

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

Un journaliste du Courrier de la Montagne de Pontarlier, invité à visiter le tunnel du Mont d'Or, en publie un compte-rendu dans l'édition du dimanche 5 octobre 1913 du journal. Cette visite, faite à partir de la tête Vallorbe du tunnel, semble avoir eu lieu, très vraisemblablement, à la mi-septembre 1913, quelques jours avant l'inauguration de la nouvelle gare de Vallorbe (le 24 septembre 1913 précisément) et trois semaines environ seulement avant la rencontre des galeries venant de France et de Suisse. Il ne reste, à ce moment là que de l'ordre de 200 m à percer pour la galerie venant de Suisse (la galerie venant de France ayant été mis à l'arrêt et en attente à la fin décembre 1912).

Le compte-rendu de cette visite, venant juste un peu avant le percement du souterrain, permet d'ajouter, à la froide factualité des travaux menées (décrits dans les divers Chronoramas), le ressenti personnel ou les impressions presque naïves d'un journaliste venu découvrir le tunnel.

Le Percement du Mont d'Or

Le Courrier de la Montagne - 5 octobre 1913

Les travaux du Mont-d'Or offrant en ce moment un intérêt tout particulier, j'ai profité de la facilité qui m'était accordée pour faire, ces jours derniers, une excursion dans la partie la plus curieuse et la plus avancée du souterrain. Bien que cette visite ait été un peu précipitée, je n'en ai pas moins recueilli une foule d'impressions que je suis heureux de vous communiquer.

Il faut vous dire tout d'abord que j'étais parti des Hôpitaux par un train du matin, et j'éprouvai en cours de route une première surprise en voyant notre convoi ralentir tout à fait au passage des Tavins. J'ai vu qu'on procédait là au montage d'un pont métallique qui remplacera sous peu le pont actuel. Cette transformation a été jugée nécessaire pour permettre plus tard aux grosses locomotives du type "Pacific" de prendre, le cas échéant la voie détournée de Vallorbe, Pontarlier et Mouchard.

Sur les chantiers de la gare de Vallorbe

En arrivant en gare de Vallorbe, je remarque un grand nombre de voies nouvelles. A gauche, un vaste emplacement est réservé au garage des wagons et, du même côté, un long bâtiment précède la gare actuelle : c'est celui des messageries. Plus loin, en me dirigeant vers le tunnel, j'aperçois une quantité de constructions récentes dont les plus importantes sont la nouvelle gare qui est terminée extérieurement et dont l'inauguration aura lieu incessamment [Note JM : 24 septembre 1913]. Puis ce sont les douanes françaises et suisses qui se touchent et plus en avant le dépôt des machines des C. F. F. et celui du P.-L.-M..



Réf. JM120 - CPA, Perrochet-David (5176)
Date : août-septembre 1913

Je jette un coup d'œil en passant sur le magnifique pont tournant de la compagnie suisse qui mesure 22 mètres de diamètre et où déjà viennent s'aiguiller les locomotives. Celui du P.-L.-M., qui est seulement tracé, n'aura pas moins de 24 mètres.

Deux pas encore et me voici près de l'embouchure du souterrain. On ne voit plus de trace maintenant des importants ravages qu'avait causés la venue d'eau du mois de janvier. Un grondement sourd attire mon attention : ce sont les eaux du tunnel qui, recueillies par un aqueduc central, viennent s'engouffrer avec fracas dans deux énormes collecteurs en ciment. En temps ordinaire, un seul tuyau suffit amplement pour l'écoulement des eaux.

Les abords du souterrain forment une sorte de terrasse de laquelle on découvre un coin pittoresque. La vue est limitée par la sombre Dent de Vaultion. Mais la vallée de l'Orbe, avec sa rivière aux flots impétueux et verdâtres, forme à elle seule un tableau superbe. Toutes ces choses m'absorbent tellement que j'en oublie presque le but principal de mon voyage. Le prochain train qui va monter au tunnel part dans un quart d'heure ; je n'ai que le temps de prendre mes dispositions.

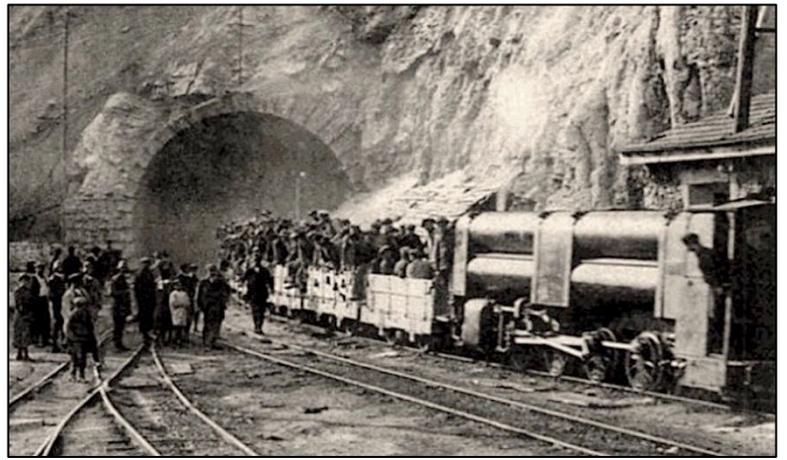
Avant le départ

J'entre donc dans le petit bureau du P.-L.-M. qui est près de l'embouchure et je fais part de mon projet au surveillant qui se trouve là. "Ah! vous allez au tunnel, eh bien, vous tombez à pic : nous attendons justement les ingénieurs du P.-L.-M. qui doivent mesurer la grotte. Vous monterez dans leur wagon et vous pourrez redescendre avec eux assez tôt pour votre train de 3 h 35.

Cette nouvelle me cause plutôt une gêne que je ne peux dissimuler ; mais mon interlocuteur s'empresse de me rassurer. "Il ne faut pas que la présence de ces messieurs vous inquiète, me dit-il, on ne vous fera pas d'observations ; et d'ailleurs M. Nivert est l'homme sympathique par excellence ; quant aux chefs de section, ils sont charmants!".

Tout en parlant, l'employé prépare une série de lampes de mineurs, et brosse ensuite les vêtements imperméables que ces messieurs endosseront tout à l'heure.

Enfin, voici notre train qui s'avance, il comporte une quinzaine de wagons plats bondés d'ouvriers : c'est le poste n°2. Tout près de la grosse machine à air comprimé, un wagon spécial nous est réservé. J'y prends place après messieurs les ingénieurs et surveillants. Auparavant, on a eu la délicate attention de me remettre une veste et un suroît, ainsi qu'une canne et une lanterne.

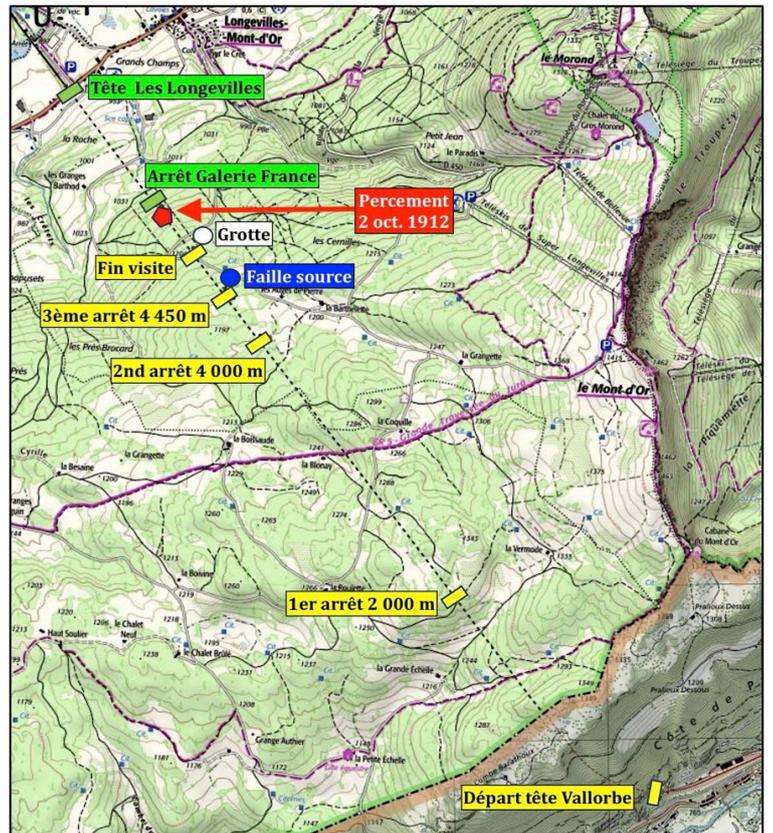


Réf. JM436, CPA, A. Deriaz (2649)
Date : ca sept. 1912

Dans la galerie

Il est 1 h 45, la locomotive siffle et l'on part. Sous les voûtes, notre train mène un bruit d'enfer et il est impossible de tenir une conversation. A mesure que la vitesse augmente, un froid de plus en plus vif nous saisit. Dans le noir du souterrain, des lampes électriques échelonnées de 50 en 50 mètres jettent une lueur indécise. Nous ne verrions absolument rien sans nos lampes à acétylène. Du côté droit, en montant, nous distinguons un interminable tuyau en ciment : c'est la ventilation. Puis, de distance en distance, dans les parois du tunnel, on remarque des espèces de niches : c'est là que les ouvriers travaillant sur la voie pourront se mettre en sûreté.

A quatre cents mètres, nous trouvons un premier aiguillage où viennent se garer les trains vides. Après avoir parcouru une courbe de 500 mètres, nous filons maintenant en ligne directe sur les Longevilles. Nous roulons depuis quatre minutes à peine lorsque la machine fait entendre un sifflement prolongé. Je me penche et j'aperçois un disque éteint qui indique que voie est libre. Nous entrons dans une demi-lune où viennent s'aiguiller différents trains.



Carte Jean MICHEL

Arrêt [JM: 1^{er} arrêt] : nous sommes à 2 000 mètres. Nous voyons là un train de déblai qui s'est garé pour nous laisser passer. Après une minute d'arrêt, nous nous remettons en marche. Notre départ est annoncé à la station suivante par un coup de téléphone. Rien de bien intéressant dans cette partie du tunnel.

De gros chiffres peints en rouge sur la ventilation nous indiquent à chaque instant la distance où nous nous trouvons. Ayant pris ma montre en main, je constate que nous avons franchi le kilomètre en deux bonnes minutes. C'est du 28 à 30 à l'heure, la vitesse de l'express de Gilley, quoi!... Un nouveau sifflement nous avertit bientôt que nous arrivons à la station de 4 000 [JM: 2^{ème} arrêt]. Là, cinq minutes d'arrêt, pas de buffet!... Changement de machine et dédoublement du train. Jusqu'ici, la maçonnerie du tunnel est complètement terminée.

Il est deux heures lorsque notre convoi s'ébranle de nouveau. La petite machine qui nous remorque va maintenant nous transporter sans fatigue jusqu'à l'avancement. Un peu en arrière de la célèbre faille qui fit couler tant d'encre et tant d'argent, nous quittons l'axe du tunnel pour prendre la galerie de dérivation.

A ce moment on crie : Attention! A ce signal, chacun se baisse : les uns s'accroupissent dans les wagons et les autres s'allongent sur les bancs. La galerie est étroite et très basse ; en maints endroits elle est étayée par de forts boisages.

Nous nous trouvons dans la partie la plus mauvaise du Mont-d'Or. A 4 450 mètres [JM: 3^{ème} arrêt] , j'aperçois un grand trou noir au fond duquel se trouve un barrage : c'est la faille que l'on découvrit dans les premiers jours de juin. Nous nous retrouvons bientôt dans l'axe du souterrain et quatre cents mètres plus loin, le train s'arrête [JM: final] : nous sommes à l'avancement. Tout le monde descend.

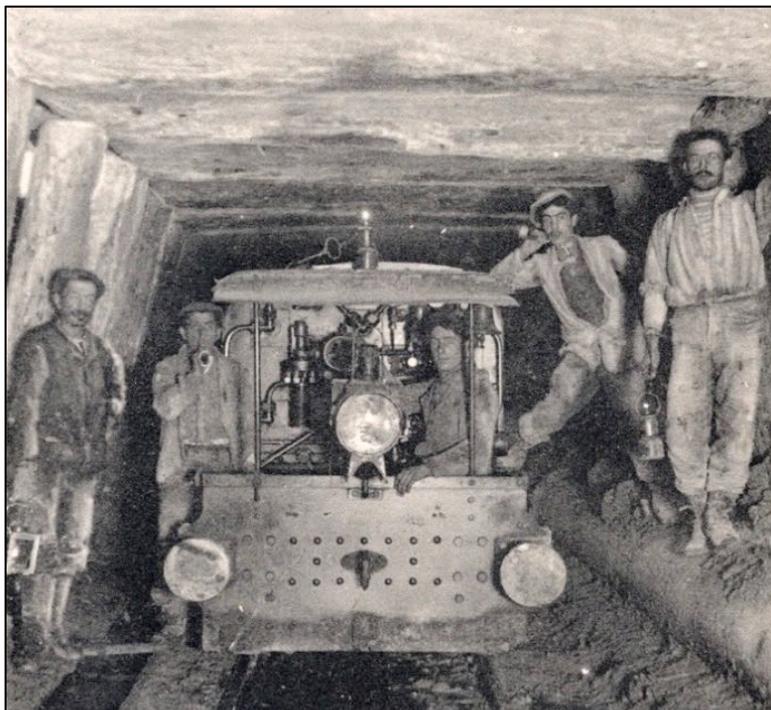
Le poste 2 vient remplacer le poste 1 qui monte aussitôt en wagon et le train repart.

La Grotte

Pendant que les ouvriers s'échelonnent le long de la galerie, nous nous dirigeons vers l'attaque de l'avancement. Nous avons à peine fait cinq ou six mètres que nous nous trouvons en face d'une vaste excavation : c'est la grotte. Celle-ci, dans son aspect général, affecte vaguement la forme intérieure d'un pot-au-feu phénoménal. La clarté de nos lampes nous permet d'en saisir tous les détails. Tout d'abord il n'y a pas de piliers, contrairement à ce qu'annonçaient certains journaux.

A nos pieds, c'est de la marne délayée qui rend nos pas glissants. La base est étroite et mesure à peine cinq ou six mètres, mais les parois vont en s'évasant jusqu'à mi-hauteur où la cavité atteint 10 à 11 mètres de diamètre.

L'eau n'est pas très abondante : deux petits ruisselets descendent du fond de la grotte et quelques filets percent les fissures de la voûte. Celle-ci est très inégale et ne présente pas trace de stalactites ; par contre on y remarque des pendentifs rocheux qui semblent prêts à se détacher.



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



Réf. JM1059, coll. Jacquemin-V., Ph., A. Deriaz
Date référ. : 2 octobre 1913

En certains endroits, cette voûte paraît soutenue par d'énormes blocs qui s'avancent en corniche. Dans la partie la plus élevée de la grotte s'ouvre un trou béant d'un mètre de diamètre ; faute d'échelle, il nous est malheureusement impossible de l'explorer.

Peut-être cette ouverture donne-t-elle accès à de nouvelles galeries ou communique-t-elle avec un de ces trous insondables qu'on rencontre à travers le Mont-d'Or et qu'on appelle des "baumes"?... On penche presque pour cette dernière hypothèse car les mineurs ont remarqué qu'en cet endroit la fumée des mines disparaît comme par enchantement. Au moment où nous allons quitter la grotte, un chef mineur vient donner le point pour la continuation de la galerie d'avancement. Celle-ci va se trouver peu à gauche de l'excavation dans un roc compact.

Le retour

Notre visite est maintenant terminée ; pour rejoindre notre train, il nous faut faire près d'un kilomètre à pied. Au lieu de suivre comme en venant la voie de dérivation, nous prenons un instant la galerie directe, puis celle-ci étant interrompue, nous continuons notre chemin par la galerie de faîte où toute une équipe travaille à la maçonnerie de la voûte. A 4 200 mètres nous redescendons dans le bas. Là l'eau court tout à travers le tunnel car l'aqueduc est insuffisant. Ceux qui, comme moi, n'ont pas de bottes, sont obligés de monter sur le tuyau de ventilation pour s'éviter un bain de pieds. Heureusement que le trajet n'est pas long, car la marche sur cette conduite glissante est assez pénible. Enfin nous voici à 4 000. On nous jette quelques planches afin que nous puissions aborder notre wagon qui est rattaché à un train de matériaux. Deux minutes après nous partons. Notre train va plus lentement qu'à l'aller ; néanmoins, nous franchissons les quatre kilomètres en 13 minutes.

Je quitte le tunnel crotté et mouillé comme tout visiteur qui se respecte, mais bien content quand même de mon excursion.

P.

*
* *

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 Chronorama : [Tunnel du Mont-d'Or : percement & interieur](#)
- Voir Chronorama : [Tunnel du Mont-d'Or : tête Suisse](#)
- Voir Chronorama : [Tunnel du Mont-d'Or : tête-France](#)