

Témoignage d'un agent du P.-L.-M. affecté en 1911-1912 au Frasne-Vallorbe **Extrait de l'article "Avec ceux du Frasne-Vallorbe", La vie du Rail (1984)**

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

...

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'École 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 : Frasné 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 Barrant, 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. 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".

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. Il est nommé employé stagiaire à Dijon le 1^{er} avril 1912 et 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, 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.



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

Réf. JM1299, coll. P.-A. Vionnet