 11c).



Réf. JM615, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux (extr.)  
Date référ. : 14 août 1911

Sur cette autre vue d'Émile Parreaux, du 14 août 1911, la baraque éphémère en construction sur la vue JM602 est terminée.

Le bâtiment d'hébergement H2 dispose de sa toiture mais reste encore sans ses fenêtres. À droite, on voit le pignon des magasins 13.



Réf. JM202  
CPA, édit. non ident. (sc)  
Date référ. : 16 août 1911

Outre la galerie d'avancement du tunnel, la carte montre, de droite à gauche et de bas en haut : les deux ateliers (11a et 11c), le bâtiment 12 (compression) en cours de construction, le bâtiment 13 (magasins). Au delà de la route (zone C), on aperçoit le toit du bâtiment H1 et le nouveau bâtiment d'hébergement H2 avec ses ouvertures encore sans fenêtres.

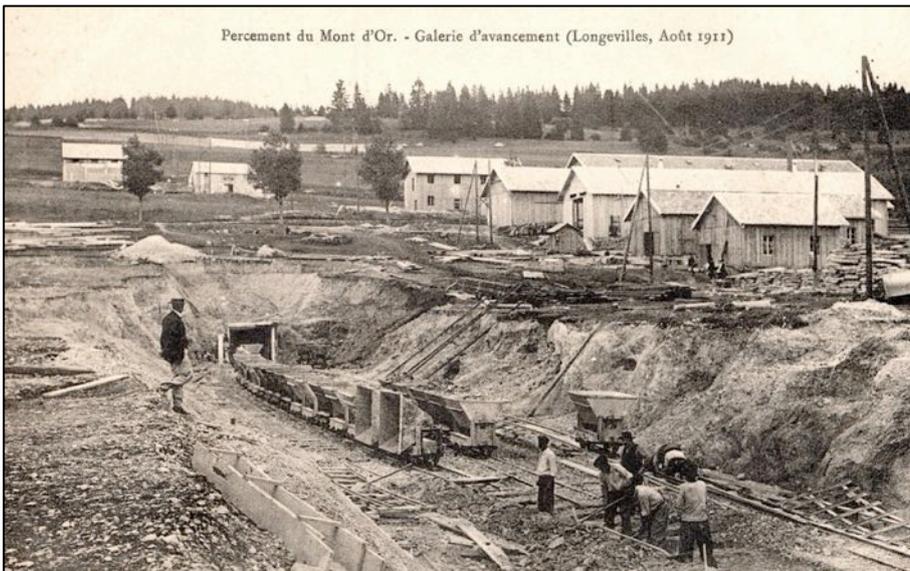


Réf. JM190, coll. Michel  
Ph. non identifié  
Date référ. : mi-août 1911

Cette photo, plutôt rare, d'un photographe non identifié montre la construction du bâtiment 12 (compression).

À noter que le compresseur est déjà bien mis en place alors que la structure du bâtiment est construite autour de lui.

On aperçoit, sur la droite, le grand bâtiment 13 (magasins). En arrière-plan, on entrevoit les fermes des Longevilles basses.



Percement du Mont d'Or. - Galerie d'avancement (Longevilles, Août 1911)

Réf. JM196  
CPA, édit. inconnu (sc)  
Date : 2<sup>de</sup> moitié d'août 1911

La construction de la baraque 12 (compresseur) est achevée de même que le bâtiment d'hébergement H2 (qui semble disposer de ses fenêtres). La baraque éphémère intercalée entre le transformateur 15 et le l'hébergement H2 semble porter une enseigne au-dessus de sa porte d'entrée (café, auberge...?).

Réf. JM617, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.) - Date référ. : 30 août 1911



Sur la vue Parreaux ci-dessus, dans les secteurs A, B et C, rien n'a beaucoup changé par rapport à la vue JM196. Sur la gauche, on commence à voir se construire différentes maisons ("village éphémère").

Quelques mois plus tard, au début de l'année 1912, sur le cliché suivant (JM631), pas de changement dans les installations "officielles" de chantier en zones A, B et C.

Réf. JM631, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.) - Date référ. : 17 janvier 1912

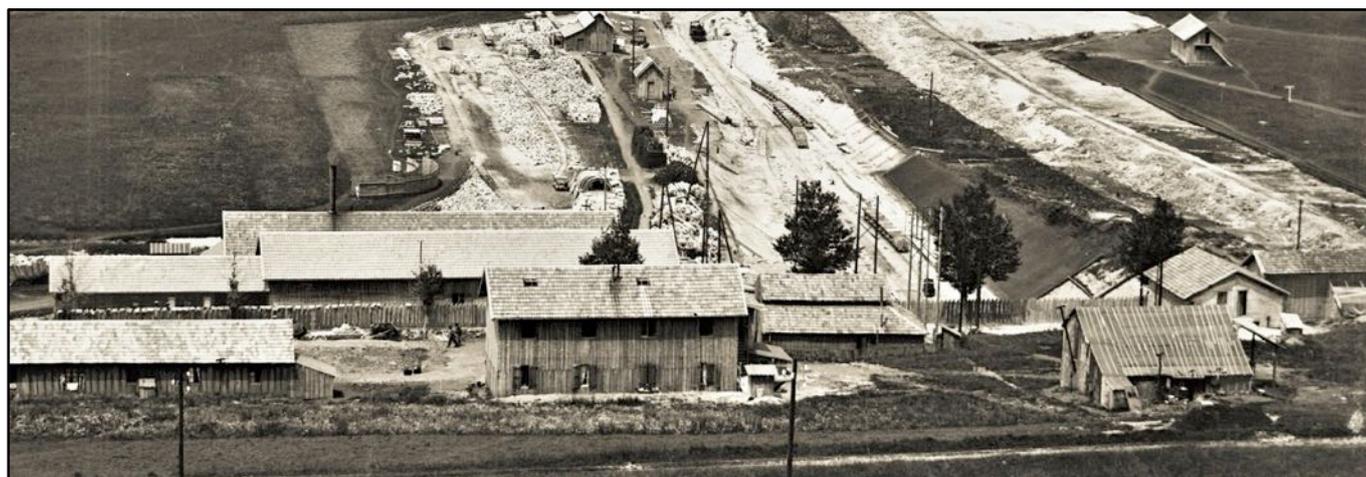


À noter la ligne électrique montant à travers les pentes du Mont d'Or (brèche dans la forêt) pour aller vers la Suisse. Selon F. Soutter :

*L'énergie électrique est fournie par les forces de Joux sous forme de courant triphasé amené au chantier des Longevilles par une ligne aérienne composée de 3 fils de 4 mm. Le courant arrive au poste de transformateurs sous une tension de 13000 v. et est transformé en courant de 500 v pour l'alimentation des moteurs du chantier. En plus de ce poste, il y a 2 transformateurs, l'un de 50 kw, 500/220 volts à l'usine de compression pour les moto-pompes de l'extérieur; l'autre, monté sur un wagon au souterrain, pour les épaissements.*

En zone D, les constructions privées du "village éphémère" se multiplient le long de la route menant des Longevilles à Rochejean.

Une baraque nouvelle est désormais construite en zone A, au niveau des ateliers 11 (11b), intercalée entre les deux bâtiments existants (11a et 11c). Une seconde baraque éphémère et privée est construite au semestre 1911 entre la première baraque-café vue plus haut et le bâtiment H2. Plus proche de la rue, cette baraque porte également une pancarte au-dessus de sa porte d'entrée : un cliché Parreaux en plan rapproché permet d'identifier la "Cantine Française Eyrignoux".



Réf. JM641, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.) - Date référ. : 15 juillet 1912

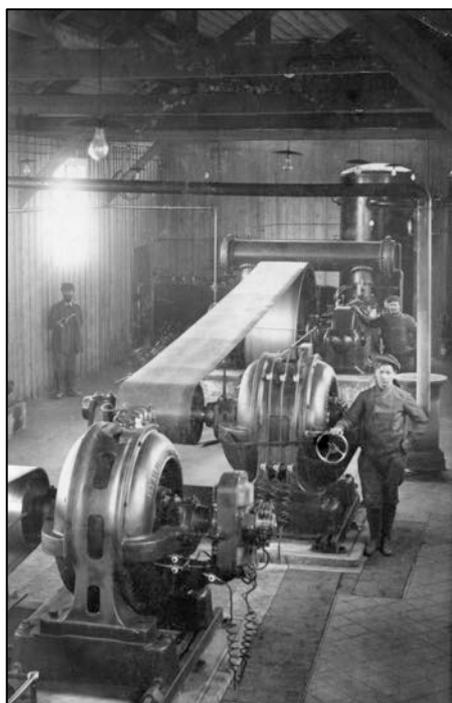
Sur la vue ci-dessus plus tardive (de six mois), on retrouve les baraques des zones A et B et des constructions nouvelles de la zone C.

Dans le courant de 1913, les chantiers avancent bien (cf. cliché Parreaux ci-dessous). Au-dessus de la tête du tunnel, on note désormais la présence de la murette maçonnée de soutien du talus engazonné. On voit aussi, complètement isolée, à gauche, une baraque servant d'écurie pour les chevaux (déjà présente sur les vues tardives de 1912).

*Réf. JM661, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux - Date référ. : 1913*



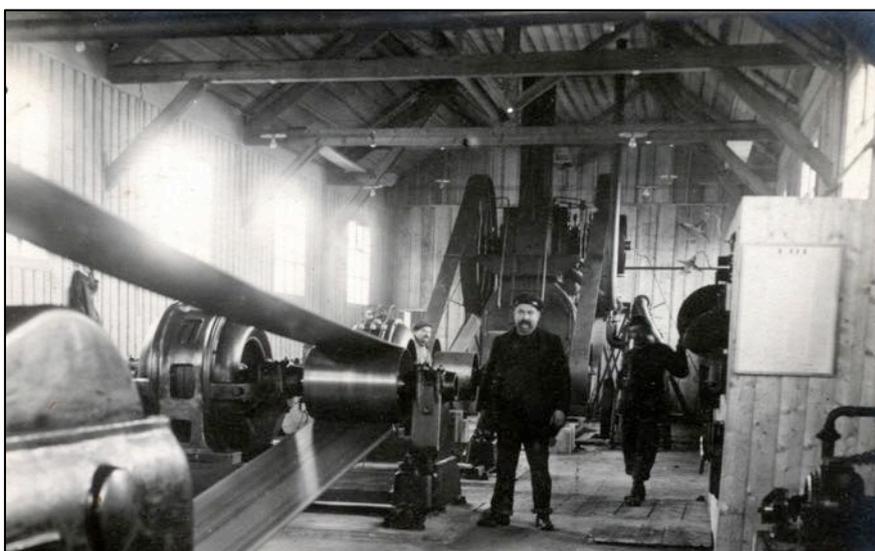
Les deux clichés ci-après donnent à voir l'intérieur du bâtiment du compresseur (Soutter12).



*Ci-contre : Réf. JM783*

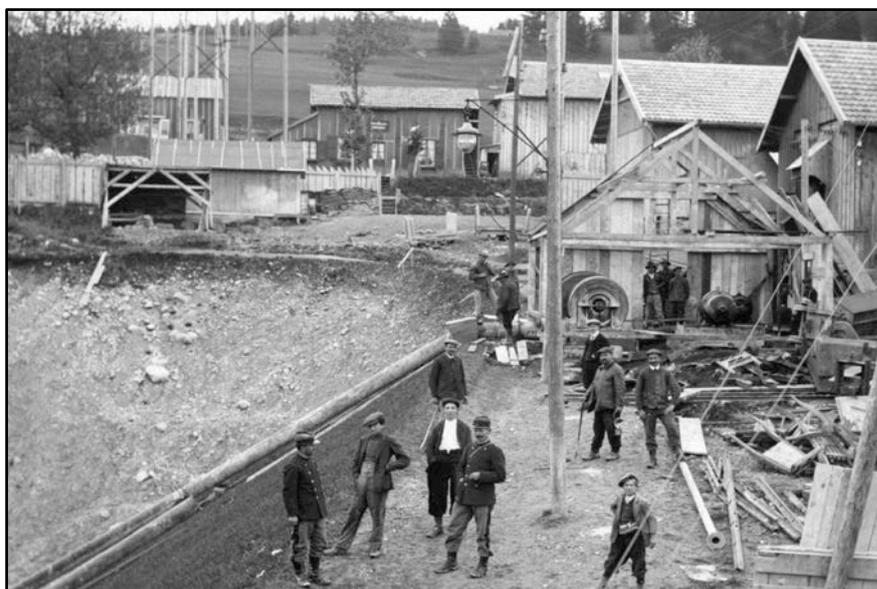
*Coll. Chr. Guyon, Ph. Émile Parreaux - Date : 1912-13*

*Ci-dessous : Réf. JM1062 Coll. Jacquemin-V. - Sans date*



*Ci-dessous : Réf. JM686  
Fonds E. Parreaux, Ph. É. Parreaux  
Date référ. : fin juill. 1913*

Les problèmes rencontrés dans le tunnel en décembre 1912 et avril 1913, obligent à renforcer les moyens de compression et de ventilation. Sur la vue ci-dessus, à droite, on voit l'installation d'une baraque complémentaire à proximité du bâtiment 12 (compresseur). Une grosse canalisation part de ce bâtiment (ici, en construction) vers le tunnel. On peut voir, à l'arrière-plan, les deux baraques café-restaurant, dont la "Cantine Française Eyrygnoux".



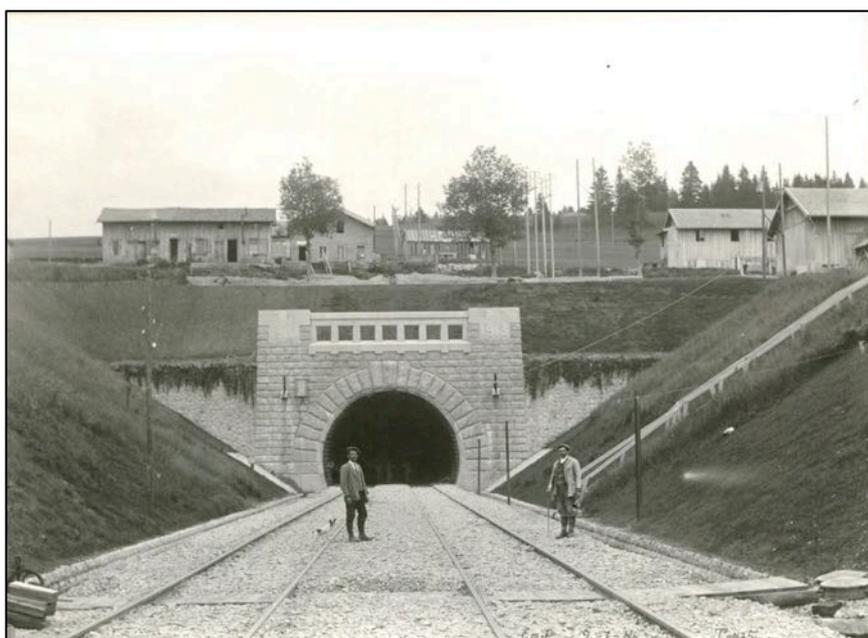
Une vue Parreaux d'avril 1914 (ci-dessous) permet de revoir le bâtiment 15 (transformateur) bien identifiable en premier plan ainsi que le bâtiment H2, devant le bâtiment 13 (magasins). Entre le transformateur 15 et le bâtiment d'hébergement H2, on retrouve les deux baraques cafés-auberges. À l'extrême droite, les deux immeubles définitifs pour le logement des employés du PLM ont été construits.

*Réf. JM723, fonds E. Parreaux - Photo Émile Parreaux (extr.) - Date : avril 1914*



*Réf. JM205  
CPA, Lardier (966) (extr.)  
Date référ. : 2nde quinzaine juin 1914*

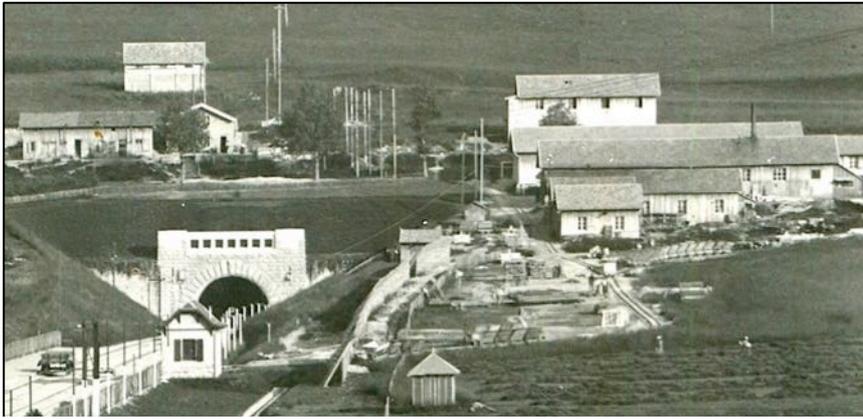
Sur cet extrait de la carte postale Lardier (966), alors que la façade monumentale de la tête du tunnel est terminée, on peut noter la démolition de la "Cantine Française Eyrignoux" (avec derrière elle, le bâtiment H2). L'autre baraque éphémère est encore debout.



*Réf. JM750, fonds E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux  
Date référ. : 2 juillet 1914*

Ce 2 juillet 1914, on pose devant le tunnel terminé, avec la façade monumentale de sa tête France.

À droite, on retrouve les bâtiments 13 (magasins) et H2 (hébergement). La baraque Eyrignoux a maintenant disparu. D'autres baraques éphémères de la zone D commencent également à disparaître.



Réf. JM760, coll. E. Parreaux  
Photo Émile Parreaux (extrait)  
Date : juillet 1914

Les deux baraques-café éphémères ont définitivement disparu. Tous les bâtiments de la zone A sont encore en place sauf la baraque ajoutée devant le bâtiment compresseur (12).

Toutes ces installations temporaires vont rapidement disparaître après la mise en exploitation de la ligne Frasne-Vallorbe en 1915.

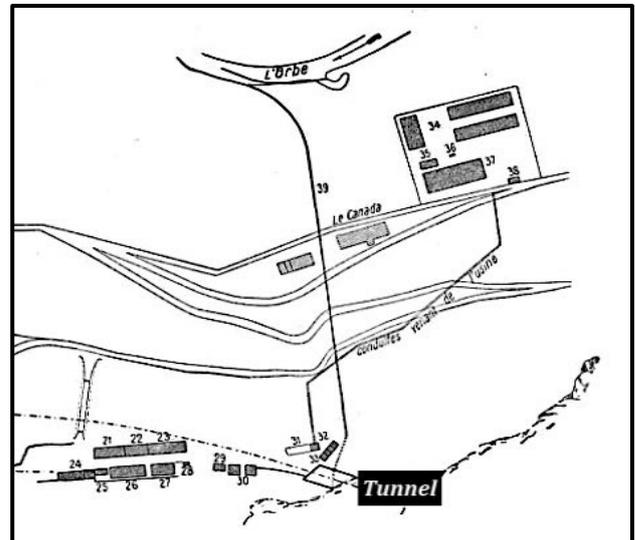
## 09 - Vallorbe : les installations temporaires hors chantiers du tunnel et de la gare

Les chantiers de la nouvelle ligne ferroviaire sont très importants sur le site de Vallorbe : tunnel, gare, plateforme d'avant-gare.

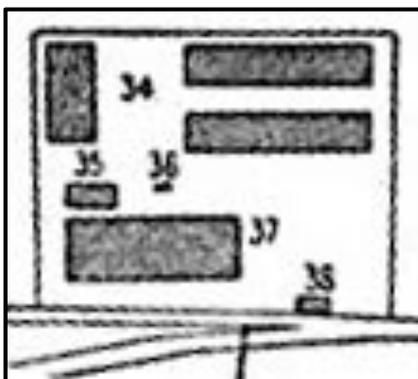
De nombreuses installations techniques temporaires sont construites sur ces zones de chantier. Les Chronoramas sur la tête suisse du tunnel, sur la gare de Vallorbe et sur la zone de l'avant-gare détaillent toutes ces installations qui ne seront pas reprise ici (cf. baraques 21 à 33 du plan Soutter ci-contre).

On se limitera donc à la seule zone en contrebas du tunnel, dans une zone près de l'Orbe appelée "Le Canada".

L'article de F. Soutter dans le Bulletin technique de la Suisse Romande de 1913 en fournit un plan et quelques photographies, ainsi que d'utiles précisions sur ces installations du Canada.



*"Les abords du tunnel côté suisse n'étant formés que d'éboulis inclinés à 45°, on ne put y placer que les installations absolument nécessaires, ateliers, forge, charpente, bains, ventilation et un petit bureau. Le reste des bâtiments fut réparti le long de la ligne future clans les emplacements restant libres jusqu'à la fin des travaux : magasin, broyeur à sable, concasseur à gravier, dépôts de dynamite, etc."*

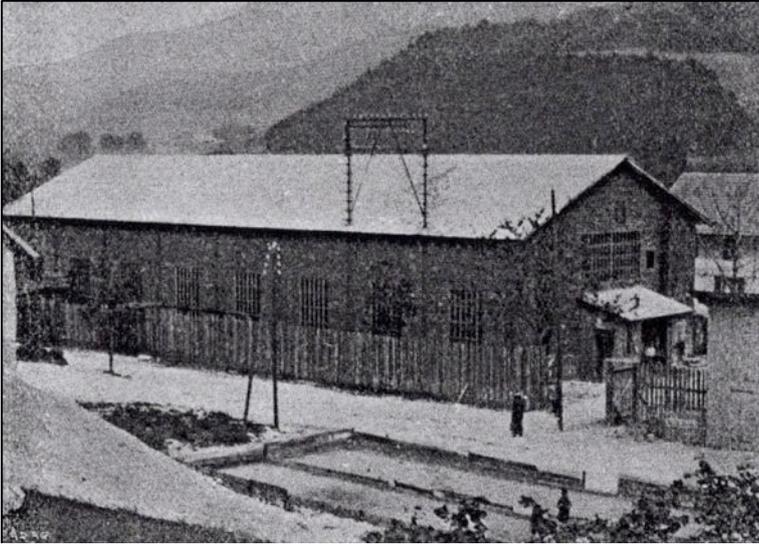


Ci-contre, le plan des installations du Canada

- 34 - Logements ouvriers
- 35 - Transformateur
- 36 - Réservoir
- 37 - Usine de compression
- 38 - Pompe à incendie

À noter que les bureaux de l'entreprise et du PLM ont été hébergés (en location) dans un hôtel de Vallorbe (Le Grand Hôtel).

Soutter précise encore : *"La place manquant près de la tête du tunnel, **l'usine de compression** dut être placée au lieu dit "Le Canada", à environ 60 m en contrebas de la voie d'accès. L'usine fut commencée en octobre 1910 ; le compresseur de perforation de 100 HP fut mis en service le 6 décembre 1910 ; l'installation définitive de perforation marche depuis le 1<sup>er</sup> février 1911 et celle de traction à air comprimé depuis le mois d'avril 1911"*.



Réf. Soutter, BTSR (1913)  
Cliché Sadag  
Date indéterminée (avant 1913)

Cette vue, extraite de l'article Soutter, montre le bâtiment 37 (usine de compression) à l'entrée du rectangle de cette zone logistique du Canada.

Le bâtiment est à structure de poteaux métalliques et les murs sont à remplissage de briques.

Soutter indique que : *“L'usine mesure 40 x 14 m. ; elle se compose d'une charpente métallique reposant sur piliers en fer, fournie par les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey. Les fermes de 14 m de portée sont espacées de 5 m. et supportent une couverture en tôle ondulée. Un plafond en lambris fut cloué contre les tirants inférieurs des fermes. Les parois sont en briques cuites des briqueteries Barraud de Bussigny, comme du reste les autres constructions en règle-mur”.*



Réf. JM504, Coll. Chr. Guyon  
CPA, A. Deriaz  
Date indéterminée (avant 1913)

Le photographe-éditeur Armand Deriaz a édité une carte postale avec une vue de l'intérieur de l'usine de compression de La Dernière.

Ce bâtiment a aujourd'hui disparu.

Pour les **logements ouvriers**, on dispose de la description suivante de F. Soutter.

*“Dans le but de procurer à ses ouvriers mariés des logements à bon marché, l'Entreprise a fait construire sur son terrain du Canada, près de l'usine de compression, trois bâtiments d'assez grandes dimensions, avec règle mur en briques et loits recouverts en tuiles.*

*Le bâtiment N° 1 abrite seize ménages, dont huit au rez-de-chaussée et huit à l'étage. Chaque logement comprend deux chambres, une cuisine et un garde-manger. L'eau potable est installée dans chaque cuisine ainsi que dans les w.-c. situés aux deux extrémités du bâtiment à raison de quatre compartiments séparés par étage. Une canalisation en ciment conduit directement à l'Orbe voisine les eaux d'égout et ménagères.*

*Le bâtiment N°2, construit sur le même modèle, abrite aussi seize ménages, avec cette différence que chaque appartement compte trois chambres, dont une dans les combles.*

*Dans la maison N° 3 est installée une cuisine économique, avec un dortoir pour une trentaine d'ouvriers.*

*Outre ces bâtiments, un village d'environ quarante maisons s'est élevé aux abords immédiats des travaux.*

*Une partie du bâtiment N° 3 a été aménagée en salle d'école enfantine. Dans ce local spacieux et confortable, environ 70 enfants de moins de sept ans, sous la direction d'une maîtresse italienne, reçoivent les premières notions d'instruction et d'éducation. Cette classe, organisée par les soins et l'initiative dévouée de M<sup>me</sup> Lucien Fougerolle, a donné jusqu'à maintenant, d'excellents résultats”.*



*Réf. Soutter, BTSR (1913)*

*Cliché Sadag*

*Date indéterminée (avant 1913)*

Sur cette vue, extraite de l'article Soutter, on peut voir les deux bâtiments parallèles N°1 et N°2 et apercevoir aussi le bâtiment N°2 derrière eux.

Les bâtiments techniques ont disparu mais deux bâtiments parallèles (logements) ont été conservés (le temporaire est devenu définitif). Les clichés ci-dessous les montrent avant une récente restauration.



À noter l'existence à Vallorbe d'un "village éphémère" (cafés, auberges...) dénommé "le village nègre" se situant en contrebas du tunnel, à la sortie de Vallorbe. Il fait l'objet d'un Chronorama spécifique.

\*

\* \*

### **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 : [Village éphémère des Longevilles-Mont-d'Or](#)