

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

La réalisation du Frasne-Vallorbe est un projet de la Compagnie du P.-L.-M. qui en assure à la fois la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre (conception des ouvrages). C'est le Service de la Construction de la Compagnie qui va être l'acteur principal de ce grand chantier.

Si les dirigeants et "grandes têtes" du Service de la Construction sont connues et font l'objet, par ailleurs, de Chronoramas détaillés, d'autres membres des équipes du personnel de ce Service méritent d'être en valeur. Les archives visuelles et iconographiques de l'époque permettent de mettre des images sur des noms, et même aussi parfois de découvrir l'apport de certains personnages comme le Sous-Chef de Travaux Minot).

### **Sommaire**

- 01 - Les personnels du P.-L.-M. sur le Frasne-Vallorbe
- 02 - Paul Séjourné , Ingénieur en Chef, Directeur du Service de la Construction
- 03 - Albert Wiart, Ingénieur en Chef du Service de la Construction
- 04 - Émile Nivert, Ingénieur au Service de la Construction
- 05 - Poivre, Chef de la Section Travaux de Vallorbe (et aux Longevilles)
- 06 - Reverdy, Sous-Chef de la Section Travaux de Vallorbe (et aux Longevilles)
- 07 - Minot, Sous-Chef de la Section Travaux de Vallorbe (et aux Longevilles)
  - a) Minot au tunnel , le 2 octobre 1913, lors de la rencontre des galeries
  - b) Photographies avec Minot, prises dans la galerie France du tunnel en 1913
  - c) Photographies avec Minot, prises aux ponts sur le Doubs en 1913
  - d) Une carte de Nivert à Minot, son ancien collaborateur (7 mai 1917)
  - e) Minot prescripteur photographique (archives Émile Parreaux)

## **01- Les personnels du P.-L.-M. sur le Frasne-Vallorbe**

Le rapport de 1921 du P.-L.-M. donne un état des personnels de la Compagnie, en place au moment de la réalisation de la ligne ferroviaire Frasne-Vallorbe.

### **Directeurs**

MM. NOBLEMAIRE (jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1907).  
MAURIS (à partir du 1<sup>er</sup> avril 1907).

### **Ingénieurs en Chef du Service de la Construction**

MM. GEOFFOY, Sous-Directeur de la Compagnie (jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1909).  
SÉJOURNÉ (à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1909).

### **Ingénieurs en Chef**

MM. SÉJOURNÉ (jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 1909).  
WIART (à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1909).

### **Ingénieurs**

MM. PENILLET (du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> avril 1910).  
NIVERT (à partir du 1<sup>er</sup> avril 1910).

### **Bureau de l'Ingénieur en Chef**

MM. MICHEL, Sous-Ingénieur.  
JACQUEY, Chef de Bureau.  
LEMAIRE, Chef de Section.  
CHAMBIONNAT, Chef de Section.  
DELHOMME, Sous-Chef de Section.  
HÉLOUVRI, Chef de Section (Voie).  
BOUILHON, Chef de Section Principal (Bâtiments).  
CABOT, Chef de Comptabilité.

## Bureau de l'Ingénieur

MM. CHOULOI, Chef de Bureau.  
BAILLY, COLLANGE, DUBOIS, Conducteurs.  
JUBIN, Comptable Principal.

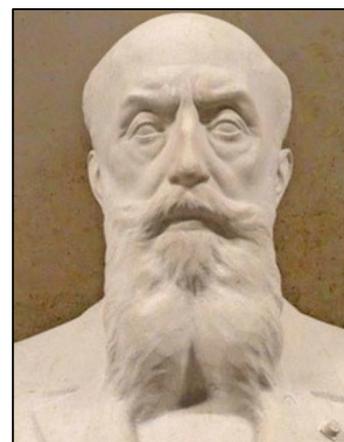
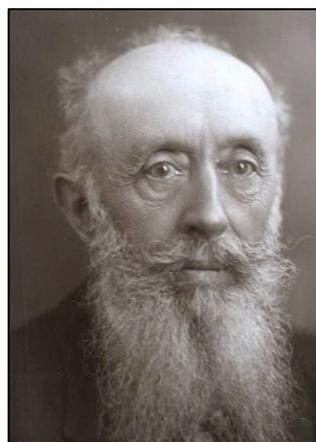
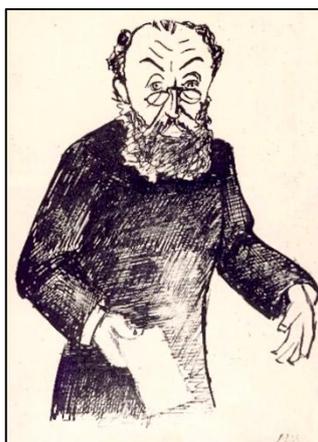
## Sections de travaux

MM.	Chefs principaux	Chefs	Sous-Chefs	Conducteurs
de Frasne		Coqblin	Naudin	Pfister Vidal
de Vaux		Loupie		Guy Rigaud
de Labergement	Rateau	Rateau	Mattern Brussieux	Beucherie Lassagne
de Vallorbe		Poivre	Reverdy Minot	

Un certain nombre de ces personnes sont assez facilement identifiables sur les divers clichés photographiques par recoupement de sources d'information, mais d'autres non. On s'appuie notamment sur des indications données par la presse pontissalienne lors du percement du tunnel du Mont d'Or le 2 octobre 1913. D'autres sources, plus larges, permettent de bien identifier de grandes figures (Paul Séjourné, Émile Nivert) auxquelles d'autres Chronoramas spécifiques sont dédiés. Progressivement, le recoupement des sources diverses permet de retrouver tel ou tel acteur en action sur le terrain et sur les clichés photographiques.

## 02- Paul Séjourné , Ingénieur en Chef, Directeur du Service de la Construction

Nous renvoyons ici au Chronorama spécifique : [Paul Séjourné, "la" grosse tête du Frasne-Vallorbe](#)



Réf. JM106  
CPA, A. Deriaz (2873)  
Date référ. : 2 octobre 1913

Ingénieurs du P.-L.-M. et dirigeants de l'Entreprise font une pause sous les derniers boisages de la galerie, avant le front d'attaque et le point de rencontre des galeries.

Paul Séjourné tient sa lampe à acétylène, comme Emile Nivert, son collaborateur. Tout à gauche, l'ingénieur en chef Wiart qui succèdera à Séjourné à la direction du Service de la Construction.

### 03- Albert Wiart , Ingénieur en Chef du Service de la Construction

Sur la vue précédente, l'Ingénieur en Chef, Albert Wiart, est le personnage le plus à gauche.



Réf. JM104, coll. Michel  
CPA, A. Deriaz (2872)  
Date référ. : 2 octobre 1913

Dans l'après-midi du 2 octobre 1913, les officiels et ingénieurs sont amenés à pied d'œuvre, au plus profond de la galerie, pour prendre part au grand événement que constitue la rencontre des deux galeries. Ils s'arrêtent à la grotte mise à jour par la galerie d'avancement pour une photographie de groupe.

Wiart est toujours bien reconnaissable avec son chapeau noir à larges bords (et souvent avec les yeux fermés).



Réf. JM110, coll. Michel  
CPA, A. Deriaz (2875)  
Date référ. : 2 octobre 1913

À minuit, 12 heures du soir, le tunnel enfin percé, on reprend une nouvelle pause "officielle".

Wiart est sur la photo, le plus à gauche.

Que sait-on de (Charles) Albert Wiart? Le fichier Richard des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (archives de l'École Nationale des Ponts et Chaussées) fournit les indications suivantes.

**(Charles) Albert Wiart** est né à Rumont (Seine-et-Marne) le 12 juin 1863.

Il sort diplômé de l'École Polytechnique (nommé ingénieur le 1<sup>er</sup> novembre 1883) puis sort diplômé de l'École des Ponts et Chaussées (nommé Ingénieur des Ponts le 1<sup>er</sup> octobre 1885).

Il est affecté en mission dans la Haute-Saône le 1<sup>er</sup> juillet 1886, ensuite à Constantine le 1<sup>er</sup> juillet 1887, détaché dans l'Indre et Loire le 1<sup>er</sup> octobre 1888, placé à Confolens en juillet 1889.

Nommé Ingénieur de 2<sup>ème</sup> classe le 1<sup>er</sup> novembre 1891, il devient moniteur des Travaux Publics à Madagascar le 11 décembre 1895. Placé à Douai le 16 mars 1897, il est chargé d'études sur les chemins de fer au Tonkin et en Chine le 16 octobre 1897, passe Ingénieur de 1<sup>ère</sup> classe le 1<sup>er</sup> mai 1899, est attaché au service municipal de la ville de Paris le 1<sup>er</sup> février 1902. Nommé Ingénieur en chef de 2<sup>ème</sup> classe le 1<sup>er</sup> novembre 1908, il se met alors en congé de l'administration et entre à la Cie du P.-L.-M. le 1<sup>er</sup> décembre 1909, où il rejoint le Service de la Construction sous l'autorité de Paul Séjourné.

Nommé Ingénieur en chef de 1<sup>ère</sup> classe le 1<sup>er</sup> février 1919, il devient Ingénieur en chef au service central de la voirie à Paris, le 13 janvier 1923 et est mis à la retraite le 1<sup>er</sup> avril 1933.

Décédé le 15 décembre 1933.

Albert Wiart est promu Chevalier de la Légion d'Honneur le 31 décembre 1907 et Officier le 30 avril 1918.



On ne trouve que peu de traces dans les archives sur l'implication de Wiart dans la réalisation du Frasne-Vallorbe. On doit se contenter des clichés pris le 2 octobre 1913 (évènement de la rencontre des galeries).

Il semblerait que l'opération du Frasne-Vallorbe ait surtout été prise en main par Paul Séjourné (au plan national) et par Émile Nivert (au niveau local).

## 04 - Émile Nivert , Ingénieur au Service de la Construction

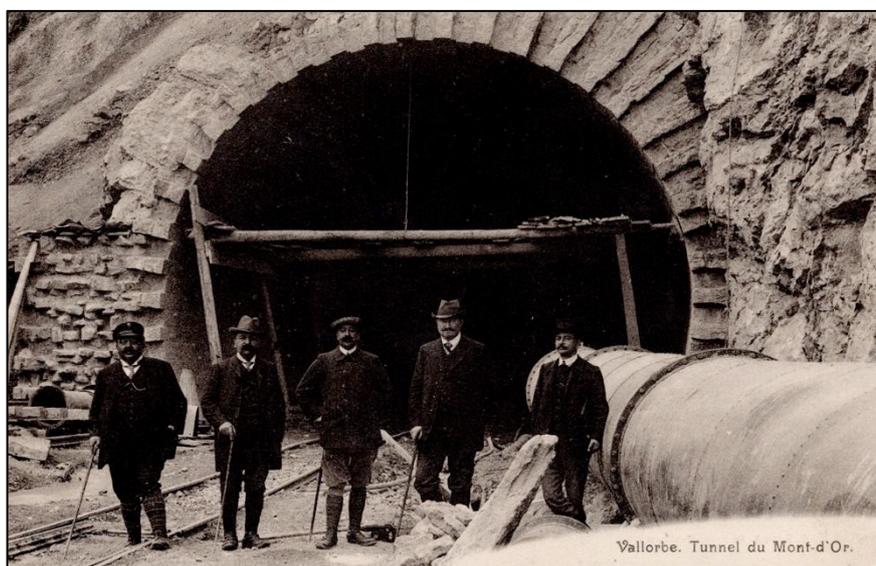
Nous renvoyons ici au Chronorama spécifique : [Émile Nivert, l'ingénieur du P.-L.-M.](#)



Réf. JM025, coll. Michel  
CPA, A. Deriaz (1930)  
Date référ. : 12/01/1911

Émile Nivert, l'ingénieur de la maîtrise d'ouvrage P.-L.-M. est à l'œuvre au théodolite, au pied de la locomotive à vapeur utilisée au tout début du chantier du percement du tunnel du Mont d'Or.

Figure aisément reconnaissable sur les photos, Nivert est l'homme-pivot du P.-L.-M. pour ce grand projet.



Réf. JM047  
CPA, A. Deriaz (2326)  
Date probable : 07/10/1911

Émile Nivert, représentant la maîtrise d'ouvrage P.-L.-M. est ici à droite (sur le cliché) en présence avec quatre des frères Fougerolle (Entreprise Fougeolle Frères) : Lucien, Philippe, Jean et Marius.

Ce cliché est symptomatique du rôle institutionnel de la maîtrise d'ouvrage, face à l'entreprise sous-traitante (non des moindres quand il s'agit de Fougerolle Frères).

## 05 - Poivre, Chef de la Section Travaux de Vallorbe (et aux Longevilles)

L'article du Pontissalien du 12 octobre 1913, relatant la soirée du percement du tunnel le 2 octobre précédent, indique explicitement : ... "M. Séjourné, ingénieur en chef de la Cie P.-L.-M., barbu, au premier plan ; à sa droite, penchant la tête, M. Poivre, chef de section."



Réf. JM110, coll. Michel, CPA, A. Deriaz (2875) - Date référ. : 2 octobre 1913

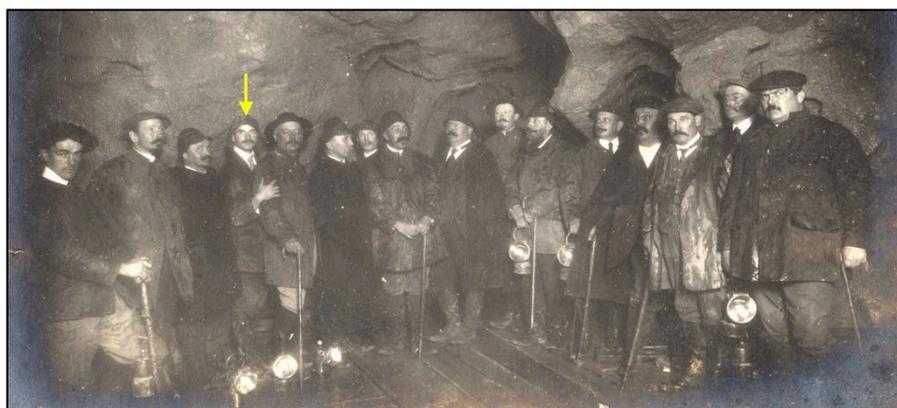
À minuit, 12 heures du soir, le tunnel est enfin percé, on reprend une nouvelle pause "officielle" avec bouquets de fleurs) à laquelle prennent part des représentants du P.-L.-M. et de l'Entreprise (deux épouses Fougerolle sont aussi présentes).



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

Lors de l'inondation de décembre 1912, les patrons de l'Entreprise et du P.-L.-M. et quelques autres autorités posent sur la passerelle pentue posée au-dessus de la "rivière" du tunnel.

On pourrait identifier, au premier plan, le Chef de la Section Travaux de Vallorbe (Poivre) : personnage le plus à gauche du groupe.



Réf. JM104, coll. Michel  
CPA, A. Deriaz (2872)  
Date référ. : 2 octobre 1913

Dans l'après-midi du 2 octobre, avant d'arriver au front d'attaque, les officiels s'arrêtent à la grotte le précédent pour une photographie de groupe.

Poivre pourrait être présent (flèche jaune), tenant l'épaule d'Albert Wiart.

## 5 - Reverdy, Sous-Chef de la Section Travaux de Vallorbe (et aux Longevilles)

Le Sous-Chef de la Section Travaux de Vallorbe est aussi précisément identifié dans l'article du Pontissalien du 12 octobre 1913, relatant la soirée du percement du tunnel le 2 octobre précédent : ... " Voici, de gauche à droite, le secrétaire de l'union italienne, dont on aperçoit que la moitié de la figure ; M. Wiart, ingénieur en chef, les yeux fermés ; M. Reverdy, sous chef de section..."



Réf. JM110, coll. Michel, CPA, A. Deriaz (2875) - Date référ. : 2 octobre 1913



Réf. JM104, coll. Michel  
CPA, A. Deriaz (2872)  
Date référ. : 2 octobre 1913

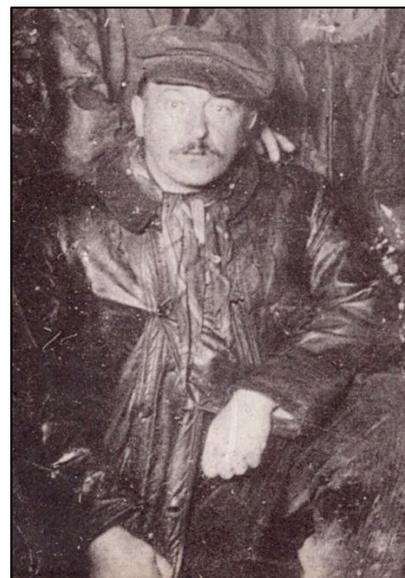
On retrouve Reverdy sur le cliché pris dans la grotte dans l'après-midi du 2 octobre.

Par contre, aucune photo sur Reverdy dans l'action (au tunnel ou ailleurs).

## 6 - Minot, Sous-Chef de la Section Travaux de Vallorbe (et aux Longevilles)



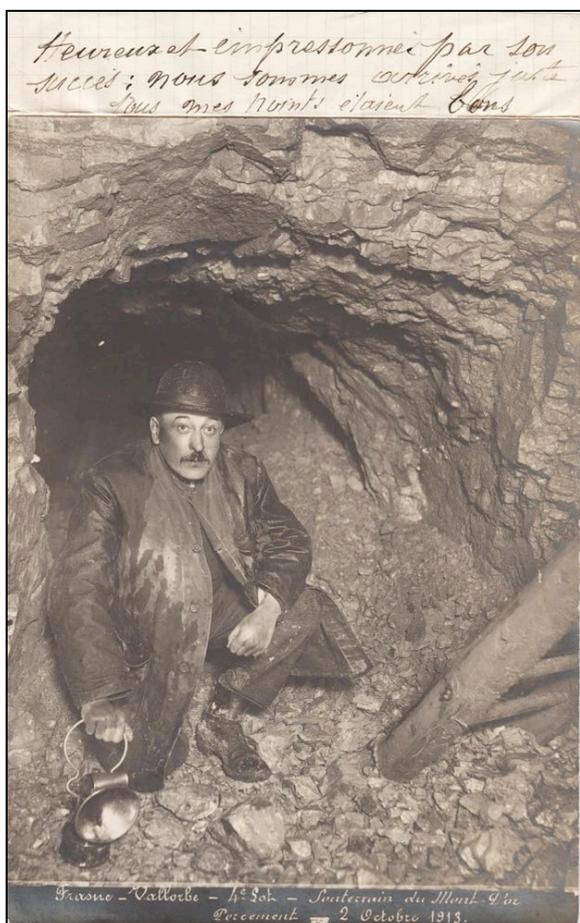
Perçement du Tunnel du Mont-d'Or  
Rencontre des Entrepreneurs  
2 octobre 1913, à 12 heures du soir



L'article du Pontissalien du 12 octobre 1913, relatant la soirée du percement du tunnel le 2 octobre précédent, indique explicitement : ... "de gauche à droite... M. Reverdy, sous chef de section ; M. Minot, sous-chef de section des Longevilles, accroupi..."

Minot est présent sur plusieurs clichés photographiques pris dans le secteur des Longevilles où il semble avoir été affecté (clichés d'Émile Parreaux ou de la série P.-L.-M., avec souvent le nom Minot ajouté explicitement). On voit notamment Minot en plusieurs points d'avancement de la galerie venant de France. On le voit encore autour des ponts métalliques en cours de construction sur le Doubs. Minot semble avoir effectivement été le contact institutionnel du P.-L.-M. avec le photographe Émile Parreaux, passant commande à celui-ci de prises de vue bien définies pour le compte de l'Ingénieur Nivert (voir plus bas).

### a) Minot au tunnel, le 2 octobre 1913, lors de la rencontre des galeries



Heureux et impressionné par son  
succès : nous sommes certains qu'à  
nos nos points étaient bons

Franco - Vallorbe - N° 904 - Souterrain du Mont d'Or  
Perçement - 2 Octobre 1913.

Réf. JM347, coll. Vionnet

Ph. série P.-L.-M.

Date référ. : 2 octobre 1913

Outre le cliché aux bouquets vu plus haut, cet autre cliché de la série institutionnelle P.-L.-M., explicitement daté du 2 octobre 1913 (soirée du percement du tunnel et de la rencontre des galeries), porte le nom Minot au verso.

La mention manuscrite est très vraisemblablement, d'Émile Nivert, supérieur hiérarchique de Minot. Le patron félicite son collaborateur Minot pour son travail dans les opérations de percement du tunnel.

L'auteur de la dédicace n'hésite pas à manifester sa satisfaction en ce qui concerne la rencontre très précise des deux galeries venant de France et de Suisse. Il ajoute "Mes points étaient bons". Nivert, "l'ingénieur au théodolithe" est apparemment satisfait de lui. Tout le travail de triangulation (avant les travaux) et de conduite des opérations a été rigoureusement mené.

Le cliché est remarquable de qualités de toutes sortes (composition, détails, lumières...) et le Sous-Chef de la Section Travaux, Minot, est ici vraiment mis en valeur.

**b) Photographies avec Minot, prises dans la galerie France du tunnel en 1913**



Réf. JM1013, coll. Jacquemin-V.  
Ph. série P.-L.-M.  
Date référ. : 3 janvier 1913

Le Sous-Chef de la Section Travaux, Minot, est présent sur ce cliché de la série P.-L.-M.. Il est bien identifiable comme le "petit patron" local, au milieu d'un groupe d'ouvriers de l'entreprise.

La photo est prise dans la galerie française, à 875 m de la tête Frasnée (Les Longevilles). On attaque alors les abatages (piedroits, stross) autour de la galerie d'avancement.



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

Minot est aussi ici présent à gauche, sur cette photo de la série P.-L.-M.. Il est là pour contrôler l'avancement des travaux.

On est dans la partie du souterrain venant des Longevilles (au point 116 m depuis la tête Frasnée) et dont la voûte a été maçonnée.

On attaque, ici, la réalisation de la cunette et du canal pour l'écoulement de l'eau, en creusant dans le "grand stross".



Réf. JM692, fonds E. Parreaux  
Ph. Émile Parreaux  
Date : août 1913

On est en août 1913, à la tête France du tunnel du Mont d'Or.

On peut identifier, au premier plan, le Sous-Chef de la Section Travaux du P.-L.-M., Minot, toujours en posture de contrôleur des travaux.

Les murs latéraux sont désormais maçonnés jusqu'en bas, de lourds étais soutiennent encore la voûte. Le radier (sol) du tunnel n'est pas encore réalisé.

**c) Photographies avec Minot, prises aux ponts sur le Doubs en 1913**



Réf. JM1065, coll. Jacquemin-V.

Ph. non ident.

Date : mars 1913

On est en train de réaliser la culée Vallorbe du pont-rails métallique sur le Doubs (batardeau protégé par un rideau de palplanches Cargenie en acier).

On peut identifier, au centre du cliché, le Sous-Chef Minot avec, à ses côtés, l'ingénieur Rougeot (Fougerolle) portant chapeau, cravate et pantalon clair.



Réf. JM1050, coll. Jacquemin-Verguet

Ph. Émile Parreaux

Date référ. : 2 juillet 1913

On travaille encore à la culée Vallorbe du pont-rails métallique sur le Doubs alors que le pont-route (en arrière-plan) est maintenant en place.

Sur ce cliché d'Émile Parreaux, on retrouve, au premier plan, l'ingénieur Rougeot (entreprise Fougerolle) avec chapeau et pantalon clair.

Minot avec chapeau clair, représentant la maîtrise d'ouvrage P.-L.-M., est en arrière ou retrait du groupe, sur la gauche. Il porte sous son bras droit une sacoche (avec plans?), marque patente d'appartenance à la maîtrise d'ouvrage P.-L.-M..

**d) Une carte de Nivert à Minot, son ancien collaborateur (7 mai 1917)**

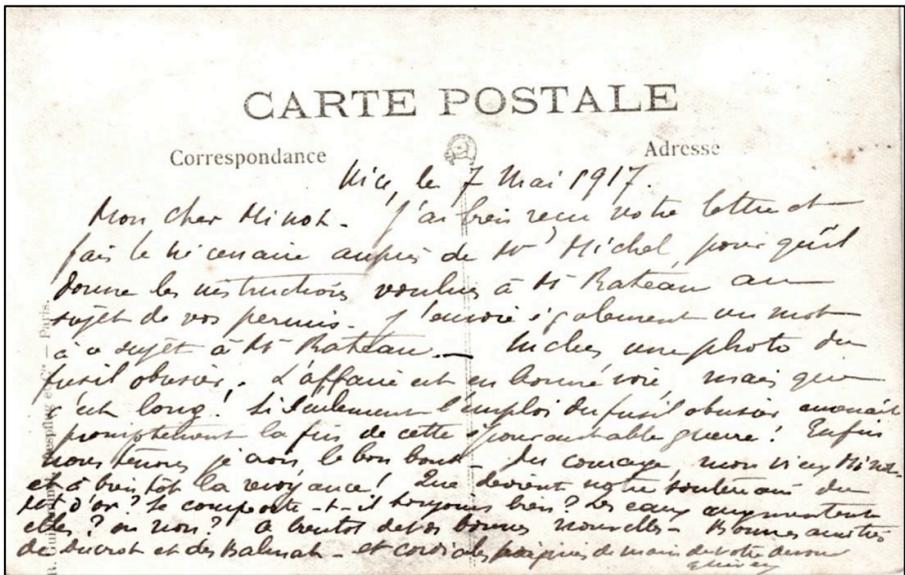
Le 7 mai 1917, alors qu'il est désormais en poste à Nice (pour la construction de la ligne Nice-Coni), Émile Nivert répond, à un courrier de Minot, son ancien collaborateur du Frasné-Vallorbe. Nivert indique qu'il va intervenir auprès du Sous-ingénieur Michel (membre de son ancien Bureau d'ingénieurs) pour que celui-ci donne des instructions à Rateau (Chef de la section Travaux à Labergement) : sans doute un petit litige.

Nice, le 7 mai 1917

Mon Cher Minot. J'ai bien reçu votre lettre et fais le nécessaire auprès de M. Michel, pour qu'il donne les instructions voulues à M. Rateau. ... Une photo du fusil obusier. L'affaire est en bonne voie, mais que c'est long! Si seulement l'emploi du fusil obusier ... promptement la fin de cette épouvantable guerre! Enfin, nous tenons, je crois le bon bout. Du courage, mon cher Minot et à bientôt la revoyance!

Que devient notre souterrain du Mt d'Or? Se comporte-t-il toujours bien? Les eaux augmentent-elles? ou non? À bientôt de vos bonnes nouvelles. Bonnes amitiés de Ducrot et des Balmah - et cordiales ... de votre ... E. Nivert

La vue au recto de la carte montre Émile Nivert manœuvrant le fusil-obusier dont il est l'inventeur (et qu'on présente avec plus de détails plus bas). Contentons nous ici du verso.

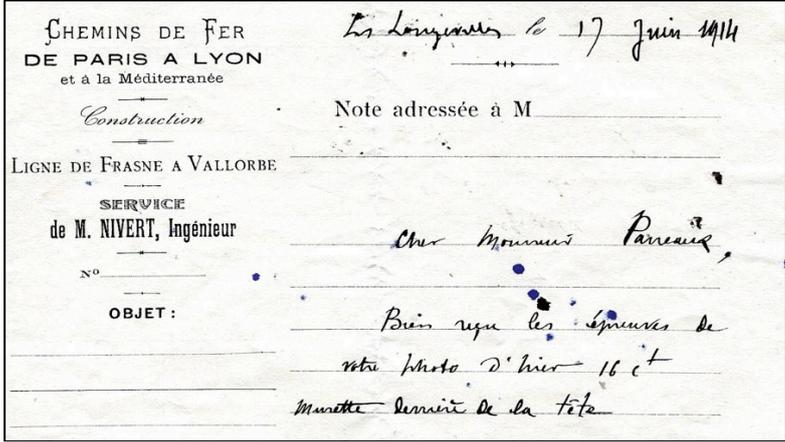


Carte-photo R. Guilleminot, Boespflug et Cie

**e) Minot prescripteur photographique (archives Émile Parreaux)**

Dans les archives d'Émile Parreaux, photographe-éditeur de Rochejean (archives en cours de traitement) on trouve plusieurs lettres ou notes transmises par Minot à Parreaux en 1913-1914.

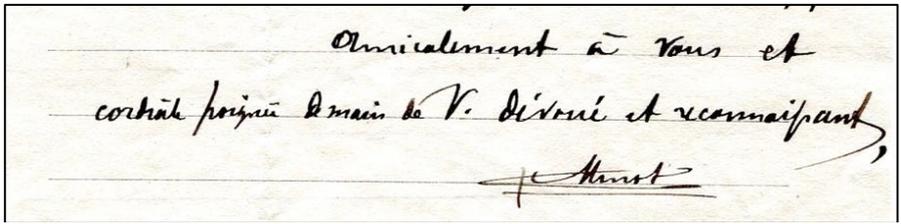
Écrites, pour nombre d'entre elles, sur un papier à en-tête du service de M. Nivert, elle révèle un Minot très précis dans ses demandes de clichés photographiques, accompagnant ces commandes de dessins prescritifs.



Merci à Christian Guyon pour la transmission de données archivistiques importantes.

Sur la base de l'état actuel du dépouillement des archives Parreaux, on recense plusieurs lettres ou commandes de Minot à Parreaux :

- 6 juin 1913 : pont métallique en montage, quais en construction, deux maisons de poseurs, en construction.
- 21 juin 1913 : battage des palplanches Carnegie.
- 26 juin 1913 : installation pour arrachage des palplanches.
- 29 juillet 1913 : tête du pont (poteaux sous le chevalement , dégagé des échafaudages, arrachage des palplanches), tranchée du souterrain avec talus repris en sous-oeuvre du revêtement en terre végétale pour montrer le dispositif de soutien du revêtement en terre végétale, photo d'ensemble du chantier prise du versant du Mont d'Or.
- 30 mai 1914 : tête du souterrain depuis la tranchée.
- 17 juin 1914 : murette derrière la tête du tunnel, ponceau de 1,5 m.
- 6 juillet 1914 : abordage des Pacific, tête Vallorbe (avec retour sur les créneaux).



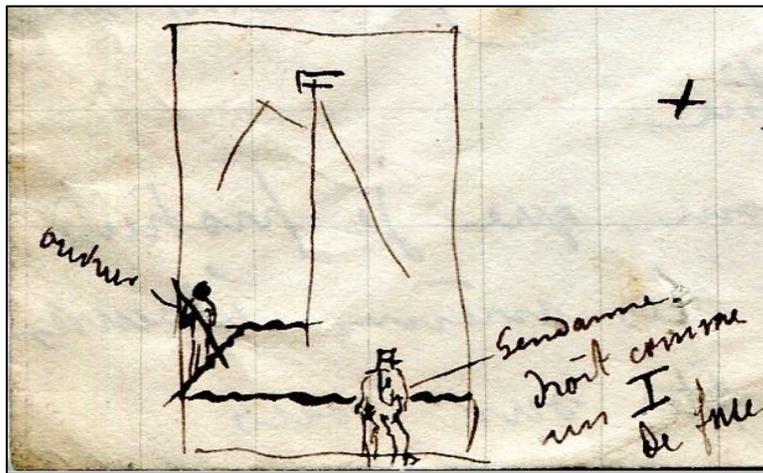
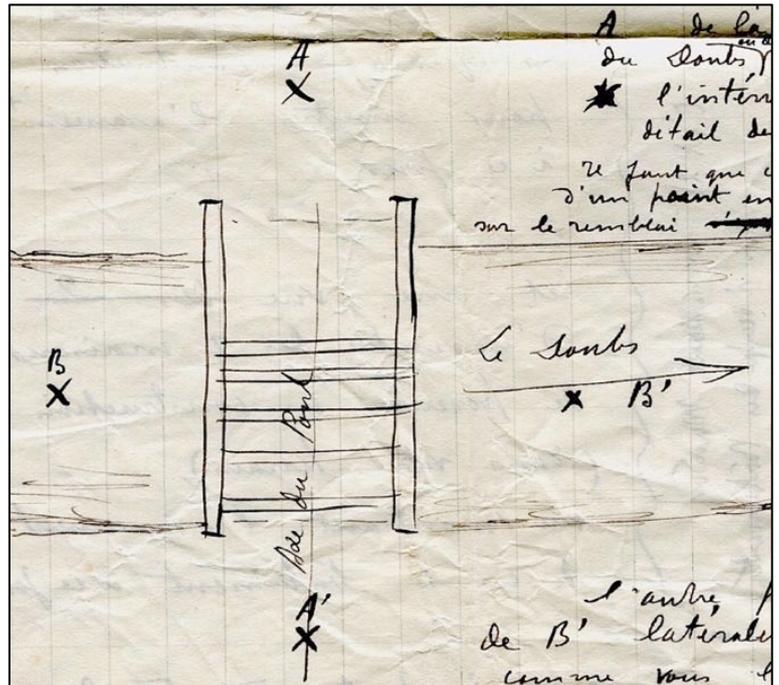
Sans chercher à reprendre ici l'intégralité des contenus des lettres-commandes de Minot à Parreaux, on se propose de présenter ci-après quelques extraits des lettres comportant des dessins prescritifs de Minot.

**6 juin 1913**  
**Le pont-route métallique**  
**sur le Doubs**  
**en cours de montage**

Commande à Parreaux de deux vues du pont métallique en cours de montage, l'une selon l'axe AA' de l'axe du pont, l'autre BB' selon l'axe du Doubs.

“La première vue doit être prise dans l'axe du pont sur la rive gauche du Doubs (point A) et montrer l'intérieur du pont et le détail des entretoises”.

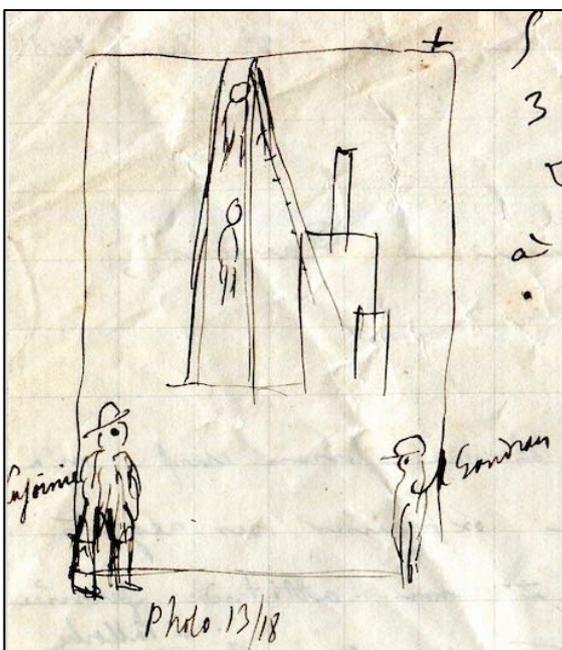
AA' : clichés Parreaux, réf. JM670 et JM563  
 BB' : cliché Parreaux - réf. JM671  
 Voir Chronorama Ponts des Longevilles



**21 juin 1913**  
**Battage de palplanches Carnegie en acier**  
**à la culée Vallorbe du pont-rails**  
**sur le Doubs**

Minot demande à Parreaux cinq épreuves du cliché du 22 juin 1912 relatif au battage des palplanches Carnegie (cliché avec un gendarme).

Cliché Parreaux, réf. JM379  
 Voir Chronorama  
 Ponts des Longevilles



Dans la même lettre, Minot demande aussi cinq épreuves du cliché pris par Parreaux le 3 août 1912 (cliché où l'on voit Lajoinie à gauche et M. Goudray à droite).

Cliché Parreaux, réf. JM644  
 Voir Chronorama Engins et machines

Dans son courrier à Parreaux du 21 juin 1913, Minot indique :

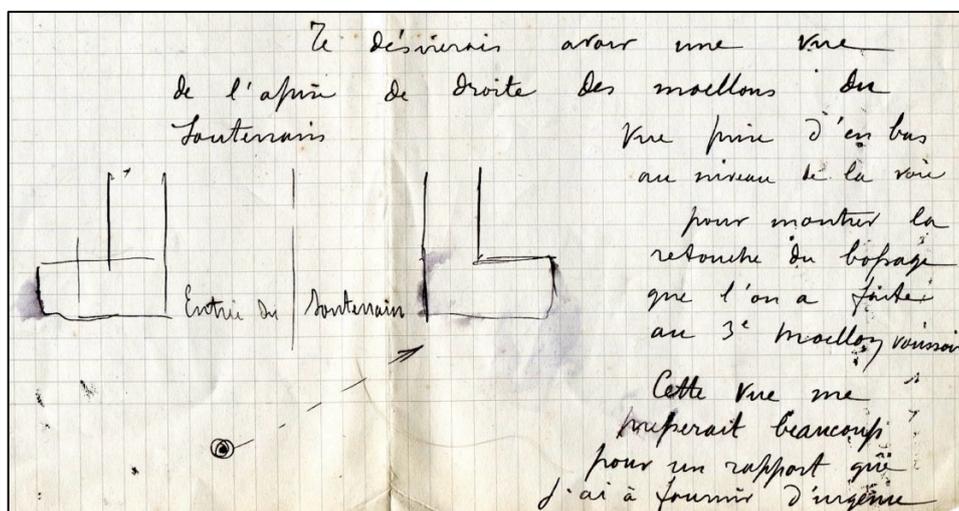
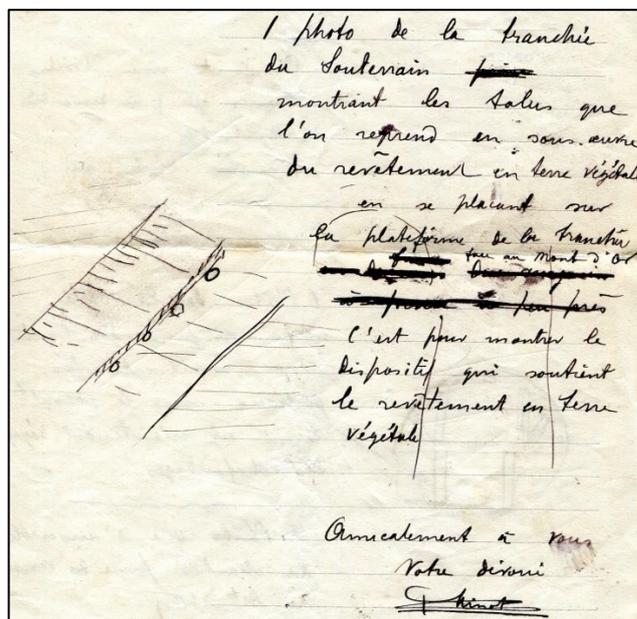
“J'ai produit ces jours derniers une Note sur l'emploi de palplanches en acier à notre Pont sur le Doubs. J'avais joint une épreuve de chacun de ces clichés et on m'en réclame de Paris pour joindre à 5 exemplaires de ma Notice. Il faut donc que je produise exactement ces mêmes épreuves et je compte sur vous”.

Manifestement, on est en présence d'une innovation développée sur ce chantier des ponts des Longevilles et Minot est fier d'évoquer le travail réalisé.

**9 juillet 1913**  
**Reprise en sous-œuvre**  
**des talus de la tranchée**  
**menant à la tête Frasne du tunnel**

Minot précise les détails à bien mettre en évidence par Parreaux, pour montrer le dispositif de soutien du revêtement en terre végétale des talus de la tranchée repris en sous-œuvre. Minot précise la position idéale de l'appareil photographique.

Cliché Parreaux, réf. JM381  
 Voir Chronorama  
 Tranchée des Longevilles



**4 novembre 1913**  
**Tête France du tunnel**  
**moellons de façade**  
**Retouche de bossage**  
**au 3<sup>ème</sup> voussoir**

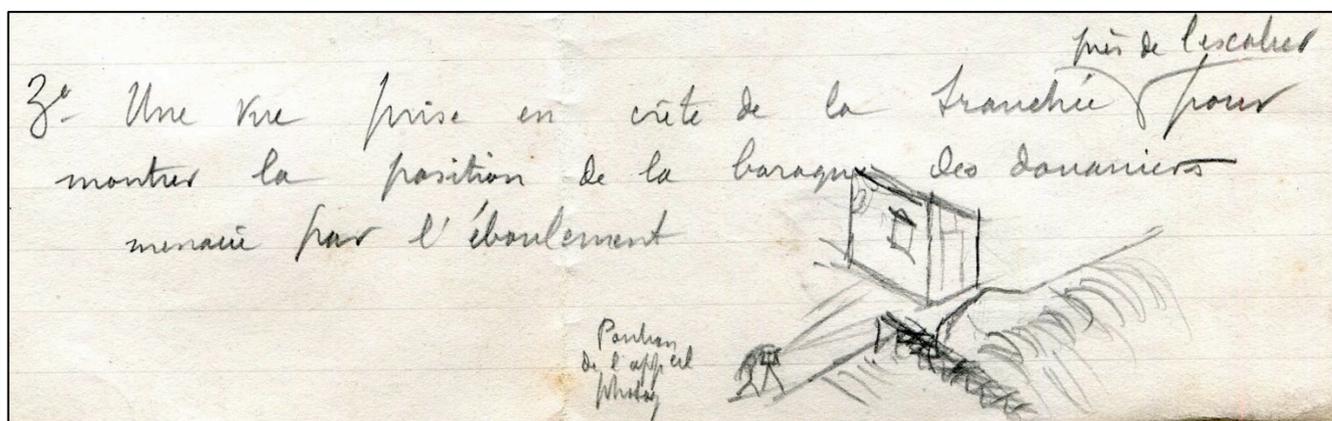
Minot, toujours très précis dans sa commande, indique la finalité du cliché.

Cliché Parreaux, réf. JM1067  
 Voir Chronorama  
 Tunnel MO Tête France

**Ci-dessous**  
**Novembre 1913**  
**Éboulement du talus de la tranchée des Longevilles**

En novembre 1913, une partie du talus bordier de la tranchée des Longevilles est éboulé. Cela menace la cabane des douaniers!...

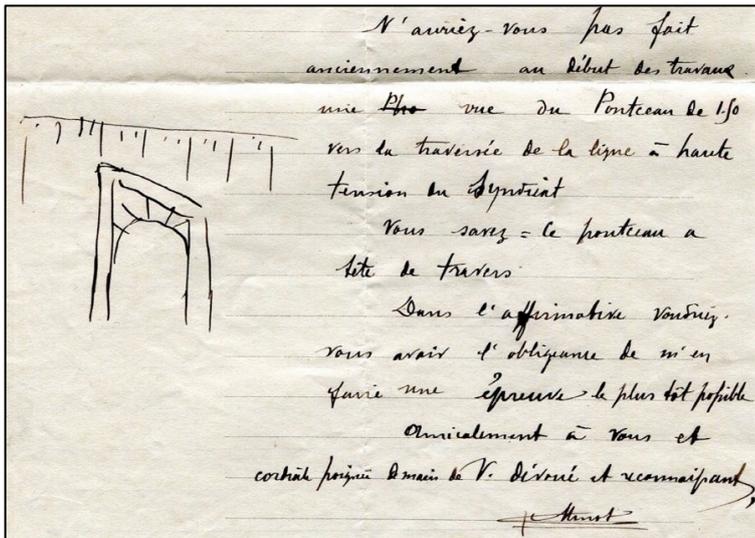
Minot précise l'objet principal de la prise de vue et certains détails (escalier) et indique la position souhaitable de l'appareil photo.



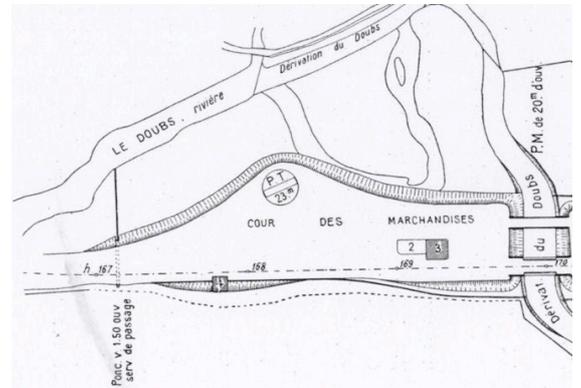
Deux clichés d'Émile Parreaux peuvent correspondre à cette commande.  
 Clichés Parreaux, réf. JM703 et réf. JM707. Voir Chronorama Tranchée des Longevilles.

17 juin 1914

**Ponceau de 1,5 m d'ouverture  
vers la traversée de la ligne  
à haute-tension du Syndicat**



Malheureusement, on ne dispose pas de cliché Parreaux, enregistré à ce jour, sur ce ponceau (juste en amont de la plate-forme ferroviaire de Rochejean, à la sortie du Fourpéret).

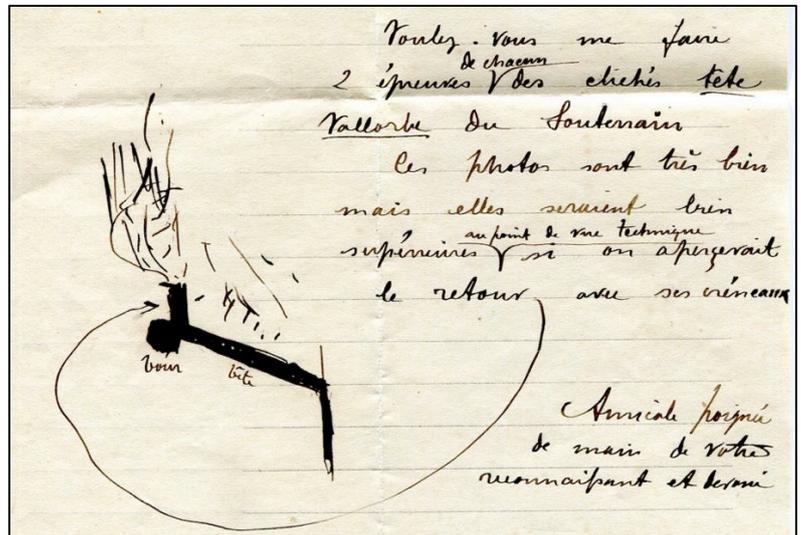


**6 juillet 1914  
Tête Vallorbe du tunnel  
avec vue sur le retour latéral  
de la façade à créneaux**

Minot se permet de donner des conseils à Parreaux pour les clichés sur la tête Vallorbe du tunnel!...

Trois clichés d'Émile Parreaux peuvent correspondre à cette commande.

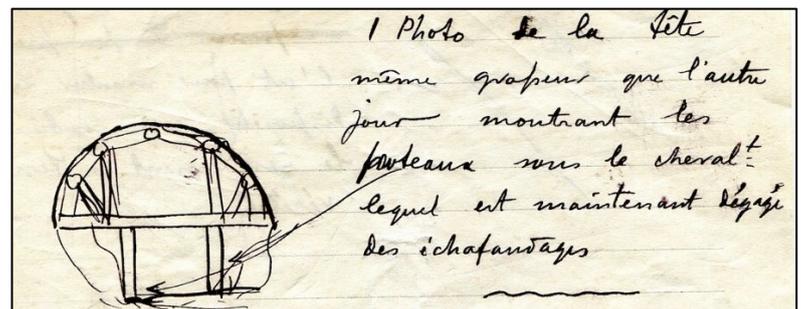
Clichés Parreaux : réf. JM755, 756, 757  
Voir Chronorama Tunnel MO tête Suisse



**9 juillet 1914  
Tête France du tunnel  
Vue des poteaux sous le chevalement**

Deux clichés Parreaux semblent répondre à cette commande.

Clichés Parreaux, réf. JM685 et réf. 1053  
Voir Chronorama Tunnel MO Tête France



\*  
\* \*

### Rappel

- Page d'accueil Frasné-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 : [Paul Séjourné, "la" grosse tête du Frasné-Vallorbe](#)
- Voir aussi Chronorama : [Émile Nivert, l'ingénieur du P.-L.-M.](#)