

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

Sommaire

- 01 - Des chantiers, des hommes et des photographes : introduction au Chronorama
- 02 - Des chevaux ou des locomotives et des hommes
- 03 - Les hommes de l'arrière et des coulisses
- 04 - Aux ponts des Longevilles, les "chœurs" de métallos et de maçons entrent en scène
- 05 - Des maçons au pied des ponts et des murs
- 06 - Des ouvriers en nombre aux souterrains du Martinet et de Labergement
- 07 - Différents instantanés à la tête France du tunnel du Mont-d'Or
- 08 - Dans la profondeur des souterrains, des hommes sous éclairage
- 09 - La tête du tunnel du Mont d'Or, décor idéal pour des poses photographiques
- 10 - Des photos de groupes aux baraques
- 11 - Des photographies pour le plaisir et la détente
- 12 - Témoignage d'un agent du P.-L.-M. affecté en 1911-1912 au Frasne-Vallorbe

01- Des chantiers, des hommes et des photographes : introduction

Lors de la réalisation de la ligne internationale Frasne-Vallorbe, de 1915 à 1915, d'importants moyens techniques ont été mis en œuvre avec quelques innovations salués, à l'époque, comme avancées (perforatrices à air comprimé, locomotives de chantier à air comprimé, palplanches métalliques Carnégie, ponts à poutre métallique...). Les divers chantiers ont été pilotés avec succès par un grand maître d'ouvrage, la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée (P.-L.-M.) et menés à bien grâce à la très réputée entreprise Fougerolle (pour les lots les plus importants). Nombre des Chronoramas déjà réalisés témoignent de l'excellence de cette réalisation, avec focus mis sur les différents types d'ouvrages (souterrains, tranchées, remblais, ponts, bâtiments, passerelles de service...). D'autres se sont intéressés aux conditions d'hébergement des travailleurs ou encore aux équipes dirigeantes et encadrements du P.-L.-M. et de l'entreprise Fougerolle, etc.).

Le corpus iconographique "*du Frasne-Vallorbe*" comportent de nombreuses vues sur lesquelles on découvre des groupes ouvriers au travail sur tel ou tel des chantiers. Les photographes d'alors (Parreaux, Deriaz et autres) ont souvent aussi réalisé d'intéressantes compositions photographiques mettant bien en valeur cette main d'œuvre exotique pour la région (d'origine étrangère, notamment italienne). Ce Chronorama reprend une sélection de ces clichés en mettant le projecteur sur ces ouvriers.

Plusieurs de ces vues sont des sortes "d'arrêts sur image", montrant les ouvriers faisant une **pause** à l'occasion des prises de vue et prenant par là-même la **pose** devant l'objectif du photographe. Le champion en la matière est le photographe-éditeur de Rochejean, Émile Parreaux, qui a su faire de remarquables compositions et qui, en plus, a pris des clichés de centaines d'ouvriers passant à Rochejean pour aller "se faire tirer le portrait". Le travail de numérisation du fonds photographique Parreaux est en cours, sous la direction infatigable du Président du Club des Collectionneurs du Mont d'Or, Christian Guyon, que nous remercions vivement pour la mise à disposition de dizaines de copies numériques des clichés de ce fonds. Remerciements infinis aussi à Pierre Parreaux, pour l'ouverture à la consultation de cet exceptionnel corpus.

Les vues présentées dans ce Chronorama, sont sélectionnées parmi celles prises en France uniquement : un autre Chronorama, symétrique, concerne les vues prises en Suisse, à Vallorbe surtout. Les photos sont systématiquement recadrées pour bien mettre en valeur les personnes ou groupes de personnes. Par ailleurs ne sont sélectionnés que les clichés pour lesquels les ouvriers s'arrêtent de travailler (font une pause) et prennent manifestement la pose devant l'objectif (souvent en grand nombre, 10 personnes environ et parfois une centaine ou plus). Il est regrettable que l'on ne puisse pas mettre un nom sur chacune des têtes (sauf quelques exceptions). Le Chronorama est donc dédié à ces "**Ouvriers inconnus**" du Frasne-Vallorbe.

On sait les durs mouvements sociaux qui ont eu lieu sur les chantiers du Frasne-Vallorbe, avec la grande grève de septembre 1911 à Vallorbe. Malheureusement, aucune photographie de l'époque ne semble avoir été prise.

Ajoutons enfin que ce Chronorama est aussi l'occasion de décrire le travail photographique des Parreaux, Deriaz et autres qui se servent de façon subtile de la "matière ouvriers" pour leurs compositions.

02- Des chevaux ou des locomotives et des hommes

Les trois clichés ci-après montrent des compositions d'Émile Parreaux sur le chantier des Longevilles-Mont-d'Or, sans doute dans les toutes premières phases des travaux (vers 1911). Ce sont des ouvriers terrassiers qui travaillent à la pelle et à la pioche, en recourant à des "chevaux de chantier". La pause implique forcément consommation de boissons qui semblent être, ici, des bouteilles de bière.



*Réf. JM773, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : vers 1911*

Très beau cliché de Parreaux d'une rare netteté. Le palefrenier à droite se contente de tenir sagement le cheval. Le personnage à gauche prend la pose, tel un acteur de théâtre.

Le cheval tire une charge grâce à une chaîne.



*Réf. JM776, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : vers 1911*

Ce groupe de neuf ouvriers est employé à passer des gravats (sablère?) au tamis. La caisse à bouteille de bière est bien présente au centre du cliché. Deux chevaux figurent sur la photo. À noter la présence de deux petites filles de Rochejean

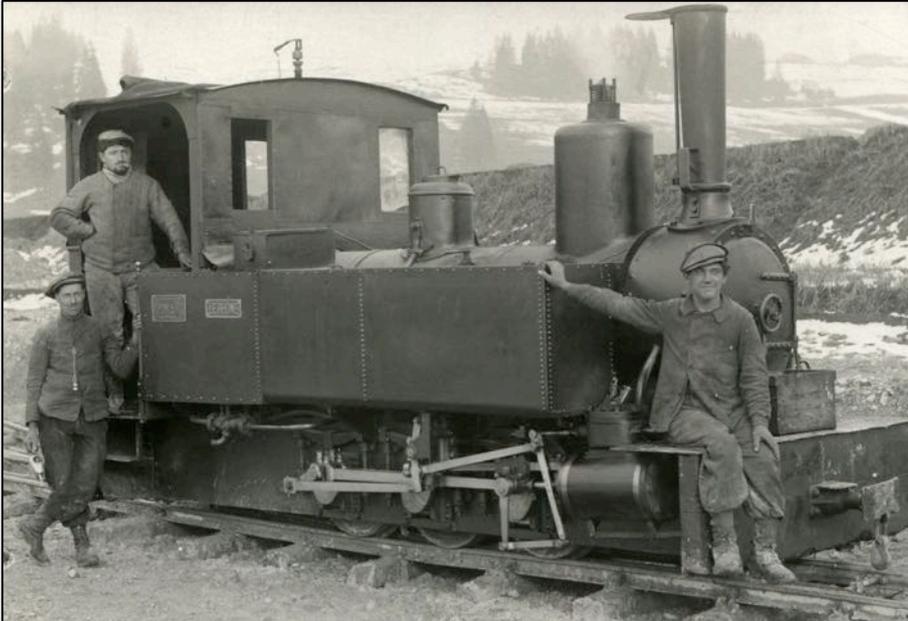


*Réf. JM774, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : vers 1911*

On voit ici quatre chevaux, 2 blancs et 2 à robe sombre. La "pause bière" est appréciée (mais rien n'est prévu pour les chevaux). On ne retrouve pas les mêmes ouvriers sur ces clichés.

Pour le troisième cliché, il faut souligner la très belle composition d'Émile Parreaux, en double symétrie (le cliché original, non recadré, prend plus de paysage sur tous les bords), avec un motif central comportant cinq personnes et un petit chien (avec les chevaux à robe foncée entre les ouvriers).

Quittons les animaux et focalisons nous maintenant sur les servants des locomotives à vapeur ou à essence des Longevilles. Les "servants" de celles-ci (mécaniciens, chauffeurs) apparaissent aussi sur les clichés, avec des poses dignes des meilleures réalisations de la photographie ferroviaire.



*Réf. JM779-a, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée*

On découvre ici la locomotive intitulée Le Rhône (avec fenêtres rectangulaires). Trois servants prennent la pose dont l'un tenant sa burette à huile. Comme sur les clichés suivants, la fierté de ces "cheminots" de chantier est patente.

Ces clichés aux locomotives montrent souvent trois servants : mécanicien, chauffeur et assistant.

*Réf. JM766, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée*

On retrouve, ci-contre, la machine Le Rhône, avec trois servants (dont deux déjà présents sur le cliché précédent, le sifflet ayant seulement changé de siffleur). Les deux clichés semblent avoir été pris en hiver avec plaques de neige en arrière-plan.

La composition du cliché ci-contre est remarquable, avec ces trois cheminots devant leur belle machine (rutilante, manifestement bien bichonnée).

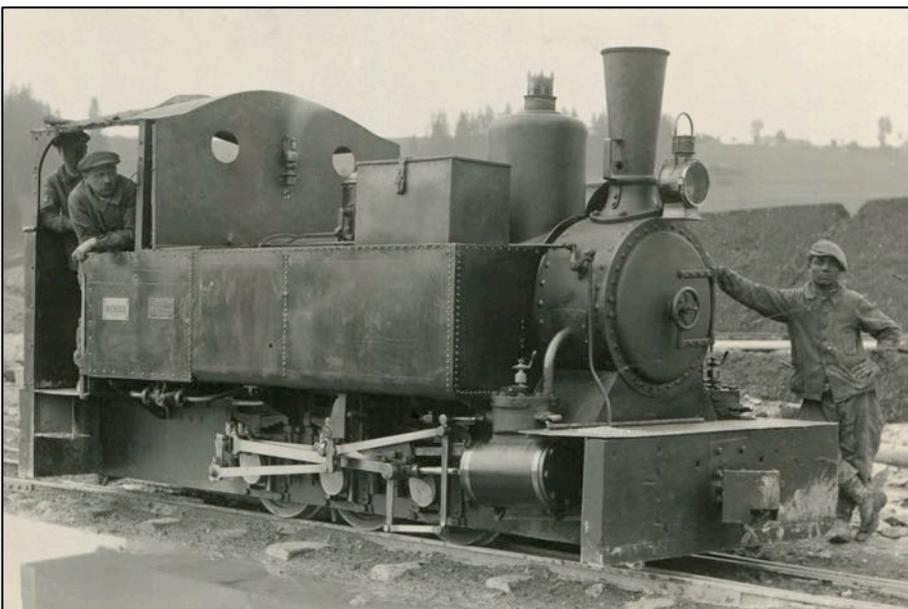
Contrairement aux clichés sur lesquels on voit des ouvriers terrassiers ou maçons, les cheminots ici présents semblent faire partie de la "noblesse ouvrière" du chantier.



*Réf. JM694, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 7 août 1913*

Ce troisième cliché concerne la locomotive dénommée La Creuse. Elle présente des fenêtres frontales circulaires.

Sur le cliché, les servants semblent être plus en retrait, deux presque cachés dans la cabine, et le troisième à l'avant de machine mais à côté d'elle, dans une pose témoignant de sa relation presque possessive à la machine (on le retrouvera à la fin du Chronorama).





Réf. JM779-b, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

On découvre, ici, les fameuses locomotives à essence des Longevilles, qui, seules, pouvaient entrer assez loin dans la galerie d'avancement du tunnel.

Deux servants, l'un avec la burette d'huile, l'autre avec la corne d'avertissement.

La machine FF4 a son capot placé sur le toit.

03- Les hommes de l'arrière et des coulisses

On serait assez logiquement tenté de mettre d'emblée l'accent sur les "hommes du front", c'est à dire sur ceux qui creusent les souterrains. Les clichés sont en effet souvent spectaculaires dans les galeries d'avancement des divers tunnels. Mais ce serait sans doute injuste vis à vis des très nombreux travailleurs intervenant sur des fonctions plus logistiques ou dans des opérations temporaires de construction (ateliers...)... en coulisses.



Réf. JM777, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Des ateliers sont très tôt installés aux Longevilles à côté de la tranchée d'accès au tunnel (n°11 du plan Soutter). Une forge y est notamment installée (elle est le point focal de la photo).

Ici, une belle équipe de neuf ouvriers forgerons prennent la pose autour d'une enclume. Ils tiennent leurs outils comme s'ils "présentaient les armes".



Réf. JM771, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Dans une autre partie des ateliers, une autre équipe se consacre à la fonderie et fabrique notamment les pancartes indicatrices du kilométrage de la ligne (depuis Paris!...).

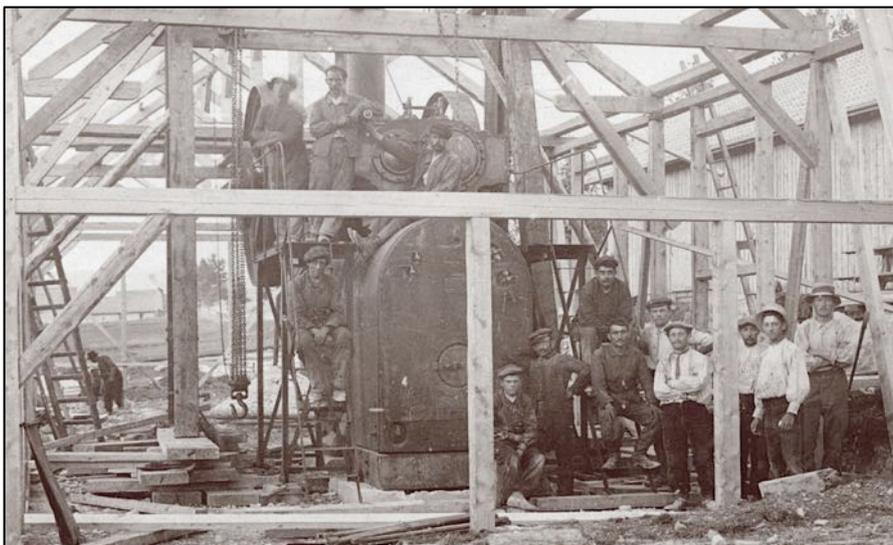
À noter sur ces deux clichés qu'aucun des ouvriers est tête nue.



Réf. JM1035, coll. Jacquemin-V.
Ph. indéterm. (Parreaux?)
Date : 22 septembre 1912

Ici, des serruriers font les essais d'une porte métallique blindée après l'avoir montée en dehors de l'atelier.

Si deux ouvriers paraissent concentrés sur l'ouvrage, le troisième, à droite, prend la pose dans un style pouvant faire penser à un acteur de film américain. Dès qu'une chambre photographique apparaît sur les chantiers, nos acteurs locaux n'hésitent pas à prendre des poses inspirées (la photographie est en train de devenir l'art que l'on sait).

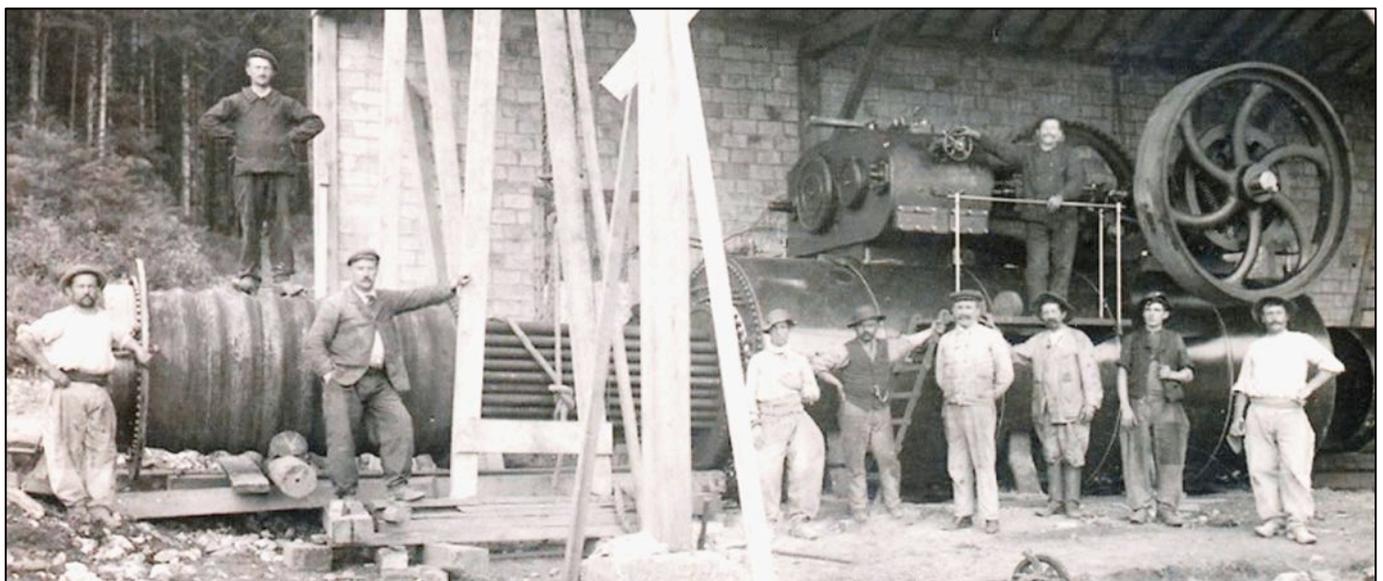


Réf. JM190, coll. Michel
Ph. indéterm.
Date : mi-1911

Sur ce cliché, une équipe monte le compresseur des Longevilles (n°12 du plan Soutter).

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

Ci-dessous, une autre équipe installe un autre compresseur dans un bâtiment ad-hoc au tunnel du Bouquet.





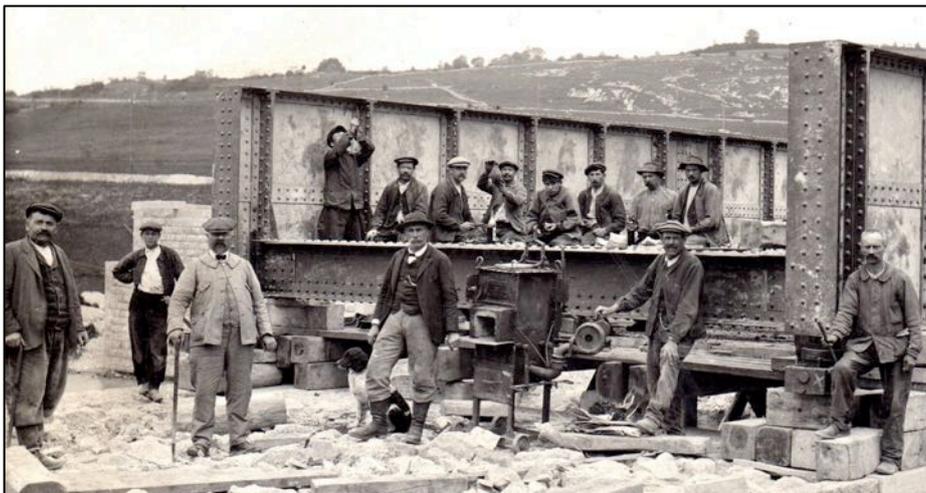
Réf. JM686, Fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : juillet 1913

Revenons aux Longevilles... mais deux ans plus tard. On installe alors une nouvelle machine-compresseur pour la ventilation du tunnel : les travaux au tunnel après les épisodes d'inondations de décembre 1912 et avril 1913 ont repris mais il faut ventiler.

Des douaniers se mêlent désormais aux ouvriers, avec une tendance assez nette, sur les photos du corpus, à se mettre au premier plan.

04- Aux ponts des Longevilles, les "chœurs" de métallos et de maçons entrent en scène

Le photographe Émile Parreaux de Rochejean était forcément très proche des divers chantiers des Longevilles dont celui de la construction des deux ponts parallèles sur le Doubs et en présente de belles compositions.



Réf. JM675, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : 11 juin 1913

Les ouvriers viennent de terminer la construction du pont-route métallique. On se repose et on se désaltère.

Au centre de la photo, une forge portative et un chien complètent cette composition aux quinze ouvriers et au chef de chantier typé (nœud papillon et canne).



Réf. JM1046, coll. Jacquemin-V.
Ph. Émile Parreaux
Date : 13 juin 1913

Alors que le pont-route est terminé, les ouvriers-maçons d'affairent à la construction de la culée "Vallorbe" du pont-rails. Tout le monde s'arrête de travailler.

À noter, sur la gauche et un peu à l'écart (comme sur le cliché précédent) le même chef de chantier (canne, casquette, moustache, nœud papillon).

Les maçons sont en train de réaliser la voûte de décharge en ogive de la culée Vallorbe du pont-rails.



*Réf. JM677, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : 13 juin 1913*

Le même jour que le cliché précédent, ce nouvel "arrêt sur image" nous fait découvrir 25 ouvriers-maçons. Outre le monsieur-papillon précédent, on identifie l'ingénieur Rougeot de l'entreprise Fougerolle (chemise blanche et cravate).



*Réf. JM1019, coll. Jacquemin-V.
Ph. Émile Parreaux
Date : 14 juin 1913*

Une dizaine de jours plus tard, la voûte de décharge en ogive est terminée. Le chef-papillon a changé de veste. Les ouvriers sont répartis tout autour de l'ouvrage. À noter la présence d'enfants.

05 - Des maçons au pied des ponts et des murs

La réalisation de la ligne Frasné-Vallorbe implique la construction de nouveaux ouvrages d'art maçonnés dont divers ponts et ponceaux. Les clichés précédents présentaient des groupes de maçons en charge de la réalisation de la culée Vallorbe du pont-rails sur le Doubs aux Longevilles. De nombreux autres ouvrages photographiés permettent de découvrir d'autres maçons à l'œuvre.



*Réf. JM1171, coll. Laffly
Ph. non ident.
Date : automne 1912*

Ce cliché permet de voir le ponceau de 4 m d'ouverture quasiment terminé dans le secteur du Martinet (Vaux-et-Chantegrue).

Une composition à la symétrie très marquée, avec au sommet, un cadre (architecte) fumant la pipe et ne regardant délibérément pas l'objectif.

Tous les maçons sont eux à leur poste de travail mais prennent la pose face à l'objectif.



Réf. JM1233, coll. Rousselet
Ph. Émile Parreaux
Date : avril 1912

On construit ici le pont sous la future ligne ferroviaire à la tête du tunnel du Bouquet.

Les personnels du chantier (une vingtaine d'ouvriers) prennent la pose devant la voûte en plein cintre du pont.

Cliché de type "photo de classe", avec les ouvriers placés sur deux rangées.



Réf. JM1051, coll. Jacquemin-V.
Ph. non ident.
Date référ. : 7 juillet 1913

Ici, aux Longevilles, on réalise le soubassement d'un des deux immeubles conçus pour les poseurs-agents du P.-L.-M..

Les maçons, essentiellement italiens, sont répartis (par le photographe), à gauche et à droite, en deux groupes, au pied et au-dessus du soubassement.

Le conducteur de travaux de l'entreprise Fougerolle, avec sa canne, est stratégiquement bien placé dans l'angle saillant de la construction et en hauteur. Les photographies ne peuvent pas ignorer la hiérarchie des groupes.

Mais qui dit maçon, dit forcément ciment, béton et donc bétonnière, ce que montre la carte postale ci-après.



Réf. JM187, coll. Michel
CPA, édit. non ident. (sc)
Date : 1912-1913

Aux Longevilles, on réalise les massifs en maçonnerie des culées des ponts sur le Doubs.

Les maçons et servants de la bétonnière, tous avec chapeaux ou casquettes, prennent eux aussi la pose et la pause, dans une composition à la structure recherchée.

06 - Des ouvriers en nombre aux souterrains du Martinet et de Labergement

Après les ponts et les murs en maçonnerie, passons aux souterrains dont le percement nécessite le recours à une maîtrise d'œuvre globalement moins qualifiée mais bien plus nombreuse, comme nous allons le constater sur ces photographies prises aux têtes des petits tunnels du Martinet et de Labergement.



*Réf. JM506, coll. Guyon
CPA, Guillemillot (sc)
Date : autour de juin 1912*

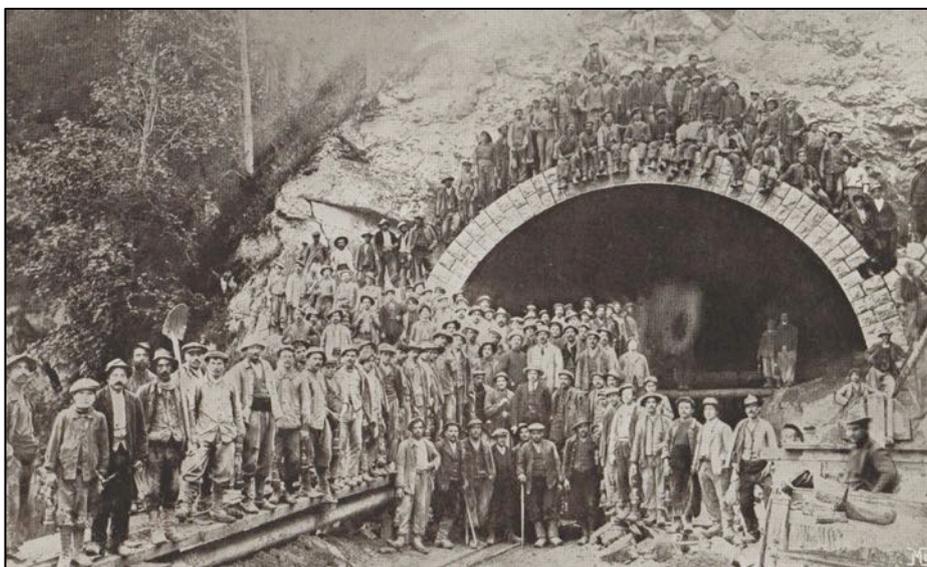
Sur cette photo Guillemillot de la tête Frasne du souterrain du Martinet en cours de percement, une trentaine d'ouvriers-mineurs prennent la pose et leur pause (avec quelques bouteilles de bière). En arrière-plan, une petite locomotive à vapeur et son panache de fumée marque la symétrie du cliché.



*Réf. JM362, coll. Vionnet
Carte-photo, édit. non identifié
Date référ. : 21 octobre 1913*

L'arche frontale maçonnée de la tête du tunnel (côté Vallorbe) est terminée.

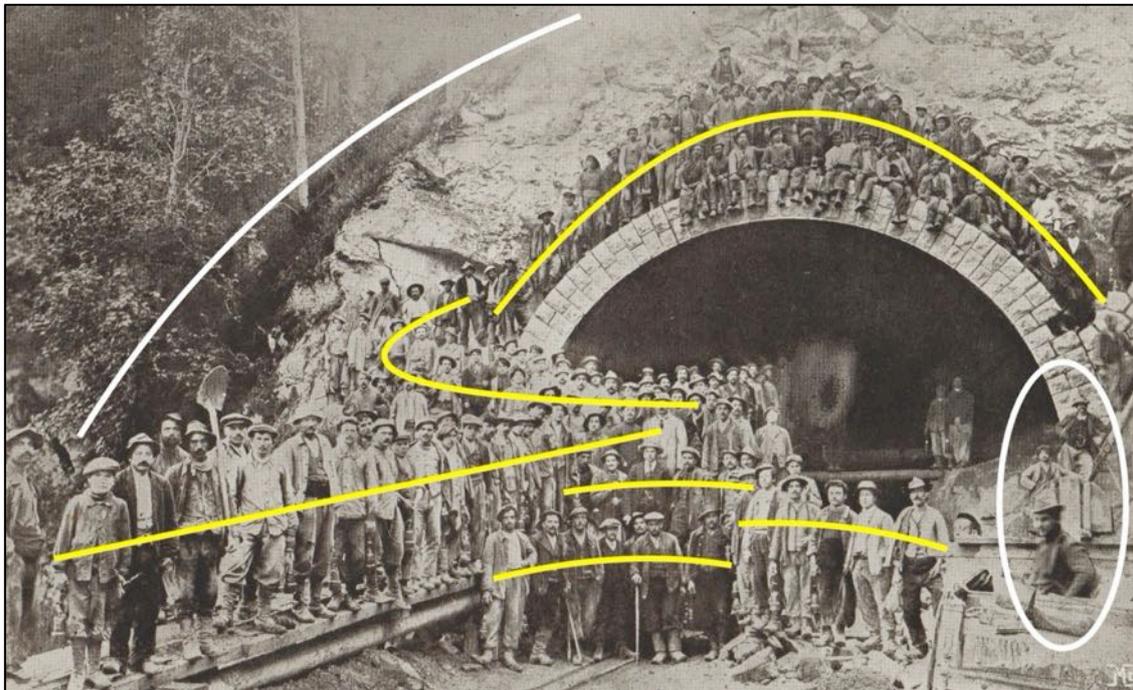
Une trentaine d'ouvriers (mineurs et maçons) prennent la pose avec leurs patrons, le photographe tenant à immortaliser le moment.



*Réf. JM268, coll. Vionnet
Carte-photo, édit. non identifié
Date : ca 21 octobre 1913*

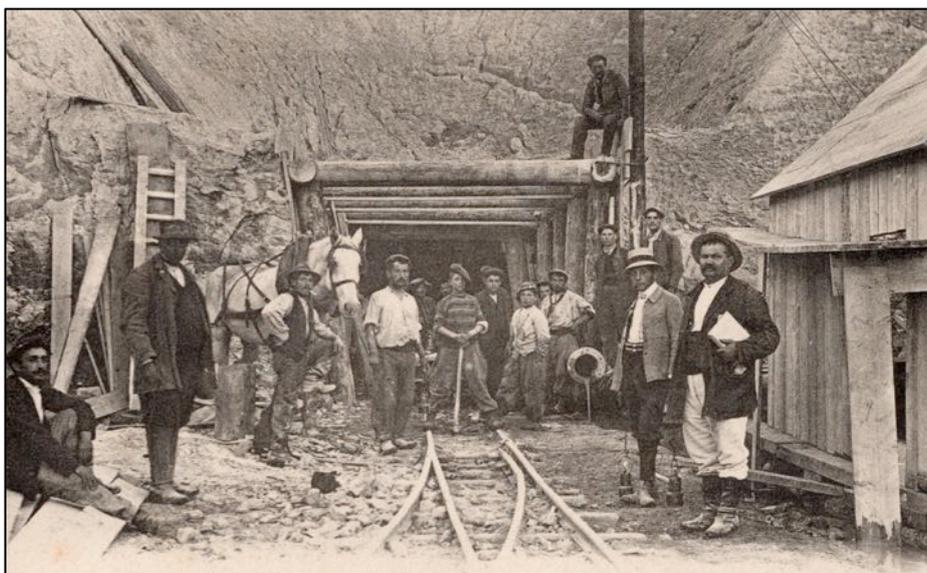
Plus d'une centaine d'ouvriers posent maintenant devant la tête Vallorbe du tunnel de Labergement. Une guirlande d'ouvriers entoure l'arche de la façade du tunnel.

Encore un cliché savamment composé (voir ci-après) avec des ouvriers en nombre servant de "matière première photographique".



07 - Différents instantanés à la tête France du tunnel du Mont-d'Or

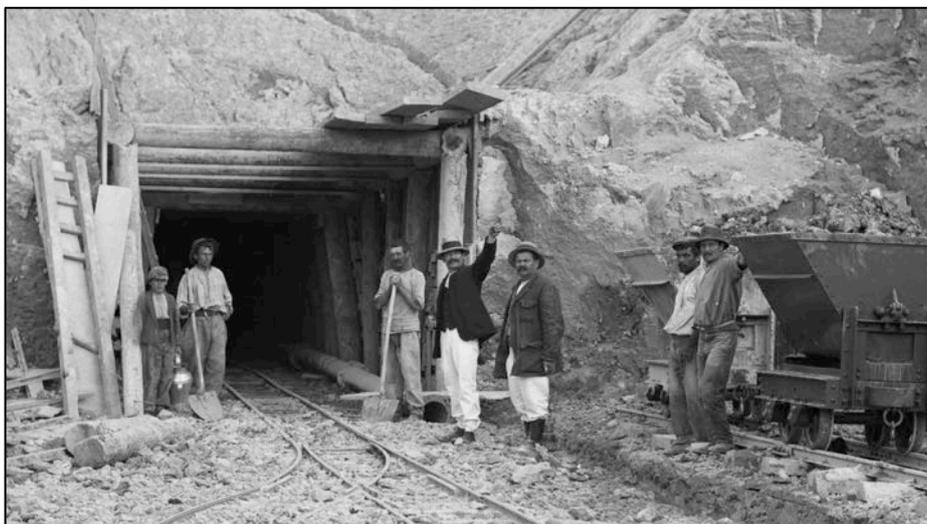
Passons au “grand tunnel”, celui du Mont d'Or en nous focalisant, pour le moment sur les premières phases de réalisation de celui-ci, avec des vues prises à la tête “France” ou “Frasne” des Longevilles.



*Réf. JM198
CPA, édit. inconnu (sc)
Date : août 1911*

La galerie d'avancement a commencé à être percée en ce mois d'août 1911. Ce sont encore des chevaux qui tirent les wagonnets à l'intérieur de la galerie (il a sa place sur le cliché).

Un mineur avec sa pioche est au centre de la photo alors que les cadres sont placés sur les bords (dont peut-être l'ingénieur Rougeot à gauche).



*Réf. JM613, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 14 août 1911*

Une belle photographie d'Émile Parreaux, en plan rapproché.

Des terrassiers (dont un enfant) et des cadres à pantalons clairs forment une composition en 2+3+2 bien maîtrisée.



Tunnel du Mont d'Or (Tête France)
Avril 1912

Réf. JM401 (fasc. CCMO)
CPA, édit. inconnu (sc)
Date référ. : début avril 1912

Le cliché nous permet de voir la partie supérieure de la voûte maçonnée du tunnel. La locomotive à essence a remplacé le cheval et est ici au point focal de la photo.

Sur la gauche, un groupe de trois cadres semble se dissocier du reste du groupe d'ouvriers.



Réf. JM201
CPA, A. Deriaz (2747)
Date : mai-juin 1912

Le photographe Armand Deriaz livre ici une autre composition intéressante avec une vingtaine d'ouvriers judicieusement répartis sur l'image.

Celle-ci laisse néanmoins voir la tête du tunnel avec murette maçonnée et talus engazonné surmontant la voûte.



Réf. JM381, coll. Vionnet
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 9 juillet 1913

Le photographe Émile Parreaux n'est pas en reste et propose ci-contre un cliché à lignes de fuite bien marquées.

On a commencé l'abattage des piédroits du tunnel et la tranchée d'accès au tunnel a été recreusée.

Un cadre accompagné de deux jeunes enfants et la tête du tunnel sont au point de rencontre des lignes de fuite.

Les ouvriers terrassiers italiens, s'appuyant sur leur manches de pelle, sont en pause sur le gradin intermédiaire de la tranchée d'accès au tunnel. Le cliché fait ressortir une nette hiérarchisation des sujets photographiés.

08 - Dans la profondeur des souterrains, des hommes sous éclairage

Plongeons nous dans les profondeurs des galeries des souterrains, soit au front de l'avancement, soit dans les parties déjà en partie maçonnées. On dispose de quelques clichés intéressants pour les souterrains du Bouquet (deux premiers clichés), du Martinet (un cliché) et du Mont d'Or, partie française (trois derniers clichés).



*Réf. JM305, coll. Michel
Ph. série P.-L.-M. (Nivert)
Date référ. : 25 août 1911*

Au tunnel du Bouquet, les ouvriers ont fait progresser la galerie d'avancement de 13 m depuis la tête Frasne du tunnel.

Le cliché P.-L.-M. les montrent à l'œuvre... mais ils sont manifestement en pose, simulant des gestes de mineurs.

La prise de vue nécessite ici un dispositif d'éclairage ad-hoc (au magnésium).



*Réf. JM1257, coll. Laffly
Ph. série P.-L.-M.
Date référ. : 17 novembre 1911*

Le front de la galerie d'avancement du tunnel du Bouquet est à 132 m de la tête Frasne.

Ou voit ici des ouvriers équipés de perforatrices à air comprimé. Des cadres de l'entreprise et du P.-L.-M. sont présents, "encadrant" la scène.



*Réf. JM1259 coll. Laffly
Ph. série P.-L.-M.
Date référ. : 27 nov. 1911*

Un très beau et original cliché de la série P.-L.-M. se focalise sur une cavité découverte au front d'avancement du tunnel du Martinet.

Le mineur sur la gauche, avec sa perforatrice à air comprimé semble être là pour le décor ou simplement aider à dimensionner le cliché.



*Réf. JM619, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 2 septembre 1911*

Dans la galerie française du tunnel du Mont d'Or, ce cliché Parreaux montre une structure de boisage réalisée à partir de pieux ou rondins obliques. On est en deça du front d'avancement de la galerie.

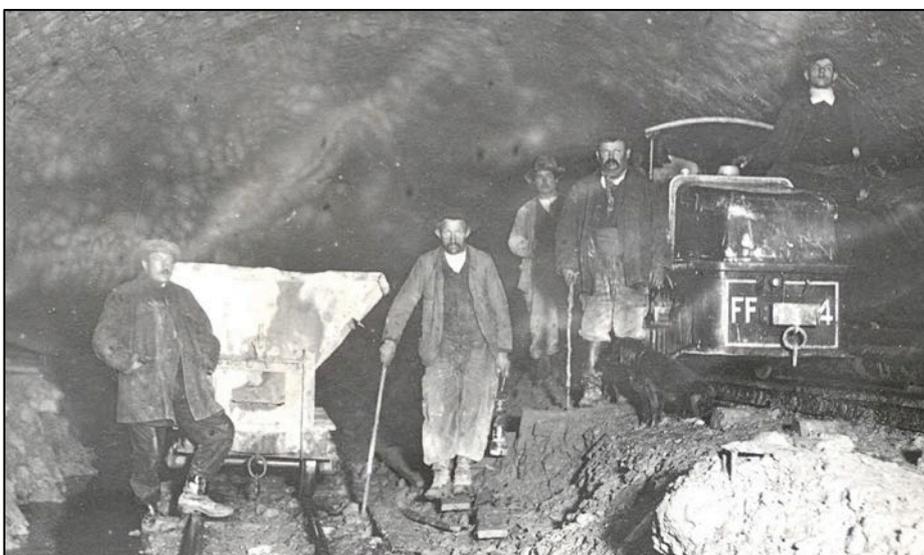
Les vues du front d'attaque sont généralement absentes du corpus Parreaux, celui-ci ne disposant peut-être pas de dispositif d'éclairage ad-hoc.



*Réf. JM1013, coll. Jacquemin-V.
Ph. série P.-L.-M.
Date référ. : 7 janvier 1913*

On attaque ici l'abattage du stross (galerie de base) et des pénétrants au point 875 m depuis la tête Frasne.

Avec sa chemise blanche, sa cravate le Sous-chef de travaux P.-L.-M., Minot, est bien mis en valeur sur la photo. Celle-ci comporte deux plans superposés bien distincts, les mineurs de la partie haute étant bien moins éclairés.



*Réf. JM1017, coll. Jacquemin-V.
Ph. série officielle P.-L.-M.
Date référ. : 6 mai 1913*

On attaque ici à cet endroit la réalisation de la cunette (canal pour l'écoulement de l'eau) dans le "grand stross", au point 116 m depuis la tête Frasne. Le Sous-chef de travaux P.-L.-M., Minot, est bien mis en avant sur la photo, à gauche. Celle-ci montre le locotracteur à essence et quatre ouvriers.

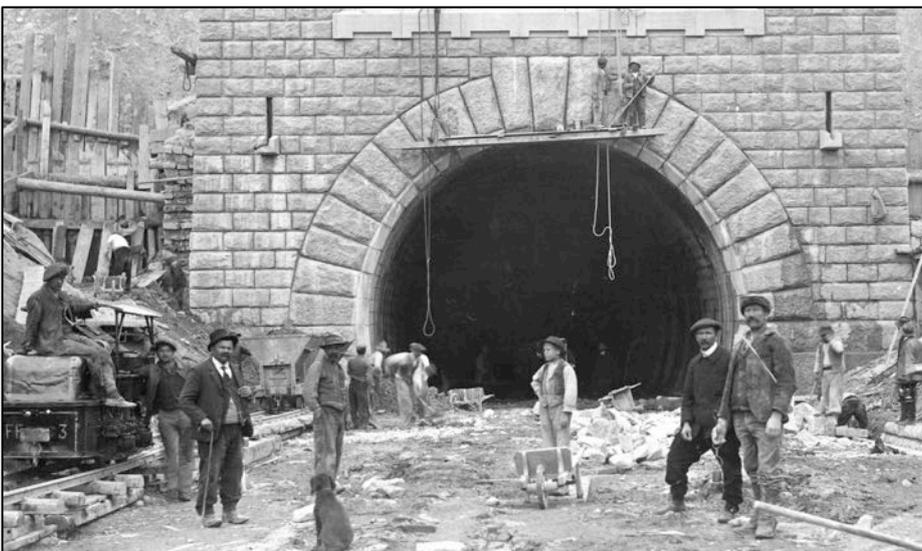
09 - La tête du tunnel du Mont d'Or, décor idéal pour des poses photographiques

Après la rencontre des galeries en octobre 1913, le premier semestre 1914 voit l'achèvement de la voûte et du radier du tunnel du Mont d'Or. À l'extérieur, c'est la façade monumentale qui prend progressivement forme. Tout s'achève à la mi-1914, du moins pour les maçonneries visibles. C'est alors que les photographes locaux, dont Émile Parreaux, réalisent de beaux clichés qui montrent chacun aimant se faire photographier.



Réf. JM715, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : 23-23 janv. 1914

Deux douaniers gardent l'entrée du tunnel dont la façade n'est pas encore achevée. Depuis octobre 1913, on peut en effet passer par le tunnel entre France et Suisse : d'où le renforcement des contrôles douaniers. Trois autres ouvriers en profitent pour se glisser sur la photo.



Réf. JM722, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mars 1914

Un petit échafaudage suspendu est encore en place au-dessus de l'entrée du tunnel, avec des ouvriers travaillant sur la façade.

Le devant de la scène est occupé par une quinzaine d'ouvriers dont un cadre (et un chien). Un jeune garçon avec une brouette est présent dans l'axe du tunnel.



Réf. JM746, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date réf. : 12 juin 1914

Sur la façade presque terminée, un grand échafaudage mobile est encore suspendu.

Les photographies avec groupes de personnages commencent à se multiplier, avec, en toile de fond, le trou noir du tunnel.

Deux douaniers s'invitent sur la photo.



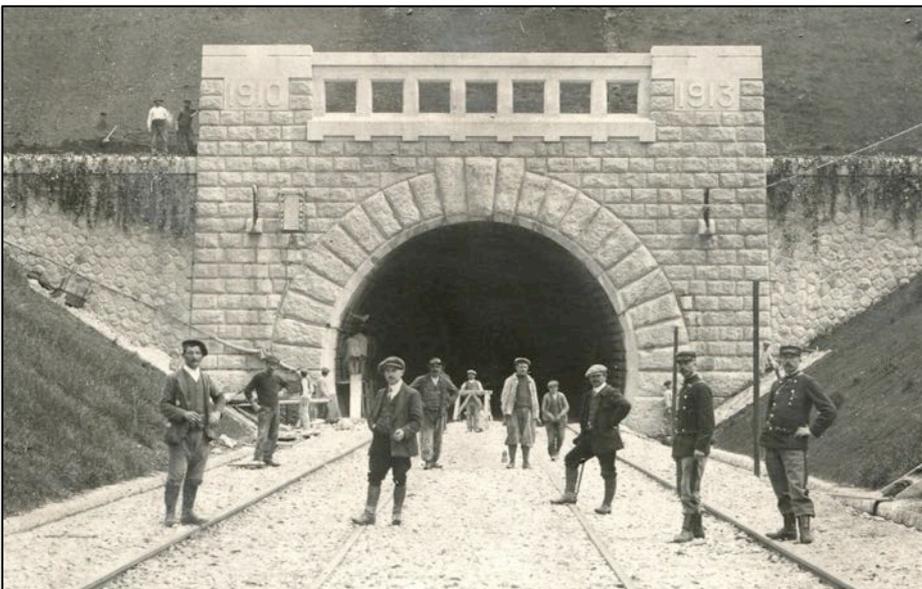
*Réf. JM745, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 12 juin 1914*

Le même jour, on reprend les mêmes (ou presque) et on refait un cliché. Les deux douaniers se sont regroupés. Le surveillant de travaux (avec une canne) n'a pratiquement pas changé de place.



*Réf. JM748, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mi-juin 1914*

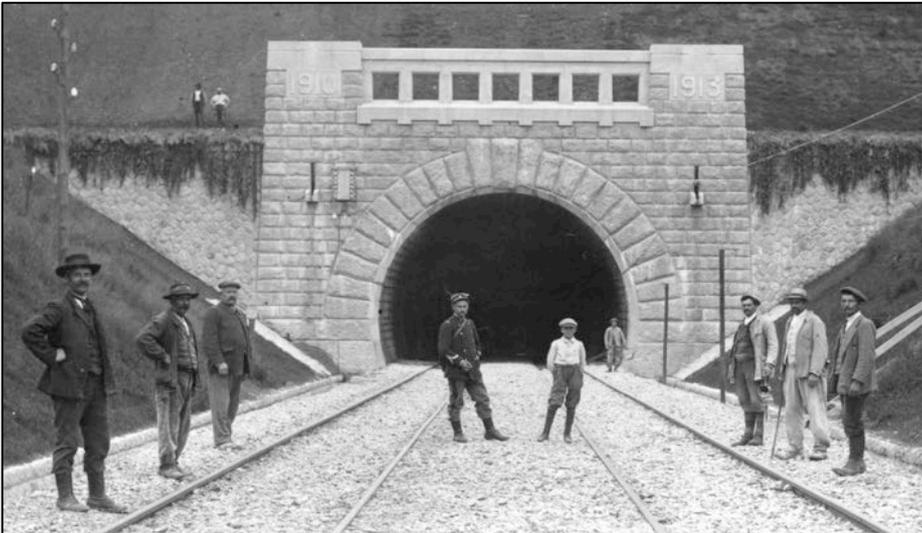
La composition comporte ici une guirlande d'une vingtaine d'ouvriers placée à la base du demi-cercle du souterrain. Tous portent casquettes ou chapeaux. Un jeune ouvrier, sur la droite, tient sa pelle comme un fusil. Le quatrième sur la gauche, un portefaix, garde sur ses épaules son engin de portage. Nombre d'ouvriers portent un gilet boutonné.



*Réf. JM747, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 23 juin 1914*

Le 23 juin, on refait une composition à deux douaniers!...

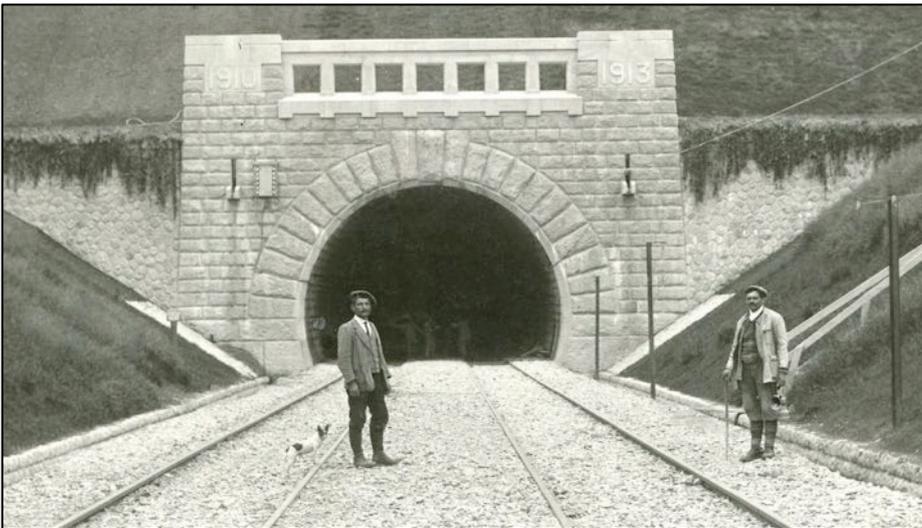
À noter dans le coin supérieur gauche, deux ouvriers travaillant à l'engazonnement et "enlierrage" de la façade du tunnel. Deux cadres (cf. leur tenue) prennent la même pose avec un pied sur un rail.



Réf. JM754, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 2 juillet 1914

La composition en "3-2-3" ne manque pas d'allure. Un seul douanier pose au centre avec un jeune garçon remplaçant son collègue absent.

Toujours deux ouvriers en haut et à gauche travaillant à l'"enlèvement".



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

Le même jour, l'appareil photographique n'a pas changé de place (Parreaux semble aimer ce type de cliché). On se limite à deux personnages et un chien : les deux hommes étaient déjà sur le cliché précédent.

Des ouvriers se cachent dans la pénombre du tunnel.

10 - Des photos "institutionnelles" de groupes d'ouvriers

Les photographes ont aussi "immortalisé" des groupes d'ouvriers en réalisant des photographies à caractère institutionnel de groupes d'ouvriers (à l'instar de photographies de classe). On fait poser les hommes devant les baraques de chantier ou d'hébergement ou entrées de tunnel.



Réf. JM780, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Difficile de déterminer le lieu de la prise de vue (présence d'une voie de service en avant du groupe). On peut penser aux baraques de Vaux-et-Changerue ou des Longevilles.

La vingtaine d'ouvriers sont sûrement d'origine italienne.

On n'oublie pas le cheval qui a aussi sa place sur le cliché (à gauche).

En arrière-plan, sont présents les tenanciers et tenancières du Café Pensione Colomb...



*Réf. JM114, coll. Michel
CPA, édit. non ident.
Date : 1914*

Cette autre photographie de groupe est également difficile à localiser (la date 1914 est avérée sur le cliché).

Les tenues des ouvriers ne semblent pas être celles des terrassiers, des mineurs ou des maçons. Elles pourraient plutôt être celles de charpentiers, forgerons ou autres gens d'ateliers.



*Réf. JM781, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mi-1913*

Ce cliché est pris devant une des baraques du chantier de la société Fougerolle, avec les cadres de terrain de l'entreprise.

On y voit trois ingénieurs dont Guénier et Rougeot côte à côte au premier rang (2^{ème} et 3^{ème} depuis la gauche).

Le chef d'équipe ou surveillant, avec sa belle canne torsadée, a déjà été vu sur plusieurs clichés précédents (le plus à droite).



*Réf. JM782, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : mi-1913*

L'équipe d'encadrement de Fougerolle prend à nouveau la pose, mais ici devant l'entrée de la galerie d'avancement du tunnel du Mont d'Or.

On y retrouve les trois ingénieurs dont Guénier ("big moustache") et Rougeot (pantalon clair).

D'autres personnages font leur apparition et remplacent des collègues du premier cliché.

11 - Des photographies pour le plaisir et la détente

Le photographe Émile Parreaux a pris des dizaines et dizaines de photographies de très nombreux personnages venus à son atelier "se faire tirer le portrait". Nous ne reprendrons pas ici que quelques clichés de cette série d'excellentes photographies où des individus ou groupes de 2, 3 ou 4 ouvriers, bien habillés, passent devant l'objectif d'Émile Parreaux à Rochejean (souvent devant une porte de grange habillée d'une toile peinte servant de fond). Le fonds Émile Parreaux, encore en cours de numérisation, est un corpus d'archives iconographiques exceptionnelle dont nous ne présentons ici qu'une petite sélection de photos.

Nous terminons donc ce Chronorama avec quelques photographies, soit prises à l'atelier de fortune de Parreaux, devant une toile peinte, soit en dehors de l'atelier devant des baraques de chantier ou du "village éphémère" des Longevilles.



Réf. JM803, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Ici pose un beau "onze" d'ouvriers en costumes, chemises et cravates... mais avec des chaussures bien terreuses.

Au premier rang, deux couples d'hommes, pouvant être de même famille, se tiennent la main



Réf. JM819, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

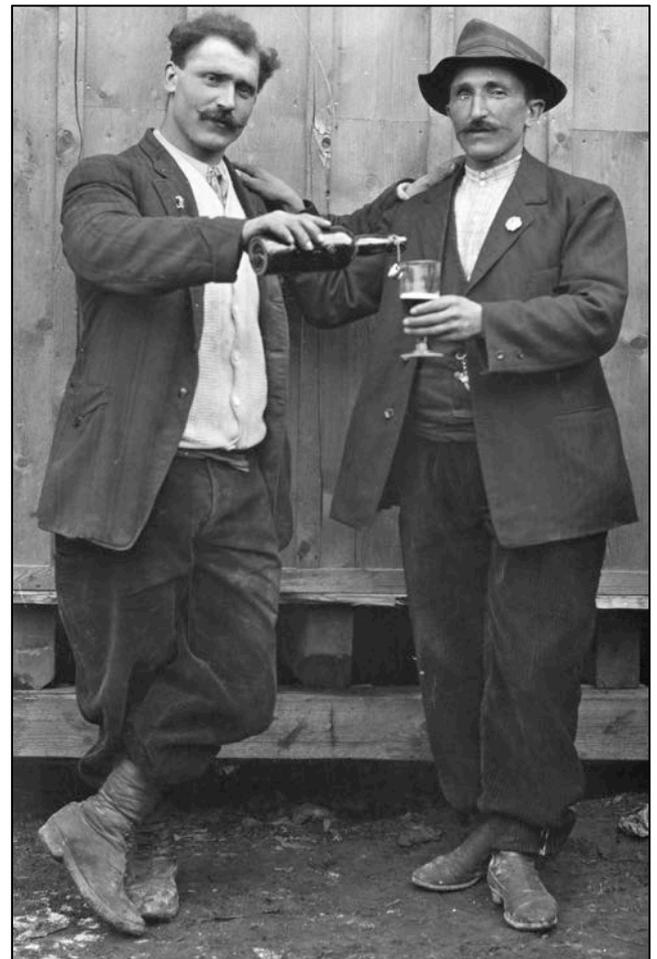
Un autre groupe avec des ouvriers à lavallières pose avec, parmi eux, un joueur d'accordéon. Les chaussures sont propres.

Le rang du bas porte casquette, le rang du haut est tête nue.

L'homme à droite, au premier plan, est celui qu'on a pu voir sur le cliché JM694, posant devant la locomotive à vapeur le 7 août 1913.

On retrouve quatre de ces "ouvriers-poseurs" sur le premier cliché suivant : l'homme à la locomotive, l'homme à l'accordéon mais sans son instrument, l'homme aux breloques sur la poitrine et l'homme songeur à chemise blanche et cravate blanche.

Les trois autres clichés mettent en scène des duos d'ouvriers. Sur la seconde photo, un des ouvriers arbore sans doute les couleurs italiennes (le cliché en noir et blanc ne permet pas de confirmer). Le 3^{ème} cliché fait ressortir le contraste entre un ouvrier en costume de ville et un autre en vêtements de travail. Le 4^{ème} cliché est pris devant une baraque de chantier : on trinque à la bière.



Réf. JM805, JM829, JM822, JM826, fonds E. Parreaux - Ph. Émile Parreaux - Dates : indéterminées

Poursuivons l'exploration de la galerie avec quelques autres duos ou trios. À noter la présence d'insignes ou breloques portés par certains. Les mains sont souvent posées sur les épaules des collègues.



Réf. JM820, JM825, JM807, JM812, fonds E. Parreaux - Ph. Émile Parreaux
Dates : indéterminées sauf JM807 (13 mai 1913)

Montons vers des quatuors d'ouvriers... posant ici devant des baraques de chantier.



Réf. JM841, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Ce groupe pose avec un chien ravi de monter qu'il peut tenir la canne d'un des ouvriers dans sa gueule.

Le personnage à droite est présent sur le cliché suivant, de même peut-être que le grand (le second à partir de la gauche).



Réf. JM850, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Une autre quatuor avec deux des artistes précédents. Les clichés ne sont pas pris les mêmes jours.

À noter à nouveau la présence de breloques sur les costumes et de deux cannes (indispensables).



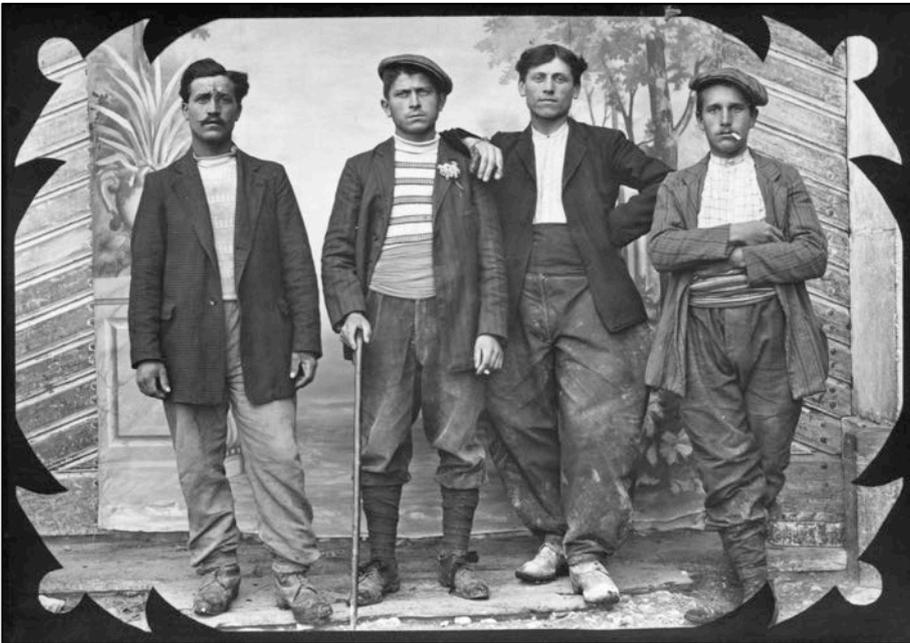
Réf. JM824, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Ici, un groupe d'ouvriers (ou de jeunes des Longevilles ou du coin) pose avec des bicyclettes dont certaines à guidon de course!...



*Réf. JM835, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée*

Reprenons...
Ici un trio ou plutôt un quintette si on compte les deux chaises de bord...



*Réf. JM844, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée*

Là, un quatuor et une canne.
L'ouvrier de gauche semble avoir été accidenté à la tête.



*Réf. JM849, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée*

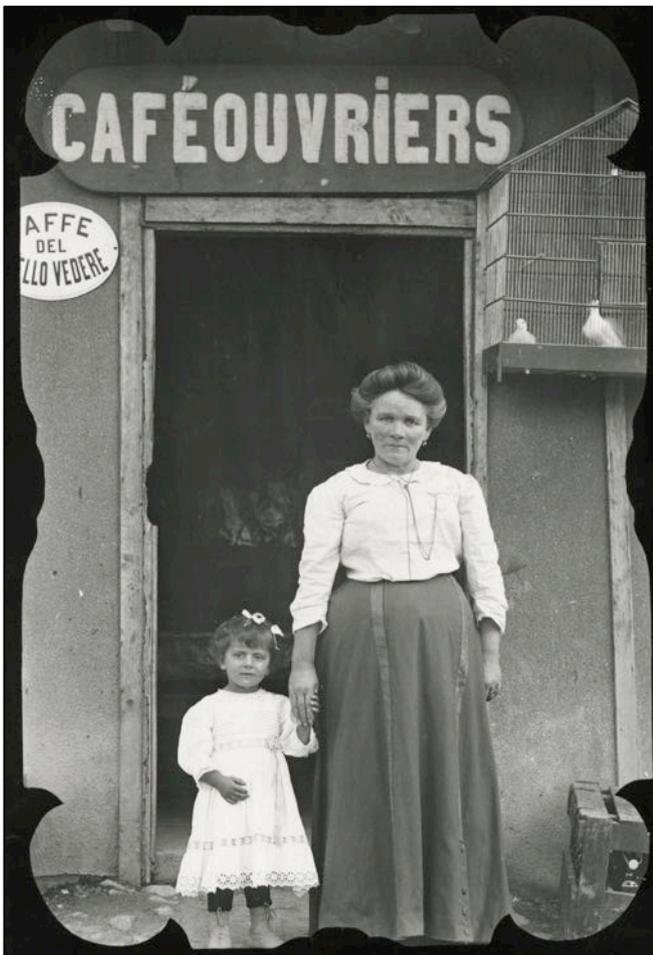
Et à nouveau, un quintette avec trois ouvriers, une femme et une fillette (et deux cannes).

Terminons ce chapitre et ce Chronorama, non pas avec des photographies de groupes d'ouvriers au travail, ou sur des chantiers ou encore chez le photographe, mais avec deux clichés en lien avec des lieux de détente et/ou avec des enfants.



Réf. JM645, fonds Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 25 août 1912

Au "village éphémère des Longevilles", cette "Cantine Française Eyrignoux", est un des premiers restaurants à avoir été construit au début des travaux du Mont d'Or. La Cantine est située juste à l'aplomb de la tête du tunnel. Le cliché Parreaux présente un couple et ses trois enfants (les propriétaires?) et trois "consommateurs" en arrière-plan.

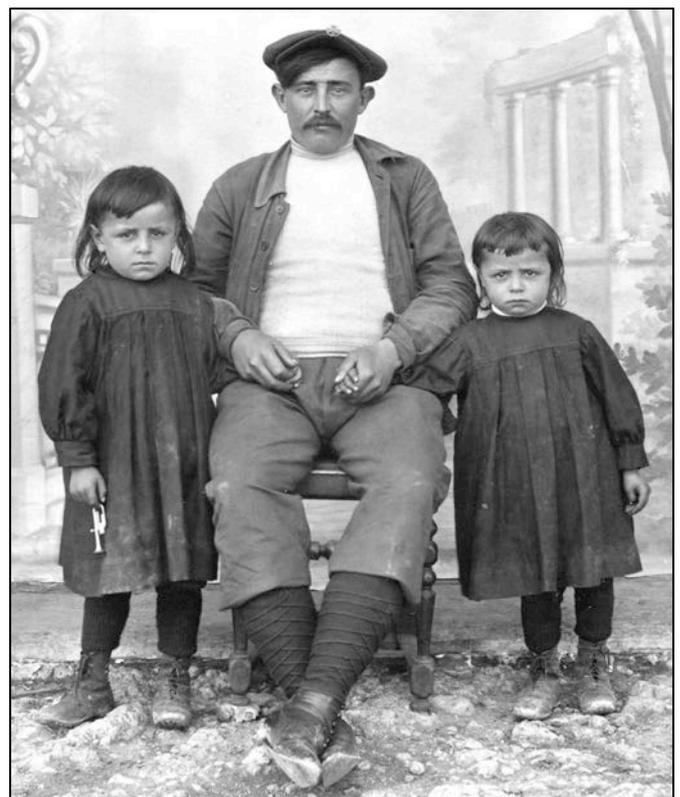


Réf. JM778, fonds E. Parreaux - Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

Ci-contre, la tenancière du "CAFÉ OUVRIERS" pose avec sa petite fille et ses deux colombes. La pancarte, à gauche, en italien semble indiquer :

"CAFFÈ DEL BELLO VEDERE"
ou CAFÉ DE (LA) BELLE VUE

Ci-dessous, un ouvrier avec ses deux petites filles



Réf. JM814, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date : indéterminée

12 - Témoignage d'un agent du P.-L.-M. affecté en 1911-1912 au Frasne-Vallorbe

Extrait d'un article "*Avec ceux du Frasne-Vallorbe*", paru dans *La vie du Rail* (1984)

NB. Ce texte a été établi d'après des écrits d'Henri Faivre, cheminot (biographie plus bas), lors de son séjour à Pontarlier, durant l'hiver 1911-1912. Ils proviennent des archives constituant la "Collection Georges et Christian Faivre", fils et petit-fils d'Henri Faivre.

*Henri Faivre (1890-1972), à gauche,
et Marcel Porterat (1890-1976), à droite,
tous deux agents du P.-L.-M.,
au chantier des Granges-Ste-Marie (avril 1912)
Réf. JM1299, coll. Vionnet*



...

Des hommes aguerris

La section Voie de Pontarlier (section Études et Administratifs) comprenait en gare un effectif de onze agents: sous la conduite d'un inspecteur de la voie, diplômé de l'Ecole centrale de Lyon, on comptait un adjoint, conducteur principal, cinq conducteurs (chefs de district) et quatre employés. Une seconde section (Voie-Travaux de Pontarlier) avait son siège rue du Stand, avec le même effectif que la section en gare, sous l'autorité d'un inspecteur de la voie, et comportant un conducteur principal, un sous-inspecteur, deux conducteurs travaux, un dessinateur, trois employés et deux expéditionnaires. On notera qu'en ce qui concerne cette section Travaux, elle était composée d'agents jeunes (trente à quarante ans), habitués pour la plupart au travail sur le terrain : relevés topographiques, construction de ponts et autres ouvrages. Des hommes, surtout, qui ne craignaient pas les intempéries, ni l'amplitude des tableaux de service...

Le 1^{er} avril 1911, Henri Faivre quittait donc la section de Dole où il avait fait ses premières armes comme adjoint au chef de district pour rejoindre la section Voie-Travaux de Pontarlier. Il prenait son service au titre de surveillant de travaux au "Frasne - Vallorbe", c'est ainsi que l'on avait baptisé cette section, pour les chantiers en question.

Il fut reçu par M. Foveau, inspecteur, chef de section, qui lui confirma son affectation. Celle-ci n'avait rien de spécialement contraignant mais elle équivalait quand même à une nomination au sein d'une armée en campagne... ou en manœuvres, si l'on préfère ! Pas question d'exiger l'application intégrale des tableaux de service, les chantiers n'étaient pas sur place, souvent distants de plusieurs kilomètres. S'y rendre à bicyclette (à la belle saison), effectuer beaucoup de marche à pied, quelquefois même prendre des repos décalés à Malbuisson, aux Granges-Sainte-Marie ou aux Longevilles... Tout cela n'était pas absolument réjouissant, malgré l'approche du printemps... Mais M. Foveau avait cependant tenu à préciser à son jeune surveillant de travaux qu'il lui rendrait son temps sous forme de repos supplémentaires et de "facilités" pour descendre chez ses parents à Dole, une ou deux fois par mois...

L'inspecteur de la section n'aimait ni les histoires ni les agents aux allures fatiguées, ni les tire-au-flanc... Pour gagner sa confiance, il fallait savoir faire preuve de volonté et de... bonne volonté !

Notons encore que "le courrier" devait rejoindre Pontarlier chaque soir de façon à être étudié à l'arrondissement le lendemain.

Une vie rude mais fraternelle

Avec ces chantiers, c'était revenir un peu à l'époque des "pionniers" du Grand Nord : le climat et les paysages du haut Doubs présentaient en effet certaines analogies avec ces régions difficiles !

Ce mois d'avril 1912 semblait ne pas en finir. De la gelée, chaque matin, sur une neige qui résistait dans les endroits ombragés : non, ce n'était pas encore le printemps ! Dès la première semaine, Henri Faivre trouva donc la tâche rude : le froid, la fatigue, rester debout six ou huit heures consécutives, sous la pluie neigeuse qui traversait la pèlerine, mouillait les calques où le crayon ne marquait pas...

Jours un peu décevants pour qui habituellement, sortait d'un bureau chauffé, son travail terminé... Ce n'était pas le cas, ici où les journées commençaient mais ne finissaient jamais.

Les agents des brigades de travaux habitaient pour la plupart Pontarlier ou les proches environs. Ils s'arrangeaient pour utiliser au mieux le tacot Pontarlier - Mouthe qui desservait les Granges-Sainte-Marie et Malbuisson. Beaucoup, cependant, prenaient pension, en semaine, à Labergement-Sainte-Marie ou à Rochejean ; d'autres à Malbuisson. Les trajets à bicyclette sur les routes sinueuses, dégradées par l'hiver,

n'étaient pas de tout repos et peu sûrs : d'où la nécessité de trouver pension le plus près possible... Chaque pension fournissait d'ailleurs de copieux repas, des boissons chaudes et de solides casse-croûte, pour ceux qui désiraient se maintenir en bonne forme.

C'est ainsi que la meilleure solution était la pension et le retour à Pontarlier, une ou deux fois par semaine, pour venir au "courrier". La semaine de travail comptait sept jours complets de neuf heures, avec astreinte de surveillance à effectif réduit un dimanche sur deux avec le conducteur de travaux et une brigade choisie à tour de rôle : Frasne ou Pontarlier. Il fallait surtout surveiller le travail des entreprises afin d'en établir les feuilles d'attachement en vue de la solde : un travail de comptabilité également, par conséquent.

Cette appartenance à la section Travaux de Pontarlier aurait donc pu apparaître à un jeune agent inexpérimenté comme une sorte de punition dans un corps disciplinaire. Heureusement, le seul ennemi, en fait, c'était le temps, les conditions atmosphériques que tout le monde était obligé d'accepter. De son côté, Henri Faivre se trouvait bien assimilé, à part entière, dans cette ambiance de "pionniers" que MM. Foveau, inspecteur, et Barrand, conducteur, savaient si bien animer. Avec Borel, dessinateur, et Billet, il se trouvait intégré à une équipe cohérente où l'esprit de camaraderie était à l'honneur. D'ailleurs, l'équipe du "Frasne - Vallorbe", du brigadier à l'inspecteur, "c'était quelqu'un!...", comme on disait alors.



JM - À gauche, l'ingénieur Nivert

À cette équipe, pratiquement toujours "sur le tas", il fallait ajouter Vérillotte, "le Félix", conducteur de travaux, dans la quarantaine, solide gaillard auquel incombait la tâche ingrate d'établir les feuilles d'attachement des brigades et des agents en déplacement, affectés, aux travaux. Félix et sa "cantine sauvage" avaient établi leur quartier général au hameau de Rochejean, dans un local chauffé, loué pour la circonstance par le PLM.

La "tablee" du père Félix

Toujours très affable, il avait accepté la tâche de la répartition de l'outillage pour la section Longevilles-tunnel. Il avait toujours à ses côtés sa fiole de gentiane et son "Pontarlier", un anis qu'il confectionnait lui-même avec sa recette personnelle... Chaque jour, il recevait les conducteurs d'entreprises à sa table où, aidé de quelques-uns de ses amis de la brigade, il préparait d'excellents menus : brochets au bleu, truites meunières, écrevisses, etc., sans compter les grenouilles et les escargots ! Henri Faivre s'était même laissé conter que lorsque M. Picard, Ingénieur en chef, venait en tournée, le père Félix était chargé de préparer le repas de travail... et celui-ci était fort apprécié!

Chacun, dans ces équipes-travaux, avait son rôle à jouer. Un rôle pas toujours facile. Il était souvent difficile de faire admettre aux agents des brigades en déplacement qu'il fallait travailler un dimanche ou un jour de fête locale, à cette époque où les congés, au nombre de douze jours annuels, étaient souvent décalés pour "motif de service". "Chacun devait être conscient de sa tâche et satisfait de son travail". Ainsi s'exprimait M. Foveau mais il savait aussi comprendre que pour chasser une grippe éventuelle, d'aucuns forçaient un peu sur la gentiane ou le vin chaud..

La bonne époque...

Henri Faivre avait saisi cet état d'esprit dès le premier jour de son intégration à la section Travaux du "Frasne-Vallorbe". Il avait su comme ses collègues et ses chefs, accepter des amplitudes de travail souvent à peine imaginables, dix heures au lieu de huit, quelquefois plus... Le régime était le même pour tous et, malgré toutes les rigueurs accumulées sur ce plateau du haut Doubs en cette période de 1911-1912, tout le monde se sentait pénétré de son utilité dans la lourde tâche qui consistait notamment à braver les éléments.

Bien longtemps après l'ouverture de la ligne on se rappelait la "bonne époque".. Tout le monde avait vieilli, l'esprit avait changé, la guerre avait aussi éclairci les rangs de ceux qui contribuèrent à la grande percée du Mont d'Or.

Henri Faivre, qui avait vécu le régime "travaux" pendant un an et demi, avant d'être affecté à l'arrondissement de Dijon, au bureau des études, a toujours gardé de cette époque une mémoire sans faille. Il avait aussi su dépeindre en quelques lignes le reflet, intégral et sans bavure, d'une séquence dans la vie cheminote du service de la voie, sur un chantier du "Frasne - Vallorbe".

Biographie sommaire : Henri Eugène Faivre (1890-1972), une carrière cheminote

Né le 8 septembre 1890 à Dole (Jura), Henri Faivre fait ses études secondaires à Dole et en sort bachelier (en latin-sciences). Exempté par le Conseil de révision en 1911 (confirmé en 1914) pour affection du cœur, il entre le 18 janvier 1911 au P.-L.-M. comme auxiliaire temporaire à Dijon.

Il est affecté le 1^{er} avril 1911 à Pontarlier comme expéditionnaire stagiaire, puis employé stagiaire à Dijon le 1^{er} avril 1912. Il retrouve Dole (et ses parents), le 1^{er} novembre 1913, comme surveillant de travaux stagiaire, puis surveillant de travaux, le 1^{er} décembre 1914.

Il se marie le 3 février 1917, à Laperrière-sur-Saône, avec Marie Anne Berthe Roquelet (1892-1967). Le couple habite alors rue du Château d'Eau à Dole

Henri Faivre fait toute sa carrière cheminote à Dole, passant chef de groupe en 1933 et Sous-chef de bureau en 1938 (SNCF), obtenant la Médaille d'Honneur des chemins de fer le 3 avril 1942.

Il est mis à la retraite de la SNCF le 1^{er} juillet 1946 et décède en 1972.

*
* *

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 italien \("village nègre"\) de Vallorbe](#)

À bientôt. sur la ligne...



Réf. JM1266, coll. Laffly

Ph. série PLM

Date référ. : 4 novembre 1911