

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

Sommaire

- 01 - La photographie des ouvriers des chantiers à Vallorbe : introduction
- 02 - Trois pépites photographiques en guise de hors d'œuvre variés
- 03 - Ceux de Bellowini et Griffey au pied du Mont d'Or
- 04 - Des locomotives (à vapeur ou à air comprimé) et des hommes
- 05 - Des ouvriers dans le tunnel : de multiples interventions
- 06 - Les déferlantes d'ouvriers à la tête du tunnel : ne poussez pas!...
- 07 - Le Mont d'Or perd ses eaux et les ouvriers sont mis à l'arrêt
- 08 - Visites : la pose obligée à la tête du tunnel
- 09 - Photos de la grande famille des ouvriers du Mont d'Or
- 10 - Façade de la tête du tunnel : mais où sont passés ouvriers et photographes?

01- La photographie des ouvriers des chantiers à Vallorbe : introduction

Une majorité de Chronoramas dédiés à la construction de la ligne Frasne-Vallorbe se focalisent sur les exploits techniques (perçement du tunnel du Mont d'Or, érection du remblai dans le marais des Granges-Ste-Marie, etc.) et sur la réalisation de nombreux et différents types d'ouvrages (souterrains, tranchées, remblais, ponts, bâtiments, passerelles de service...). D'autres se sont intéressés aux conditions d'hébergement et de vie 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 très nombreuses vues sur lesquelles on voit des groupes ouvriers au travail sur tel ou tel des chantiers. On sait que ce sont des centaines et des centaines de travailleurs qui ont pris part à ce gigantesque projet. Les photographes d'alors (Parreaux en France, Deriaz en Suisse et d'autres) ont souvent aussi produit d'intéressantes compositions photographiques mettant bien en valeur cette main d'œuvre "exotique" pour la région (d'origine étrangère en majorité, 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. Les vues présentées dans ce Chronorama, sont sélectionnées parmi celles prises en Suisse uniquement (un autre Chronorama, symétrique, concerne les vues prises en France). Les photos sont généralement 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 nombre, 10 personnes environ et parfois une centaine ou plus).

On connaît les durs mouvements sociaux qui ont eu lieu sur les chantiers du Frasne-Vallorbe, avec la grande grève de septembre 1911 à Vallorbe. Les conditions de travail, au tunnel du Mont d'Or notamment y étaient très difficiles, l'hébergement et la restauration compliqués et chers : la presse engagée n'a pas hésité à parler d'esclavage moderne. Les luttes ouvrières ont été dures surtout en 1911. Malheureusement, aucune photographie de l'époque ne semble avoir été prise sur ces mouvements sociaux de l'époque.

Le percement du tunnel du Mont d'Or s'est aussi accompagné de graves inondations à la fin de 1912 et en avril 1913. Des photographies ont été prises à ces moments là qui permettent de voir les ouvriers à l'œuvre dans des conditions difficiles. De même, ce chantier exceptionnel a vu l'introduction d'innovations importantes, comme par exemple le recours à des locomotives à air comprimé ; là encore les ouvriers ont souvent pris la pose à côté de ces machines "exotiques". On va découvrir tout cela dans ce Chronorama.

Enfin, ce Chronorama est aussi l'occasion de saluer le travail remarquable du photographe-éditeur Armand Deriaz de Beaulmes (en Suisse) sans les centaines de clichés photographiques duquel il aurait été impossible de réaliser ce Chronorama et la plupart des autres, véritables romans-photos sur la réalisation du "Frasne-Vallorbe". Une interrogation est toutefois posée à la fin du texte sur l'arrêt de la production de photographies par Armand Deriaz en 1914, nous privant de vues conclusives de l'achèvement de la façade du tunnel.

02 - Trois pépites photographiques en guise de hors d'œuvre variés



Réf. JM028, coll. Michel
CPA, Faivre-Locca (sc)
Date : hiver 1911-1912

On se situe au pied du Mont d'Or. Trois ouvriers simulent l'emploi de la perforatrice à air comprimé, une innovation importante sur le chantier du "Frasne-Vallorbe" (à noter que le tuyau n'est pas branché à la centrale).

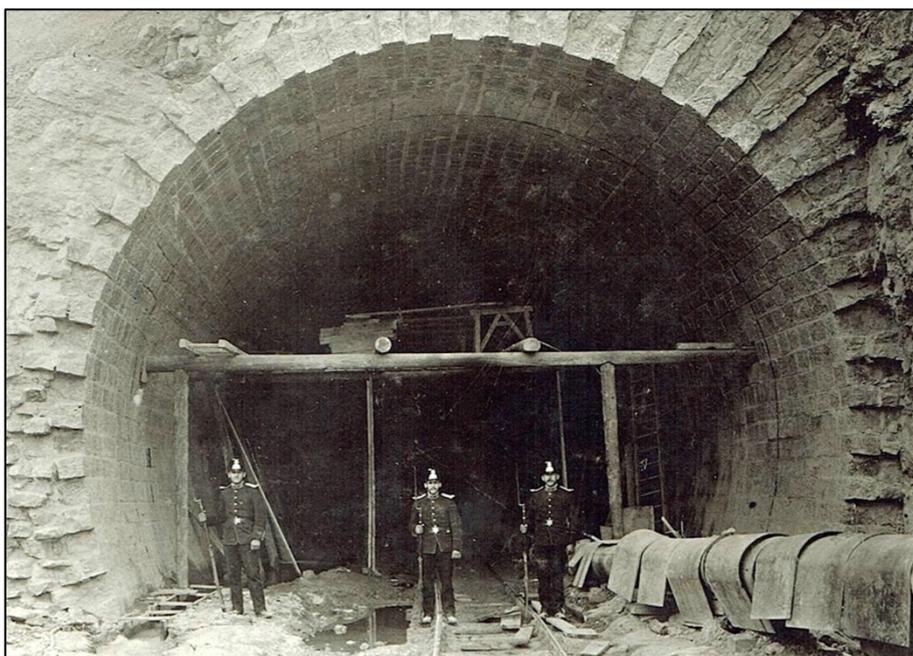
Même sous la neige, on est fier et heureux de prendre la pose pour bien immortaliser la scène.



Réf. JM548, coll. Guyon
Ph. Rougeot
Date : indéterm. (avant 1913)

Ce cliché de l'ingénieur Rougeot (Fougerolle) est une rare vue d'un moment de détente près de la tête Vallorbe du tunnel. Le bâtiment à l'arrière-plan est celui des bains des ouvriers. La baraque en bois est celle des chefs de chantier.

On boit un coup et peut-être joue-t-on aussi aux cartes. Deux douaniers suisses prennent part à ce moment de détente.



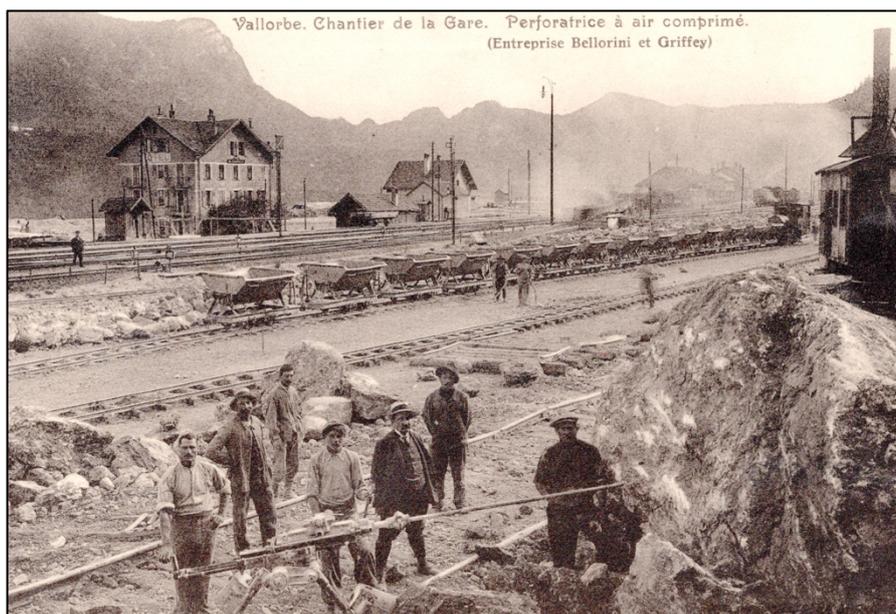
Réf. : archive Charles Chenuz
Date : sept. 1911

Cliché exceptionnel pris pendant la grève du début septembre 1911 (d'une durée de 15 jours). Trois gendarmes suisses gardent la tête du tunnel pour éviter l'entrée de contestataires et tout risque de sabotage. Le gendarme Charles Chenuz est à gauche sur la photo.

On ne voit bien sûr aucun ouvrier à côté d'eux ni d'ailleurs aucun membre de la direction de l'Entreprise.

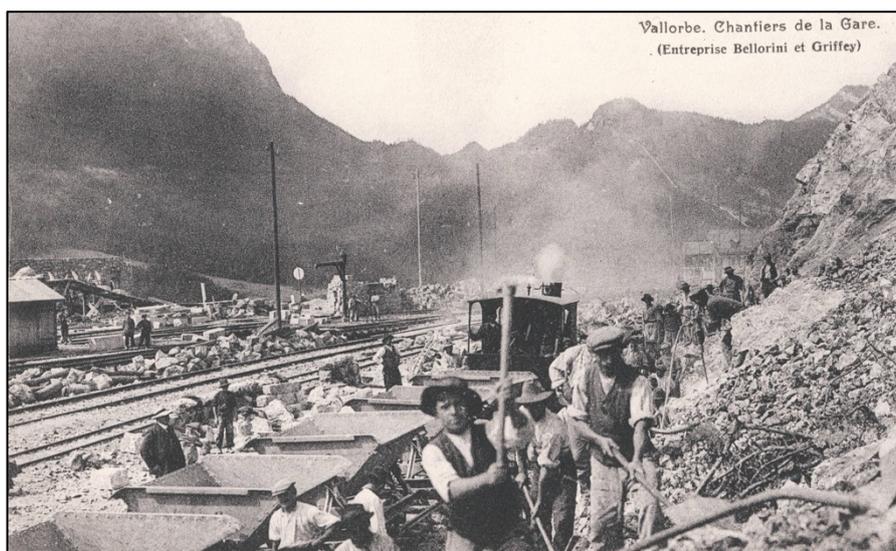
03 - Ceux de Bellowini et Griffey au pied du Mont d'or

L'entreprise lausannoise Bellowini et Griffey est chargée de la construction de la gare nouvelle de Vallorbe et de l'élargissement de la plate-forme ferroviaire en arrière de la gare.



Réf. JM076, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2527)
Date : été-automne 1912

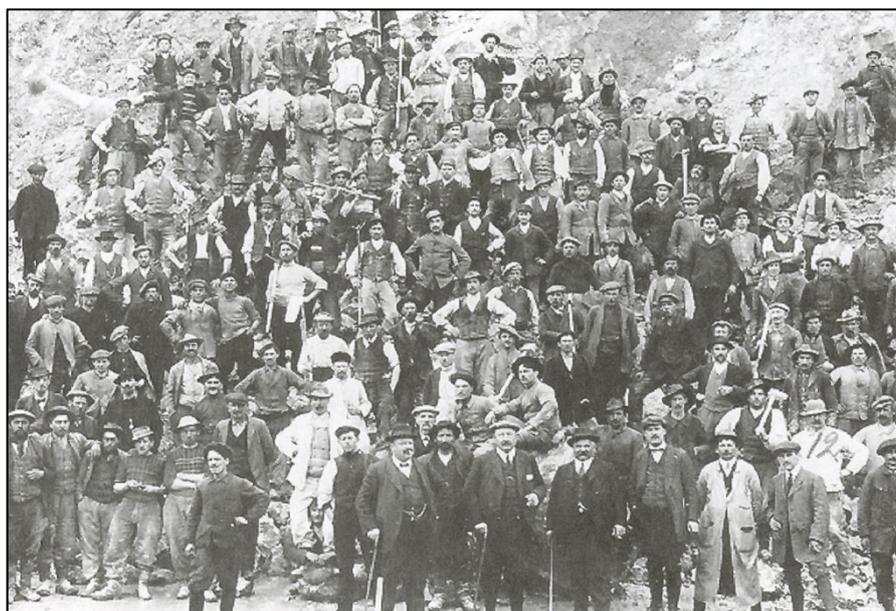
Cette carte postale Deriaz montre des ouvriers et un cadre de l'entreprise sur le chantier de l'élargissement de la plate-forme ferroviaire, au pied du Mont d'Or. On développe ici une carrière de matériaux pour les remblais entre gare et tunnel. Le cliché photographique met en avant la perforatrice à air comprimé qui crée de profonds trous qui recevront les bâtons de dynamite.



Réf. JM1222, coll. Vionnet
CPA A. Deriaz (2516)
Date : été 1912

Sur cet autre cliché Deriaz, on voit les ouvriers italiens s'employer à casser la roche descendues des pentes de Pralioux à la dynamite. On élargit ici la plate-forme ferroviaire.

Le terrassier tape-t-il dans la roche ou prend-t-il la pose devant l'objectif d'Armand Deriaz?



Réf. JM862
Ouvr. coll., Locatelli et all.
Date : vers 1912 ou 1913

Le chantier Bellowini et Griffey a mobilisé quelque 150 ouvriers. Ce cliché photographique extrait de l'ouvrage Locatelli et al. montre les ouvriers et les patrons de l'entreprise en pose solennelle sur le front de la carrière pour la mémoire collective du chantier.

À noter les nombreuses manches de pelles ou pioches et autres cannes...

04 - Des locomotives (à vapeur ou à air comprimé) et des hommes

Armand Deriaz a souvent photographié les locomotives circulant sur les chantiers de Vallorbe. Ce sont d'abord des locomotives à vapeur auxquelles viendront s'adjoindre, très vite, des machines à air comprimé.



Réf. JM025, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (1930)
Date référ. : 12 janvier 1911

On découvre ici l'ingénieur Nivert (P.-L.-M.) avec son théodolite, au pied d'une petite machine à vapeur roulant sur une voie d'un mètre. Trois servants de la machine accompagnent l'ingénieur sur la photo.

Tout le monde prend la pose (on se demande comment Nivert peut utiliser son appareil). Quant au "corniste" à l'avant de la machine, il joue peut-être en "play-back".



Réf. JM018, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (1928)
Date référ. :

La petite machine à vapeur entre dans la galerie d'avancement du tunnel. Très vite, on va arrêter d'utiliser cette machine à vapeur dans le tunnel car elle résiste très mal à la chute des pierres.

On aime beaucoup se faire photographier en présence d'une locomotive, une sorte de thématique récurrente.



Réf. JM069, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2382)
Date : mars-août 1912

Ici deux locomotives à vapeur, rutilantes, sont côte à côte, sur le chantier de l'avant-gare.

À nouveau, si les locomotives sont bien le sujet principal de la photographie, on ne peut pas les photographier sans qu'elles soient accompagnées d'une certaine présence humaine.

Les locomotives à vapeur ne pouvant pas entrer profondément dans la galerie de base du tunnel, on fait vite appel à une solution innovante, à savoir des machines à air comprimé. Cinq petites machines à trois essieux sont d'abord utilisées, avant de faire appel à deux grosses machines à quatre essieux, plus puissantes. Les petites machines peuvent aller jusqu'au front d'avancement, les grosses machines ne circulent que sous la voûte déjà maçonnée du tunnel (elles font aussi des trajets sur le chantier d'avant-gare).

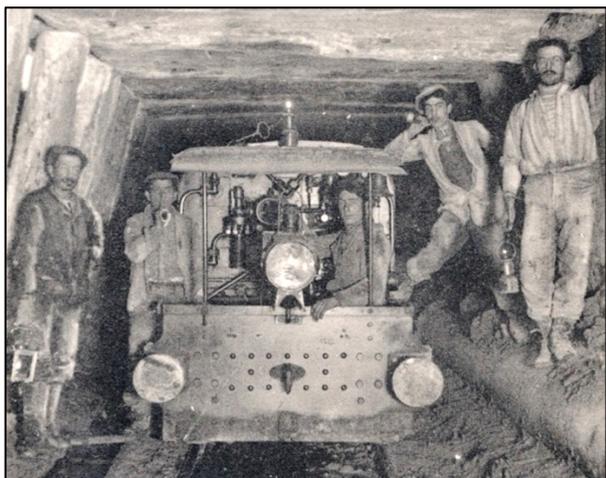


Réf. JM029, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (1970)
Date référ. : 25 avril 1911

Ici, une des petites locomotives à trois essieux (10,5 tonnes) est présentée devant l'entrée de la galerie de base, alors qu'on vient d'attaquer le percement de la galerie de façade.

Des cheminots et des ouvriers s'affairent autour d'elle alors que le patron Xavier Fougerolle (avec une canne) doit forcément figurer sur la photo.

Les petites locomotives à air comprimé peuvent aller au plus profond de la galerie, au front de l'avancement. Elle y amène les ouvriers et en repart avec ses wagonnets chargés de déblais. Les photos prises sur l'arrière de la locomotive témoignent de l'étroitesse des lieux, mais on aime s'y entasser le temps d'un cliché.



Réf. JM056, coll. Michel - CPA, A. Deriaz (2343)
Date référ. : ca 5 nov. 1911



Réf. JM539 - Ph. Rougeot
Date : vers 1912



Réf. JM1126, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz (2925)
Date : 7 octobre 1911

Armand Deriaz aime ce genre de photographie, nécessitant bien sûr un éclairage approprié (au magnésium).

Ici, un septuor d'ouvriers et cheminots remplit tout l'espace disponible. La perforatrice à air comprimé n'est pas oubliée.

Les visages sont sévères, presque figés.

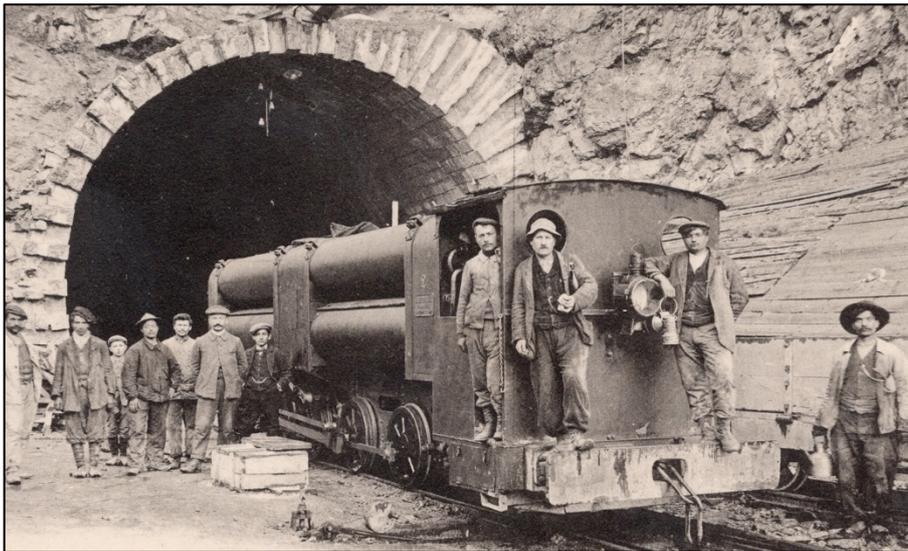
Vallorbe Locomotive à air comprimé dans le tunnel du Mont d'Or. 7.X.11



Vallorbe. Chantiers du Mont-d'Or.
Locomotive à air comprimé

Réf. JM416, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz (2681)
Date : 1^{er} semestre 1913

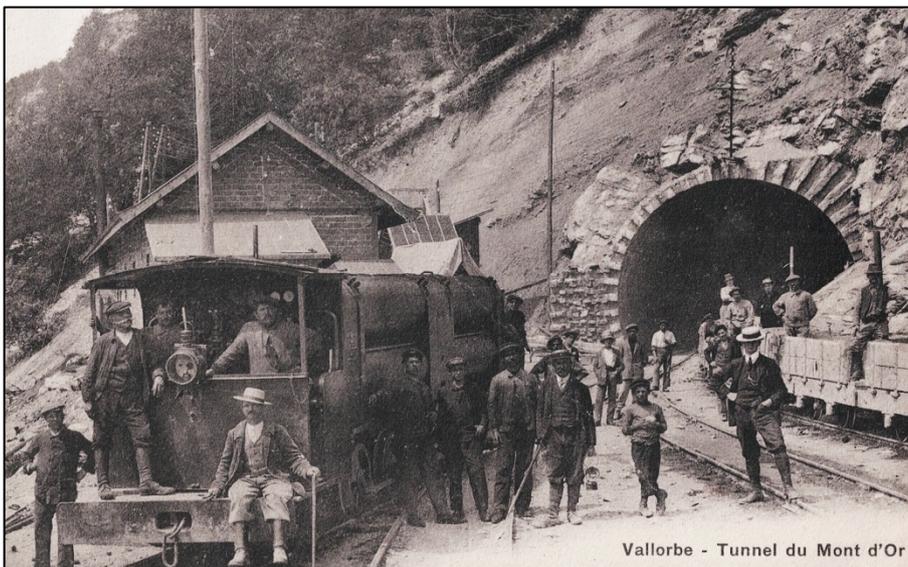
Les petites locomotives ont toutefois le droit de prendre l'air à l'extérieur du tunnel. Ici une d'entre elles stationne sur le chantier de l'avant-gare, toujours entourée de nombreux ouvriers et servants, fiers de manœuvrer ces engins innovants.



Réf. JM058, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2366)
Date : février 1912

La grosse locomotive N°2, avec son arrière fermé et ses deux ouvertures circulaires, est à l'entrée du tunnel. L'engin ne peut circuler que dans la partie déjà maçonnée du tunnel.

Les ouvriers semblent apprécier se faire photographier avec cette belle et puissante machine à quatre essieux.



Vallorbe - Tunnel du Mont d'Or

Réf. JM409, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz (2531)
Date : août 1912

Ici, la grosse locomotive N°1 stationne à l'entrée du tunnel, devant la baraque pour les bains des ouvriers et le bâtiment des chefs. Ces bâtiments seront détruits par l'inondation de fin 1912.

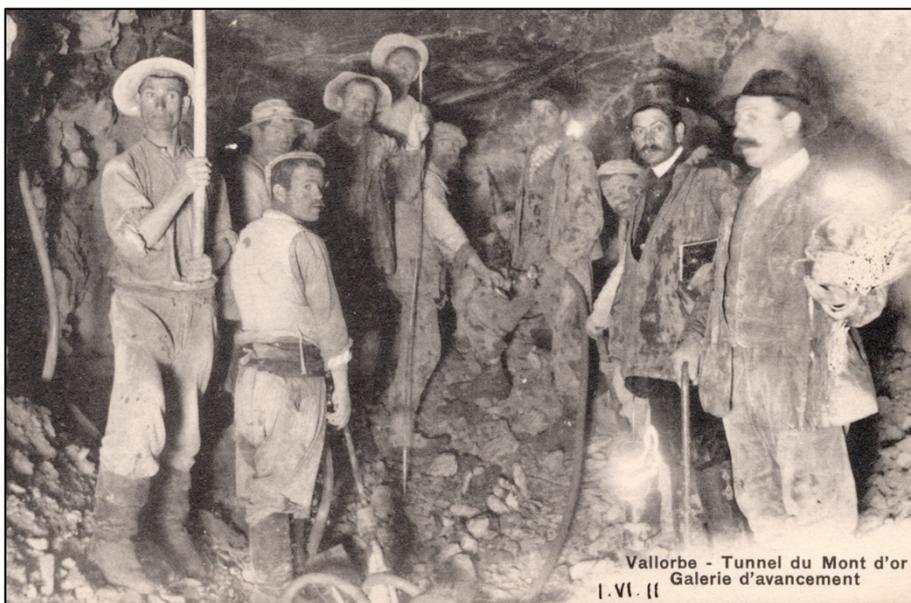
On continue à se faire photographier par Deriaz, que l'on soit mécanicien, ouvrier ou badaud en canotier.

Les locomotives à air comprimé amènent les ouvriers à 2, 3, 4 ou 5 km à l'intérieur du tunnel et notamment au front d'avancement.

Voyons maintenant comment les ouvriers travaillent dans le tunnel (ou plus exactement y prennent la pose), sachant que leurs gestes techniques ne sont pas les mêmes, au même moment, aux différents points hectométriques du souterrain (cf. diagramme d'avancement P.-L.-M. des travaux à l'intérieur du tunnel).

05 - Des ouvriers dans le tunnel : de multiples interventions

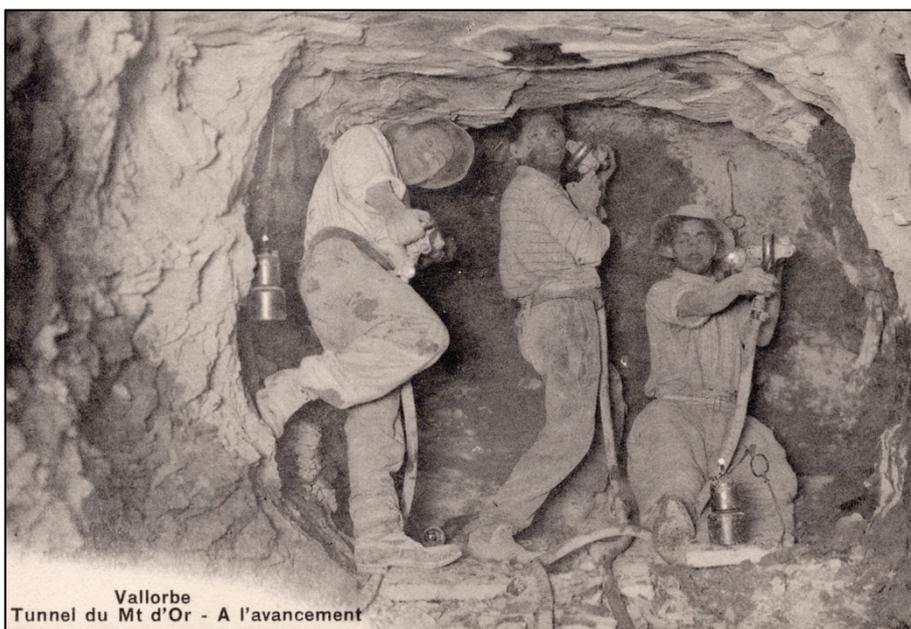
La galerie d'avancement (ou de base) du tunnel venant de la tête Vallorbe va être creusée sur environ 5 km. Plusieurs groupes d'ouvriers y travaillent à des endroits et à des moments différents



Réf. JM042, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2064)
Date référ. : 1^{er} juin 1911

Ce sont d'abord les mineurs qui travaillent au front d'attaque, ici au point 225,50 hm, soit à 900 m environ de la tête du tunnel.

En présence d'un cadre de Fougerolle (avec sa lampe à acétylène), une dizaine d'ouvriers font face à l'objectif d'Armand Deriaz, sans doute éblouis par l'éclair au magnésium du photographe.

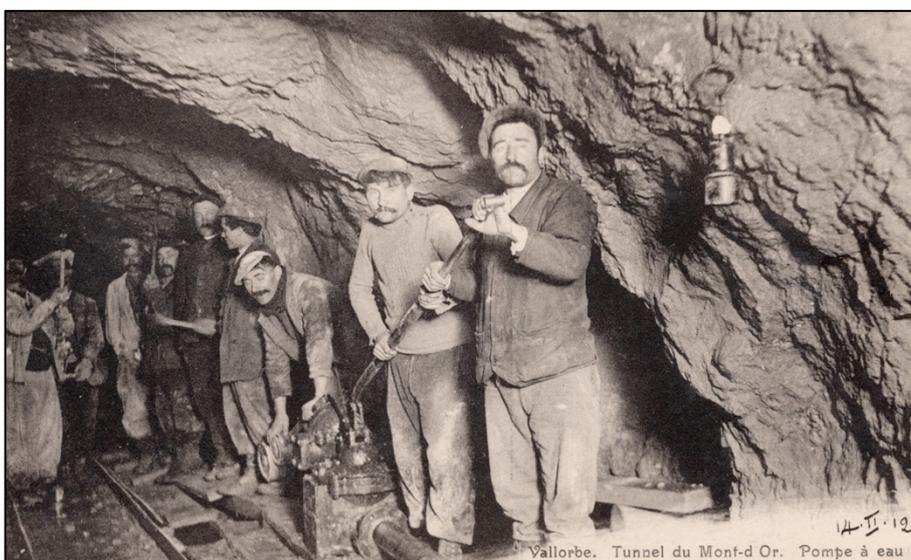


Réf. JM075, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2532)
Date référ. : 14 février 1912

On est toujours sur le front d'attaque, au point 211 hm, soit maintenant à 2,35 km de la tête.

Trois mineurs armés de perforatrices à air comprimé font manifestement semblant de creuser la roche (à la demande du photographe).

Il faut imaginer, à cet endroit, l'atmosphère chaude, humide, poussiéreuse et sombre



Réf. JM059, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2367)
Date référ. 14 février 1912

Le même jour mais un peu plus en retrait du front, (on est environ au point 217 hm, soit à 1,75 km de la tête).

Les ouvriers ont installé une pompe à eau pour refouler celle-ci vers l'aval.

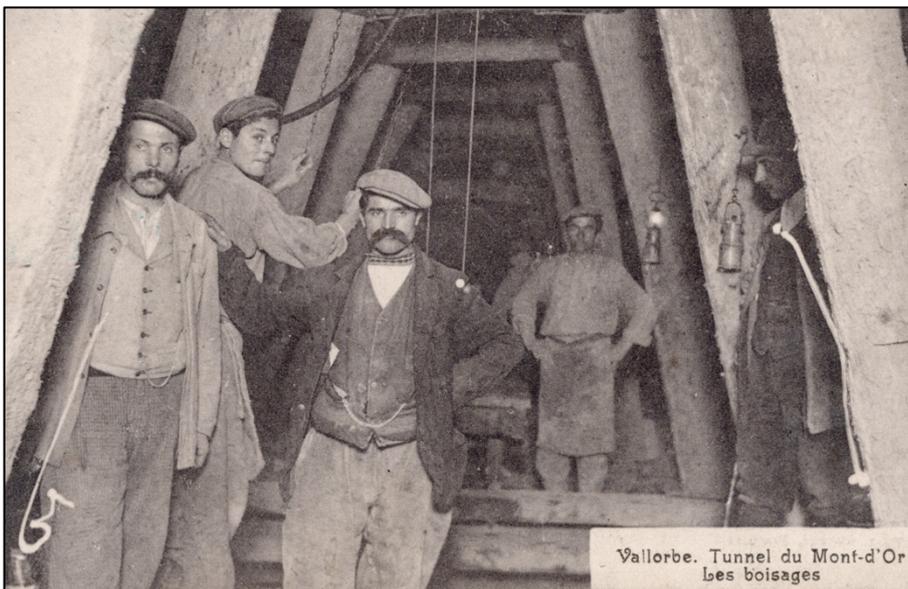
Le cliché fait penser à une revue des troupes ("Présentez! Armes!").



Réf. JM097, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2697)
Date : 1912

Un peu en retrait du front d'attaque, des maçons commencent à construire l'aqueduc central permettant l'évacuation de l'eau.

L'ingénieur Soutre de l'entreprise Fougerolle, lève les yeux au ciel. Il est dominé par tous ses ouvriers placés en surplomb et par son collègue Guénier ("big moustache") au premier plan.

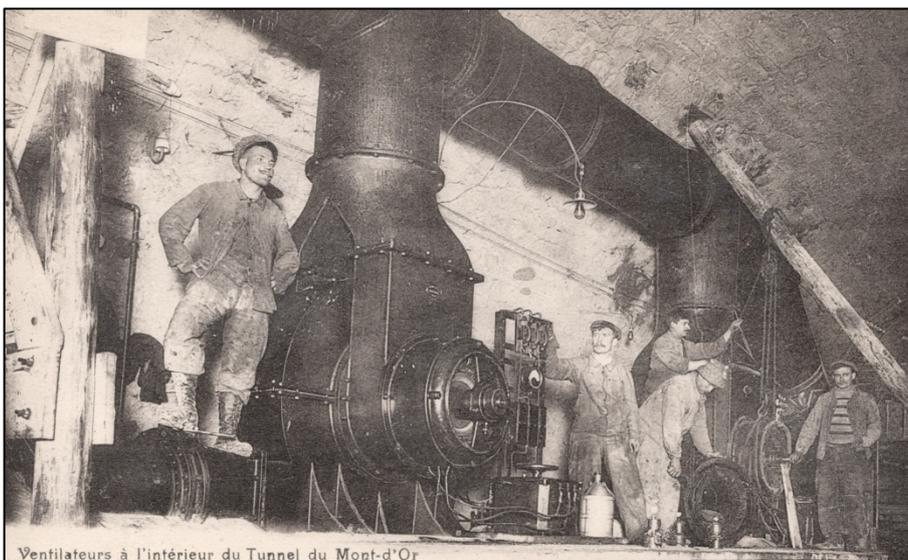


Réf. JM077, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2647)
Date : 1912

On n'est plus dans la galerie de base mais dans celle de faîte (qui ne comporte pas de voie ferrée contrairement à la galerie de base).

Les charpentiers terminent les boisages pour l'étaie de la galerie de faîte.

A quoi peut bien penser, à ce moment-là, l'ouvrier au centre et au premier plan de la photo?



Réf. JM095, coll. Michel,
CPA, A. Deriaz (2700)
Date : mai-déc. 1913

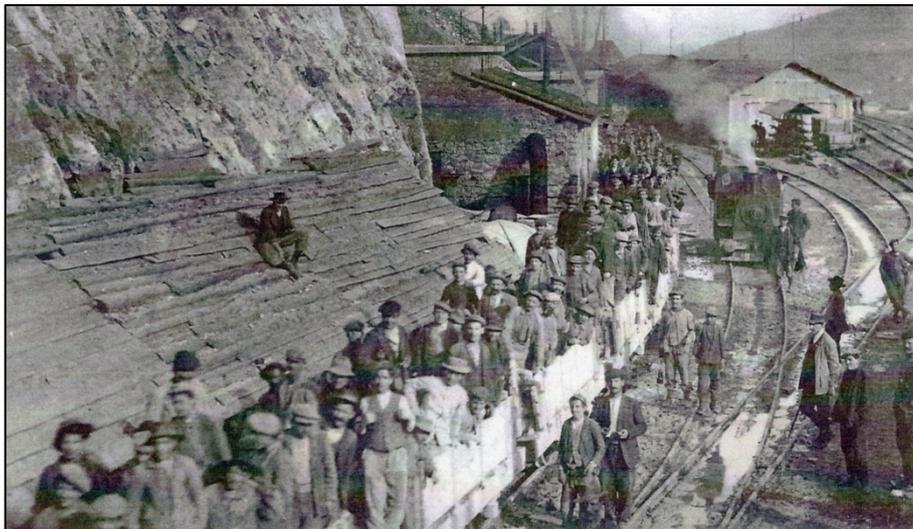
Les piédroits ont été abattus, les reins de la voûte sont maçonnés. Le tunnel prend forme.

On finit d'installer ici, au point 216 hm soit à 1,85 km de la tête, un relais de ventilation. Un autre groupe d'ouvriers est à l'œuvre. Celui du premier plan, à gauche, n'hésite pas à prendre une pose à la hussarde.

Il convient de souligner ici le remarquable travail du photographe-éditeur Armand Deriaz de Beaulmes qui a réussi à prendre de nombreux clichés photographiques dans les profondeurs du tunnel, en recourant à un éclairage au magnésium. Le photographe Émile Parreaux de Rochejean n'a pas eu la même opportunité, la galerie venant des Longevilles s'étant vite arrêtée, pour plusieurs mois, à moins d'un kilomètre de la tête France, du fait notamment de terrains insuffisamment consistants et de venues d'eau.

06 - Les déferlantes d'ouvriers à la tête du tunnel : ne poussez pas!...

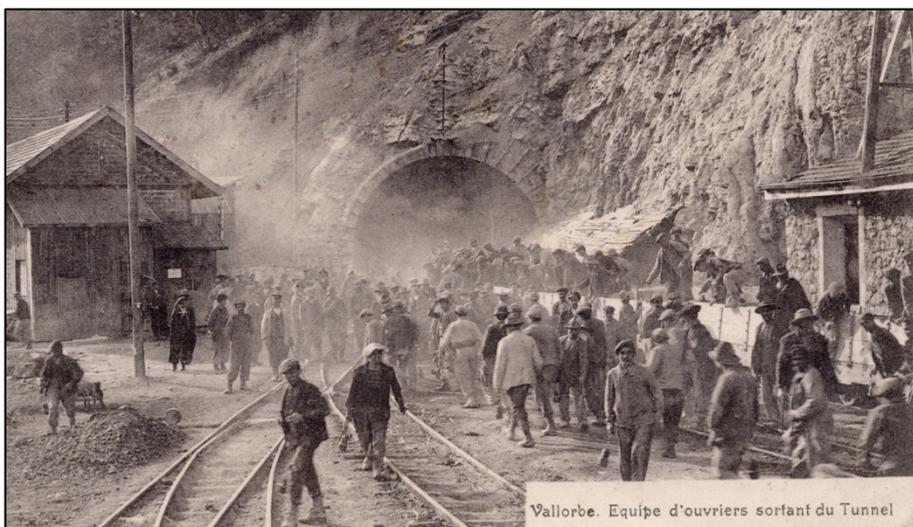
Pour aller au front d'attaque et aux différents postes de travail, il faut faire un trajet de 1, 2, 3 ou 4 km, et pour cela, il faut prendre le train à la tête du tunnel. Les ouvriers s'entassent alors dans une dizaine de wagons (une quinzaine de convois par jour). En une quinzaine de minutes, ils atteignent l'avant de la galerie.



Réf. JM414, fasc. CCMO
CPA, A. Deriaz (2653)
Date : vers septembre 1912

Plusieurs centaines d'ouvriers travaillent dans le tunnel. Ils s'embarquent ici sur des wagons plats à ridelles.

Un wagon plat est parfois réservé à l'avant du convoi pour les VIP venant inspecter les travaux ou visiter le tunnel. La locomotive repart ensuite en marche arrière avec un convoi de wagonnets de déblais.



Réf. JM080, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2646)
Date : septembre 1912

À la fin du travail, les ouvriers, reviennent à la tête du tunnel sur des wagons plats (environ 100 à 150 ouvriers par convoi). Ils s'empressent alors de quitter le chantier mais beaucoup passent d'abord par la baraque des bains visible sur la gauche du cliché.



Réf. JM531
Ph. ingénieur Rougeot
Date : automne 1912

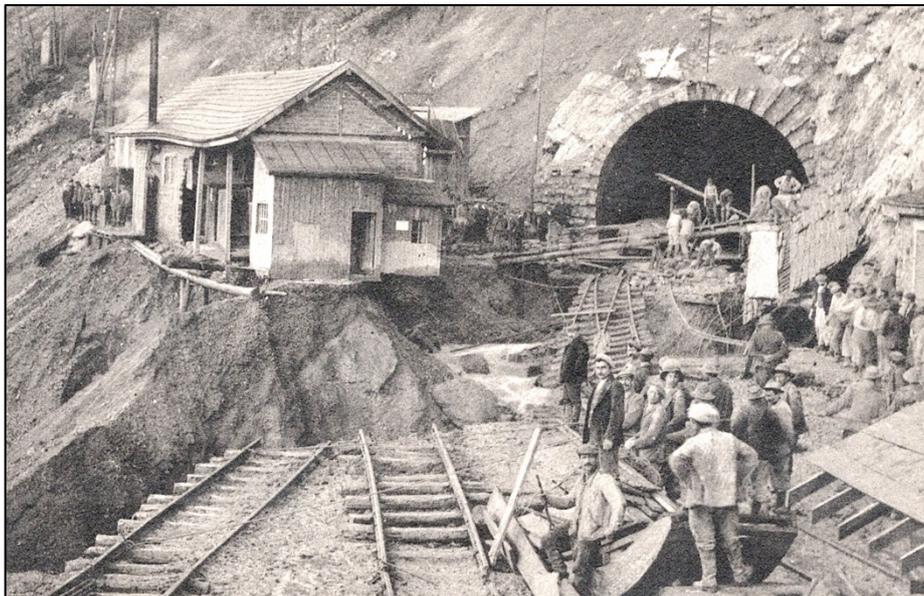
Cette photo de l'ingénieur Rougeot montre la foule des ouvriers quittant le chantier du tunnel à la fin de leur journée de travail.

Un premier groupe se dirige vers l'est (centre de Vallorbe) alors qu'un second groupe descend en direction des logements collectifs au bord de l'Orbe ("Le Canada"). D'autres enfin attendent leur tour devant la baraque des bains.

Sur ces clichés, on ne voit pas les ouvriers prendre de pose!... On est plutôt en présence de déferlantes.

07 - Le Mont d'Or perd ses eaux et les ouvriers sont mis à l'arrêt

Les inondations subites (mais prévisibles) du tunnel de décembre 1912 et avril 1913 sont une catastrophe pour le chantier qui va prendre 4 à 6 mois de retard. Les ouvriers sont mis temporairement à l'arrêt pour un grand nombre d'entre eux. Un gros coup dur pour le chantier mais aussi pour eux.



Réf. JM094, coll. Michel
CPA, Chaulmontet (sc)
Date : 23 ou 24 déc. 1912

La première inondation du 23 décembre 1912 a emmené une grande partie du remblai à la tête du tunnel. Un jour plus tard, l'eau continue à couler mais à faible débit. Le bâtiment des bains des ouvriers est bien mal en point.

Les ouvriers, éberlués, s'agglutinent en quelques rares endroits formant belvédères sur les brèches.



Réf. JM1036, coll. Jacquemin-V.
Ph. non ident.
Date réf. : 24 déc. 1912

L'eau cesse provisoirement de couler ou a été "canalisée". Une passerelle provisoire en biais a été mis en place à la tête du tunnel.

C'est la stupéfaction!... Les ouvriers regardent la scène presque hébétés. Les attitudes, les poses, sont révélatrices d'une certaine impuissance.



Réf. JM081, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2673)
Date probable : 24 déc. 1912

Les patrons de l'entreprise Fougerolle et du P.-L.-M. et quelques autres autorités posent sur la passerelle pentue devant les dégâts.

Derrière eux, à gauche et au niveau du sol, un groupe d'ouvriers et de cadres (et même un douanier) fixe l'objectif de Deriaz (comme du reste l'ingénieur Nivert) plutôt que la rivière qui coule devant eux.



Réf. JM103, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2721)
Date : fin avril 1913

Seconde inondation. Les ouvriers ont réussi à contenir l'écoulement de l'eau grâce à des barrages réalisés avec des sacs de terre. Un canal est aménagé pour l'évacuer vers l'Orbe.

On prend la pose comme pour bien montrer que, cette-fois-ci, on a pu maîtriser cette eau française inondant la Suisse...



Réf. JM869 (Ouvrage Locatelli)
Ph. non ident. (Deriaz?)
Date : fin avril 1913

Sur cette vue presque similaire, avec toujours des ouvriers "presque en action", on peut identifier Minot, le Sous-chef de travaux P.-L.-M. (sur le wagon, la main gauche dans la poche) ainsi que l'ingénieur Guénier de Fougerolle (sur le barrage, un jambe en avant).



Réf. JM102, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2720)
Date : fin avril 1913

Terminons par cette photo montrant l'importance du barrage réalisé. On reconnaît Marius Fougerolle, peut-être aussi l'ingénieur Nivert à ses côtés et l'ingénieur Guénier tout-à-fait à droite.

Les ouvriers semblent être là pour meubler le cliché de Deriaz en arrière-plan.

Les travaux vont pouvoir reprendre en mai-juin 1913 et la rencontre des galeries se fera en octobre 1913. Mais oublions ces malheureuses inondations et passons à des moments plus sympathiques pour lesquels vont se multiplier les photographies de groupes, juste pour la mémoire et le plaisir.

08 - Visites : la pose obligée et composée à la tête du tunnel

Des visites sont régulièrement organisées pour des groupes de visiteurs divers, sous le pilotage de cadres du P.-L.-M. et/ou de dirigeants de Fougerolle. Des photos "commémoratives" sont alors prises pour lesquelles des ouvriers sont invités à se joindre aux groupes (une sorte de décor ou de couleur locale).



Réf. JM529
Ph. ingénieur Rougeot
Date : mi-1911

Sur ce cliché de l'ingénieur Rougeot, on voit les entrepreneurs Fougerolle, les ingénieurs Séjourné et Nivert du P.-L.-M. et quelques autres VIP prendre la pose parés pour affronter les eaux sortant du rocher dans le tunnel. Des ouvriers sont présents pour le décor, mais placés sur les côtés.



Réf. JM1031, coll. Jacquemin-V.
Ph. non ident. (Deriaz?)
Date référ. : 12 avril 1912

Un petit groupe d'enfants pose devant la tête du tunnel, au pied d'une locomotive à air comprimé.

Les ingénieurs Nivert et Soutre du P.-L.-M. et l'entrepreneur Xavier Fougerolle sont à la manœuvre.

Des ouvriers, décontractés, figurent sur ce cliché aux deux parties (gauche et droite) contrastées.



Réf. JM396, coll. Vionnet
Ph. non ident.
Date : après octobre 1913

Un groupe de bourgeois vallorbiens et d'ouvriers prennent la pose, avec, comme souvent, une grosse machine à air comprimé derrière eux.

À nouveau, un cliché à l'étonnante composition en deux parties distinctes : les bourgeois, propres, élégants et distingués à gauche, les ouvriers décontractés et en tenue de travail à droite.

09 - Photos de la grande famille des ouvriers du Mont d'Or

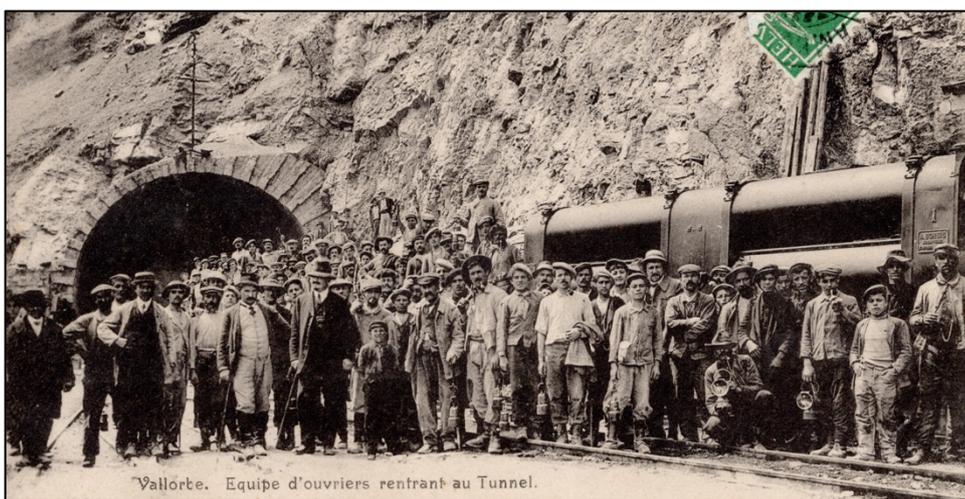
Plusieurs photographies de groupes, rassemblant de grands nombres d'ouvriers, sont prises à la tête Vallorbe du tunnel, et cela dès avant la fin des travaux la finition de la façade du souterrain.



Réf. JM073, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2524)
Date : début août 1912

Cette photo de groupe présente des ouvriers devant la tête du tunnel. La grosse locomotive à air comprimé N°1 vient compléter le tableau (trois sujets sont donc ici mis en valeur : le tunnel, la locomotive, les ouvriers).

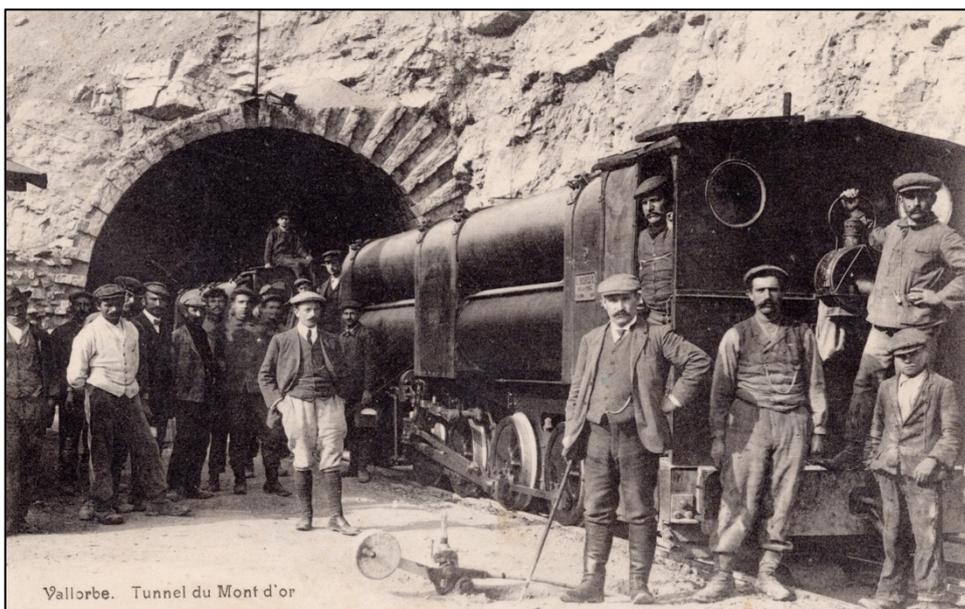
L'entrepreneur Marius Fougerolle (avec chapeau, chemise blanche et cravate) est du nombre.



Réf. JM074, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2526)
Date : début août 1912

Marius Fougerolle est présent avec son frère Xavier (gilet clair), un peu caché sur le cliché JM073.

Une centaine d'ouvriers de l'entreprise Fougerolle participent ici à la photographie de groupe, accompagnés de la grosse locomotive N°2.



Réf. JM082, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2650)
Date : vers septembre 1912

La grosse locomotive N°2 est encore à l'honneur ici. Xavier Fougerolle pose devant elle alors que l'ingénieur Rougeot (pantalon clair) est mis en valeur, mais en retrait par rapport à son patron. Dans ces divers clichés, les figures semblent comme figées, presque sombres comme si le souvenir des grèves de 1911 était encore bien présent.



Réf. JM107, coll. Michel CPA, A. Deriaz (2723)
Date : vers la mi-1913

Les épisodes "inondations" sont passés, les travaux ont repris dans le tunnel. Quelque 200 ouvriers sont rassemblés en nombre devant la tête du tunnel pour une photographie de groupe par Deriaz. À noter l'absence des patrons et des ingénieurs.



Réf. JM413 (fasc. CCMO) CPA, A. Deriaz (2724)
Date : vers la mi-1913

Ce cliché est pris quelques instants avant ou après le précédent, avec les mêmes personnages, ayant à peine bougé.

Deux "objets" non humains sont mis en relief par la photo : la voûte maçonnée du tunnel et le levier d'aiguillage



Réf. JM111, coll. Michel CPA, Deriaz-A (2874)
Date référ. : 2 octobre 1913

Lors du percement du tunnel (rencontre des galeries) les ouvriers manifestent sûrement leur satisfaction de voir le tunnel enfin percé. Ils posent devant l'objectif de Deriaz, avec d'imposants bouquets de fleurs. Un chef de travaux de Fougerolle est parmi eux.

La locomotive à air comprimé les accompagne.

Le tunnel n'est pas terminé. Il faut encore achever la réalisation de la voûte et des piédroits sur les 6 km du tunnel et réaliser aussi la façade néomédiévale de la tête du tunnel. Mais depuis septembre 1910 (premiers coups de pioche dans les éboulis du Mont d'Or jusqu'à la rencontre des galeries (2 octobre 1913), les ouvriers travaillant dans un contexte difficile ont connu deux moments compliqués avec la grève de septembre 1911 et les inondations de décembre 1912 et avril 1913. Et bientôt, le déclenchement des hostilités de la future Grande Guerre va encore mettre à l'arrêt ce chantier pourtant parvenu si près du but.

09 - Façade de la tête du tunnel : mais où sont passés ouvriers et photographes?

Au début de 1914 et jusqu'à l'été 1914, la façade de la tête Vallorbe est en cours d'aménagement, dans son style si typiquement néo-médiéval. De petits travaux de maçonnerie sont encore en cours à la tête du tunnel. Mais les ouvriers français vont être bientôt mobilisés et sans doute aussi de leur côté les ouvriers italiens. Les divers chantiers vont tourner au ralenti ou être arrêtés.

Mais étrangement, alors que du côté français, le photographe Émile Parreaux multiplie les clichés à la tête du tunnel, aux Longevilles, notamment en juin-juillet 1914, du côté suisse, les photographies de la construction de la façade du tunnel semblent être très rares et aucune de celles qu'on peut connaître ne sont signées par Armand Deriaz.

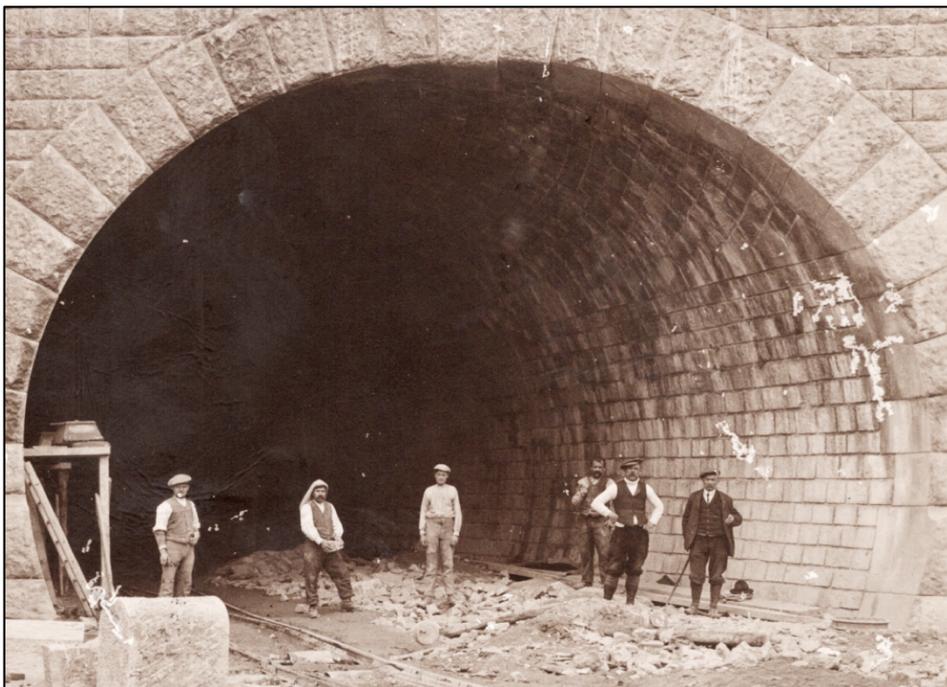
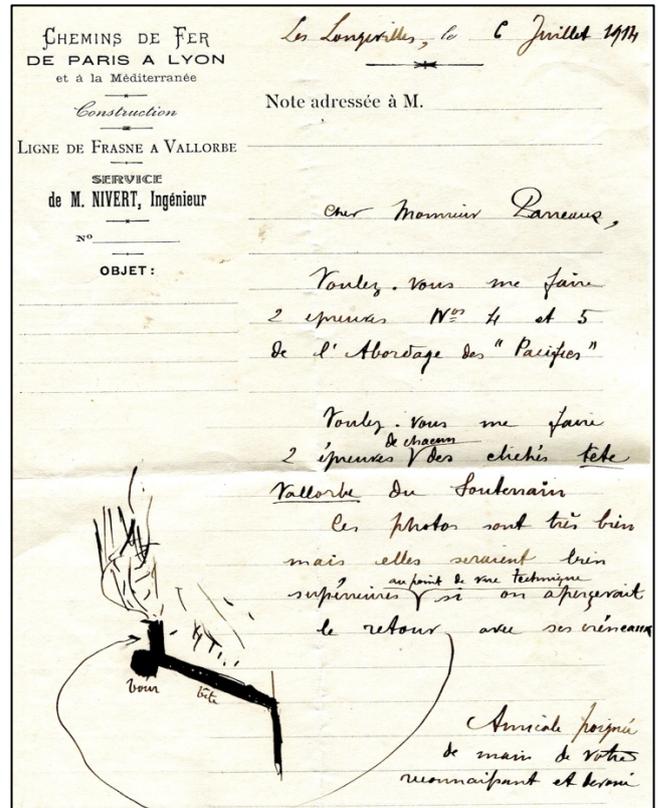
Les derniers clichés d'Armand Deriaz, après mai 1914, se limitent à montrer la nouvelle gare et plus tardivement, des trains entrant ou sortant du tunnel ou stationnant en gare. Puis, les clichés seront édités sous le label M. Deriaz, soit Marcel Deriaz (photographe-éditeur à Ballaigues et Vallorbe).

On sait par ailleurs que le P.-L.-M., par l'intermédiaire du Sous-chef de travaux Minot, commande des photographies de la tête Vallorbe du tunnel à Émile Parreaux, photographe à Rochejean.

Que c'est-il passé? Brouille, évènement familial, problème économique?

Le 16 février 1915 naît Alphonse Deriaz (II), fils d'Armand Deriaz : l'année 1914 est-elle devenue subitement compliquée pour Deriaz?

Toujours est-il qu'on ne dispose pratiquement pas de vues photographiques de la tête du tunnel en phase finale de réalisation et pas la moindre photographie de groupes devant la tête du tunnel, comme on peut en voir pour la tête France avec les nombreuses photographies d'Émile Parreaux.



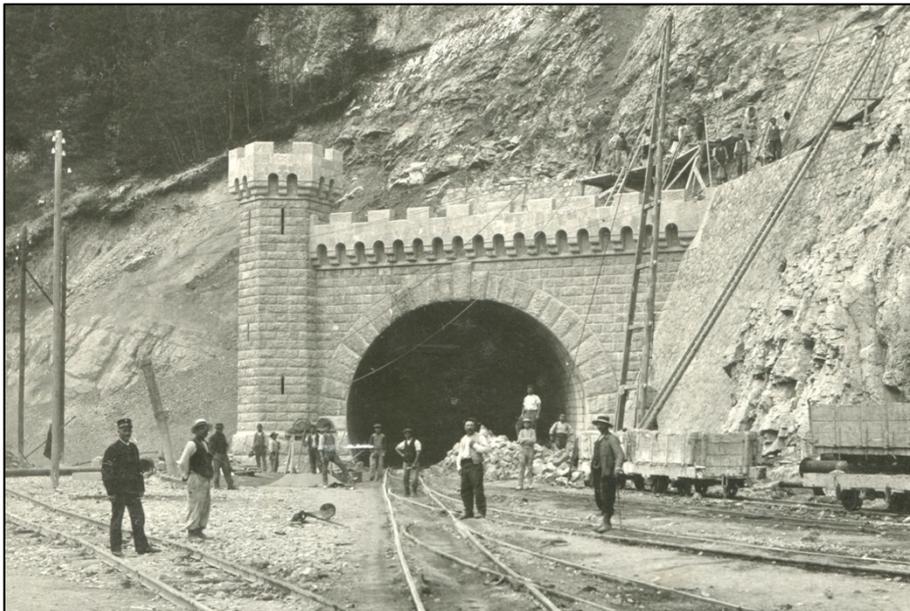
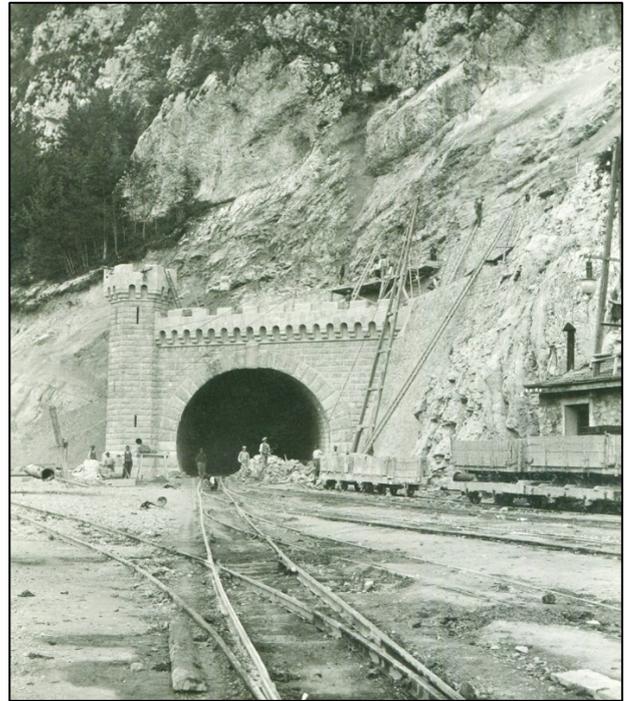
Réf. JM113, coll. Michel CPA, Perrochet (5950)
Date : 1^{er} semestre 1914

Un petit groupe de maçons travaille aux finitions de la façade de la tête du tunnel. Sur la gauche, sont stockés de gros blocs de pierre équarris qui vont sûrement servir à ériger la belle maçonnerie de couronnement de l'édifice (avec ses créneaux néo-médiévaux).

Trois clichés d'Émile Parreaux des 2 et 3 juillet 1914, commandés par le P.-L.-M., montrent les travaux de consolidation du rocher à droite de l'entrée du tunnel, avec un mur à parement oblique maçonné. Le mur de retour à gauche de la tour néo-médiévale n'est pas encore construit.

L'impression générale est celle d'un chantier assez peu animé, presque désert (il est possible que Parreaux n'ait pas eu l'autorisation de photographier des ouvriers en plan rapproché).

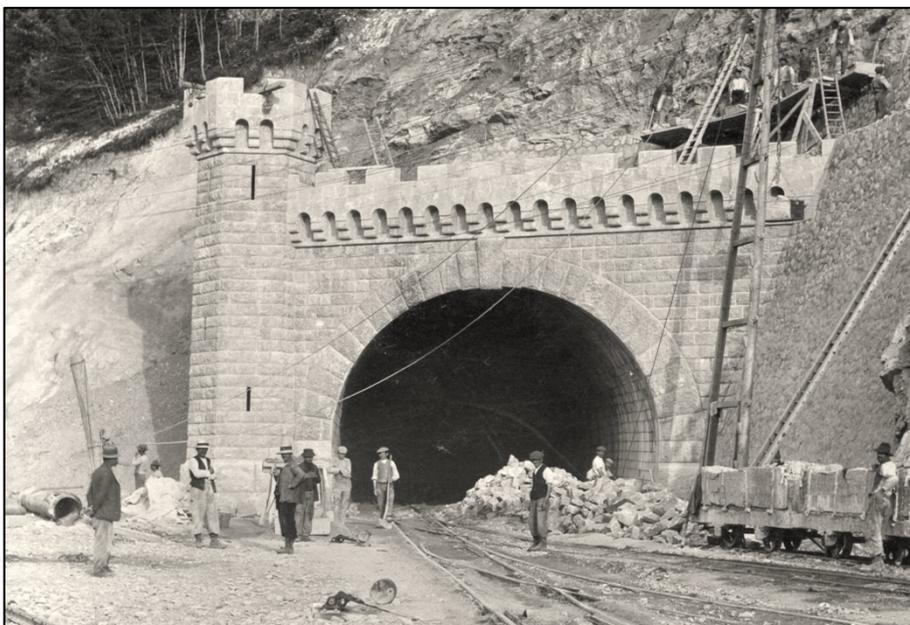
La composition du cliché de Parreaux est toujours subtile et la photographie d'une étonnante netteté.



*Réf. JM757, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. : 1914-07-03*

Le 3 juillet 1914, des maçons sont à l'œuvre devant le tunnel (une quinzaine d'ouvriers) et surtout en hauteur à droite (une demie-douzaine de maçons).

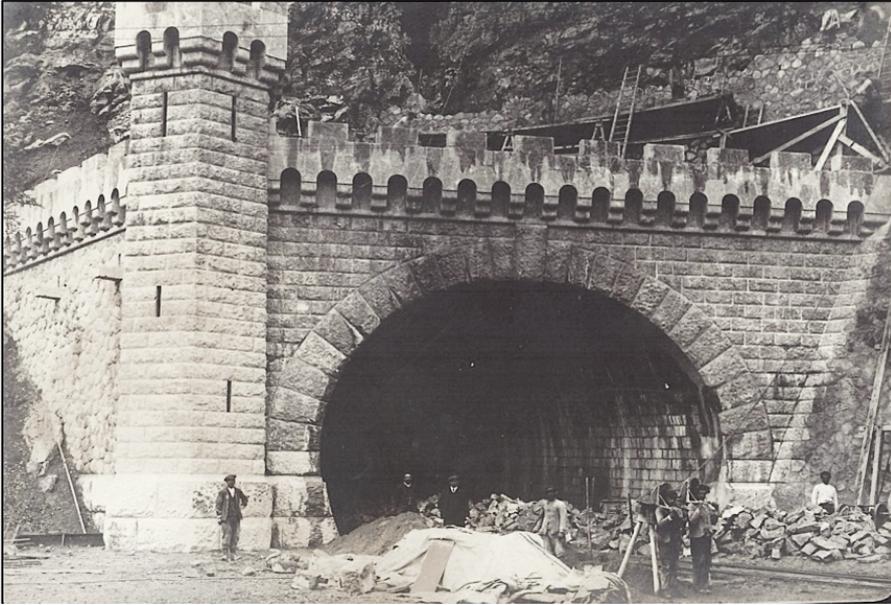
Un personnage en uniforme, (gendarme ou douanier) prend part à la photographie.



*Réf. JM756, fonds E. Parreaux
Ph. Émile Parreaux
Date référ. 1914-07-03*

Sur cet autre cliché pris ce même 3 juillet, on retrouve quelques uns des maçons.

À noter que dans sa lettre à Parreaux en date du 6 juillet, Minot demande un nouveau cliché avec vue sur le mur de retour à gauche : mais celui-ci n'est pas encore construit!... (Minot semble l'ignorer).



Réf. JM547

Ph. ingénieur Rougeot

Date : 2nd semestre 1914

Ce cliché Rougeot diffère substantiellement des trois précédents par le fait que la joue latérale maçonnée est désormais achevée. On continue de construire le mur maçonné contre le rocher au-dessus de la tête du tunnel.

On ne voit encore ici qu'une demie-douzaine d'ouvriers maçons dont deux porteurs de pierres

*
* *

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 : [Des ouvriers en pause et en pose \(côté France\)](#)

