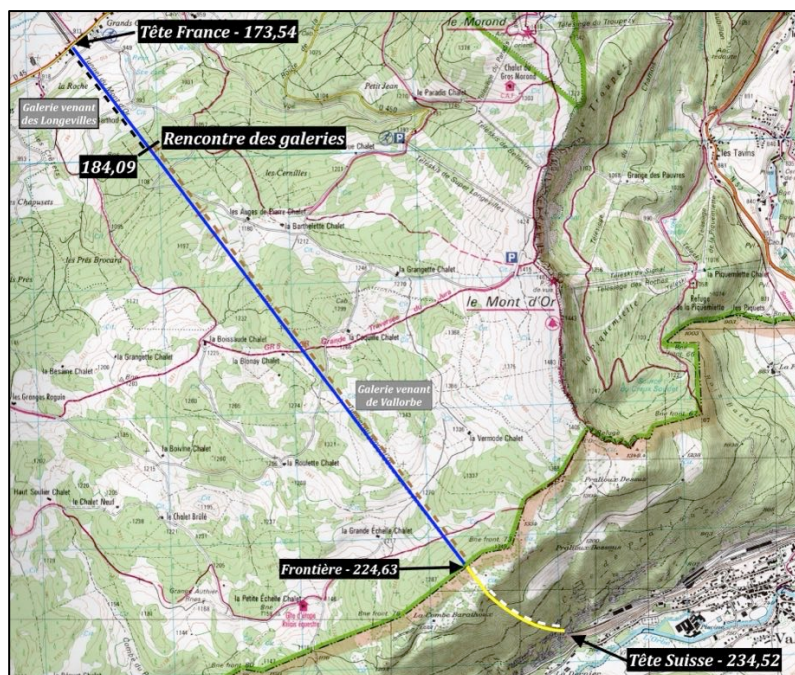


<http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Chronoramas-FV.html>

Des comptes-rendus ont été donnés dans trois journaux pontissaliens sur la fin du percement du Mont d'Or, le 2 octobre 1913 (Le Pontissalien, Le Courrier de la Montagne et Le Journal de Pontarlier). Nous les reprenons ci-dessous, en apportant quelques commentaires. Les journalistes n'étant pas partis des mêmes têtes du tunnel pour rejoindre le point de jonction des deux galeries, ces comptes-rendus s'avèrent complémentaires et intéressants par les détails fournis.

NB. Certaines illustrations insérées les textes ne figurent pas dans les articles. Mes commentaires sont apportés dans des pavés de texte au fond légèrement grisé.



Rappel de données clés

Longueur du souterrain : 6,098 km dont :

- galerie venant de France : 1,055 km
- galerie venant de Suisse : 5,043 km

Tracés :

- courbe, de la tête Suisse à la frontière
- droit, de la tête France à la frontière

Profil en pente de la France vers la Suisse

Écarts finaux constatés :

- 38 mm en plan
- 9 mm en hauteur

Rencontre des galeries : 2 octobre 1913

01 - Le Pontissalien - 5 octobre 1913

Nous avons donné, dans notre précédent numéro, des détails sur le percement du Mont d'Or. Nous avons pu assister à l'opération finale de la rencontre des deux équipes venant de Suisse et de France.

Ce fut à 5 h 55 du soir, exactement, que le burin traversa la dernière muraille.

Voici une première photographie saisissante.

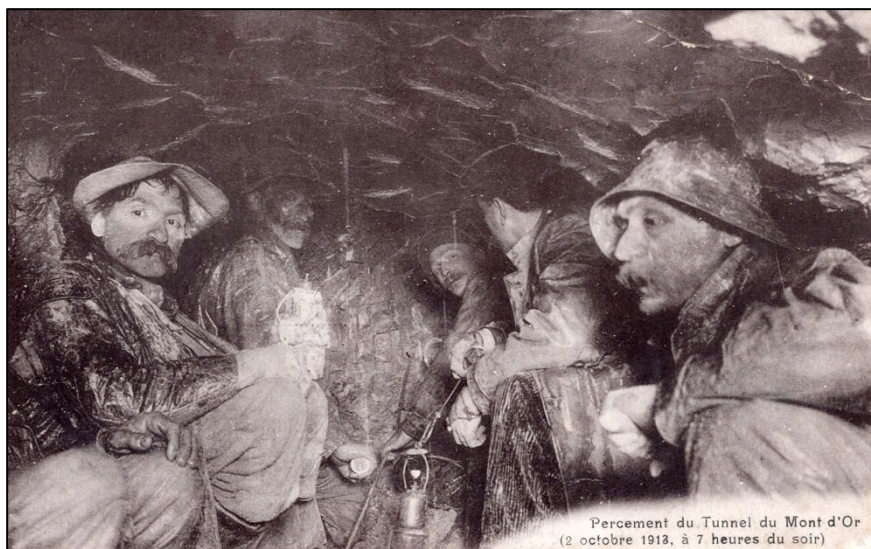
Le burin traverse le rocher. On le voit très distinctement, à la gauche de la lampe du mineur, dans l'axe même du tunnel. Nous sommes du côté de Vallorbe, et c'est l'équipe française qui manie la perforeuse. Par ce conduit, nous allons pouvoir causer avec les camarades situés de l'autre côté. Mais bientôt le travail va reprendre avec plus d'ardeur que jamais et le trou va s'agrandir.

Commentaire JM ci-après



Cliché « Pontissalien »

Au moment précis du percement.



Percement du Tunnel du Mont d'Or
(2 octobre 1913, à 7 heures du soir)

Réf. JM109 - CPA, A. Deriaz (2876)

Date : 2 oct. 1913 - 7 h. du soir

Dans l'article du Pontissalien, le journal s'approprie le cliché. En même temps, l'éditeur-photographe Deriaz en donne une version reproduite sur carte postale. La légende de la carte précise par ailleurs que la vue a été prise à 7 heures du soir.

A ce stade, le percement se limite à un tout petit trou par lequel passe le burin. On verra par ailleurs qu'il a encore fallu plusieurs heures pour permettre le passage de personnes.

A onze heures du soir, la brèche a été rendue assez large par les volées successives pour qu'on puisse traverser.

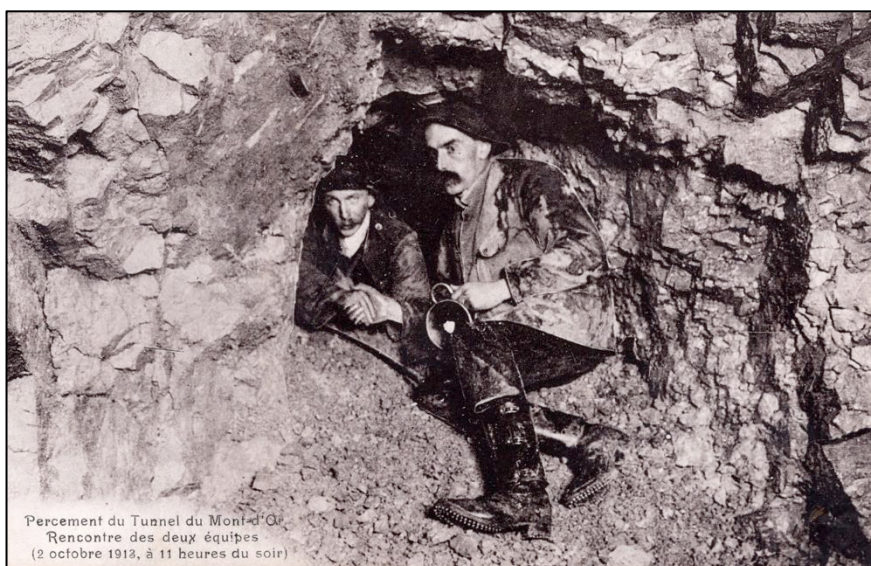
Sur notre deuxième cliché, on peut voir les ingénieurs Rougeot et Guénier, de l'entreprise Fougerolle, passant à travers la muraille.

Commentaire JM ci-après



Cliché « Pontissalien »

Les Ingénieurs traversent le tunnel



Percement du Tunnel du Mont d'Or
Rencontre des deux équipes
(2 octobre 1913, à 11 heures du soir)

Réf. JM108 - CPA, A. Deriaz (2877)

Date : 2 oct. 1913 - 11 h. du soir

Sans revenir sur la question de la paternité du cliché, notons que c'est vers 11 h du soir que ces deux ingénieurs de l'entreprise Fougerolle, Rougeot (à gauche) et Guénier (à droite) peuvent passer à travers la brèche ouverte et se serrer symboliquement la main pour la photographie.

NB. Photographier en cette partie profonde du souterrain devait vraisemblablement nécessiter un équipement professionnel.

Et bientôt, réunis dans la voûte du coté des Longevilles, voici les principaux artisans de ce percement qui fit couler tant d'encre et qui amena des polémiques dont on se rappelle encore la vivacité.

Voici, de gauche à droite, le secrétaire de l'union italienne, dont on n'aperçoit que la moitié de la figure ; M. Wiard, ingénieur en chef, les yeux fermés ; M. Reverdy, sous-chef de section ; M. Minot, sous-chef de section des Longevilles, accroupi ; M. Lucien Fougerolle, posant la main sur l'épaule de Mme Lucien Fougerolle; Mme Xavier Fougerolle et M. Philippe Fougerolle ; entre eux, M. Xavier Fougerolle, au deuxième plan ; M. de May, surveillant général des travaux, se trouve entre M. Philippe Fougerolle et M. Soutre, ingénieur, de face au premier plan ; 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 ; assis, la tête à demi cachée par les fleurs, M. Rougeot, ingénieur.



Commentaire JM ci-après

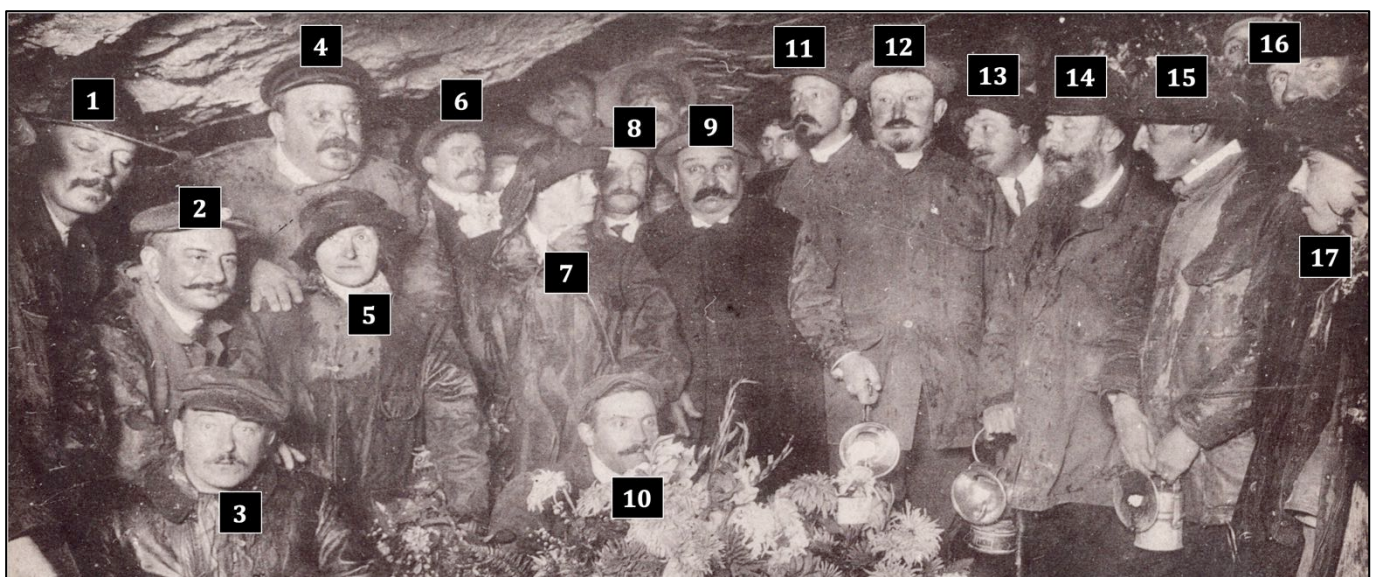


Réf. JM110 - CPA, A. Deriaz (2875)
Date : 2 oct. 1913 - 12 h du soir

À 12 heures du soir, le tunnel enfin percé, les personnalités, venues les unes des Longevilles, les autres de Vallorbe ont pu traverser la brèche. On ne dit pas s'il est minuit à l'heure française ou à l'heure suisse...

Une pause et une pose "officielles" s'imposent. Les épouses de Xavier et Lucien Fougerolle sont présentes avec les bouquets offerts.

Détaillons les personnes présentes sur ce cliché photographique officiel.



01 : Charles Albert Wiart, Ingénieur en Chef à la Compagnie du PLM
02 : Reverdy, Sous-chef de section Travaux PLM à Vallorbe
03 : Minot, Sous-chef de section Travaux PLM aux Longevilles
04 : Lucien Fougerolle, Entreprise Fougerolle, responsable du chantier du tunnel
05 : M^{me} Lucien Fougerolle
06 : non identifié
07 : M^{me} Xavier Fougerolle
08 : Xavier Fougerolle, Entreprise Fougerolle
09 : Philippe Fougerolle, Entreprise Fougerolle, le patron
10 : Rougeot, ingénieur de l'Entreprise Fougerolle
11 : de May, surveillant général des travaux PLM
12 : Soutre, ingénieur à l'Entreprise Fougerolle
13 : Poivre, Chef de section Travaux PLM à Vallorbe
14 : Paul Séjourné, Ingénieur en Chef, directeur Service de la Construction du PLM (le grand patron)
15 : Auguste Émile Nivert, Ingénieur PLM, en charge des travaux de la ligne Frasné-Vallorbe
16 : non identifié
17 : non identifié

02 - Le Courrier de la Montagne - 5 octobre 1913

Enfin! Percé!

La traversée du Mont-d'Or est chose faite à présent. Grâce à l'amabilité de MM. les ingénieurs du P.-L.-M. et de l'Entreprise, j'ai eu la bonne fortune d'assister à la dernière phase du percement. L'heure à laquelle je vous transmets ces lignes ne me permet pas de vous donner de longs détails.

Comme le percement était prévu pour jeudi (1), je me rendis au souterrain ce jour-là, et vers 17 h 15, je pénétrai par la tête nord du tunnel. Ici, je ne trouvais pas comme de l'autre côté les mêmes commodités pour me rendre à l'avancement et, faute d'autres moyens, je dus me contenter du train onze (2).

En arrivant au fond de la galerie, je me trouvais, avec MM. les ingénieurs de la section des Longevilles, Mesdames Fougerolle, M. Xavier Fougerolle, M. le docteur Épéron et un secrétaire du consul italien (3), qui attendaient, depuis plus d'une heure déjà, le moment psychologique du percement. Penchés sur les bords du puits qui se trouve au fond de la galerie, nous percevons distinctement le grincement caractéristique des burins ; nos yeux sont rivés à la paroi opposée.

Tout à coup, à 17 h 55 exactement (4), la pointe d'un burin apparaît bien dans l'axe de notre galerie (5) et à une hauteur de 1,50 m environ. Les spectateurs sont enthousiasmés, et la nouvelle se répand bien vite au dehors. La sirène de l'entreprise annonce par un sifflement prolongé que le Mont-d'Or est traversé. Par le trou de la mèche, les chefs mineurs des deux équipes peuvent correspondre. On peut aussi mesurer l'épaisseur de la paroi qui sépare les deux galeries et l'on trouve 2,80 m (6).

Une équipe est aussitôt mise en action de côté-ci pour activer le percement et pendant plus d'une heure (7) on travaille de part et d'autre avec une fiévreuse ardeur. De temps à autre, les chefs mineurs s'informent de l'avancement des perforations afin de charger les mines simultanément

(1) Jeudi 2 octobre 1913

(2) Un train mené ici par une petite locomotive à essence, à une vitesse de l'ordre de 15-20 km/h au maximum, va mettre environ 5 mn pour aller au front de l'avancement.

(3) Le journaliste entre au tunnel par la tête des Longevilles comme aussi l'ont fait, plus tôt, Xavier Fougerolle et les épouses de Xavier et Lucien Fougerolle (et d'autres personnalités).

(4) On retrouve ici l'heure indiquée par le 1^{er} journaliste.

(5) Le burin est enfoncé depuis la galerie Vallorbe (cf. cliché JM109 plus haut).

(6) Vers 18 h, il reste encore 2,80 m de paroi à dégager.

(7) Vers 19 h - 19 h 30, l'ouverture n'est pas encore réalisée.

En attendant le départ de la volée, je vais au dehors prendre un peu d'air (8).

Les bords de la tranchée sont noirs de monde (9), on compte plus de cinq cents personnes qui sont venues là pour prendre des renseignements.

La volée part à 19 h 30, mais l'ouverture n'est pas encore faite. Alors, de chaque côté, on enlève les blocs les plus gênants et l'on mine de nouveau. A 21h10, une dernière volée met en communication les deux galeries (10). L'ouverture mesure 55 sur 70 centimètres environ dans sa partie la plus étroite et un homme de taille moyenne peut passer en se traînant sur les genoux. Le percement complet du tunnel est de nouveau annoncé par la sirène ainsi que par des salves de dynamite ; pour les gens qui ne sont pas prévenus, ces bruits ont plutôt un caractère sinistre.

Dès que les abords du trou de communication sont un peu dégagés, le poste de Vallorbe traverse en entier de ce côté-ci (11). Les mineurs sont joyeux, ils se serrent la main et échangent leurs impressions. Un photographe saisit une de ces scènes qui sont vraiment impressionnantes (12). Pendant que l'équipe côté Suisse se hâte de sortir pour se payer un Pernod (13), les ouvriers de la section des Longevilles vont visiter la galerie Vallorbe (14).

Dans le tunnel, c'est un va et vient continuel : des chants et des cris s'y font entendre jusqu'à une heure très avancée.

Lorsque la circulation est devenue moins intense, on travaille à élargir l'ouverture pour permettre aux directeurs de l'entreprise ainsi qu'à MM. les ingénieurs de Vallorbe de pouvoir traverser (15).

Vers minuit, M. Lucien Fougerolle (16) accompagné de MM. de May, Wiart, Séjourné, puis des chefs de section et surveillants de Vallorbe pénètrent dans la partie nord du souterrain.

Une réception a lieu à la jonction des deux galeries (17) : on échange des bouquets et le champagne coule à flots.

Lorsque, avec des camarades, je quitte le tunnel les douaniers (18) qui se trouvent à l'entrée jettent sur nous un regard inquisiteur ; c'est que, depuis maintenant, nos braves agents vont avoir à ouvrir l'œil.

(8) Il faut alors 5 mn environ en train ou 15 mn à pied au journaliste pour aller prendre l'air.

(9) Malheureusement, aucune photo sur cette foule importante.

(10) A 21 h 10, la brèche est assez large pour permettre le passage des personnes, à genoux. On est encore avant l'heure du cliché de l'article du Pontissalien (11 h du soir - réf. JM108)

(11) L'équipe ou "poste" situé côté Vallorbe passe vers Les Longevilles.

(12) Armand Deriaz.

(13) Un Pernod bu aux Longevilles.

(14) Cinq kilomètres de galerie à visiter.

(15) Les ingénieurs de la galerie Vallorbe : Guénier, Rougeot... (vers 11 h du soir)

(16) C'est désormais au tour des patrons, chefs et personnalités de passer dans l'ouverture élargie, autour de minuit.

(17) Cf. Réf. JM110 (article précédent).

(18) Dès le percement réalisé, on verra de plus en plus souvent des douaniers sur les photos.

03 - Le Journal de Pontarlier - 5 octobre 1913

Le Mont-d'Or est percé

Jeudi, à 2 heures du soir, heure suisse (1) le Mont-d'Or était percé par un coup de burin dans la dernière paroi rocheuse qui séparait encore les deux équipes, et à 11 h 30 on pouvait passer de la galerie Suisse dans la galerie France (2).

On pense bien qu'un si important événement qui met fin à tant de craintes, qui annonce l'achèvement prochain d'un travail considérable et périlleux, fut fêté par les ingénieurs, les entrepreneurs, les ouvriers à qui l'on doit le succès de l'œuvre.

Nul sans doute, n'a le droit d'être plus fier de ce succès que M. Nivert, ingénieur en chef de la construction (3), sur qui pesa une si lourde responsabilité, et qui voit sa confiance justifiée, et ses calculs confirmés par l'exacte rencontre des deux galeries.

(1) Les articles semblent plutôt indiquer une heure suisse.

(2) Ouverture un peu avant minuit.

(3) Le journaliste souligne ici le rôle déterminant de l'ingénieur du P.-L.-M. Émile Nivert.

Jeudi donc, à 1 h 3/4, heure suisse (4), comme il ne restait que 4,20 m à percer une importante caravane entrant dans le souterrain à Vallorbe. Elle comprenait MM. Séjourné, Wiart, Nivert (ingénieurs en chef), MM. Fougerolle Philippe, Xavier et Lucien, (entrepreneurs), Poivre (chef de section), Reverdy et Minot (sous-chefs de section), de May, Soutter et Gruner (chefs de service), Rougeot (ingénieur), Duboux et Jambez, (directeur et ingénieur des C. F. F.) etc. .

Après avoir examiné les divers chantiers et visité la grotte récemment découverte (5) où des photographes prirent des vues de groupes, les ingénieurs et entrepreneurs se dirigèrent vers l'avancement.

Un coup de mine avait fait sauter deux mètres de roc. Un burin fut mis en action dans l'axe de la galerie, et à 7 heures, il sortait de l'autre côté, dans l'axe de la galerie côté France (6). On pouvait se parler d'un côté à l'autre. Ce fut une vive joie. Les ouvriers saluèrent le succès d'acclamations enthousiastes, et le champagne coula.

Comme la roche était très dure et l'élargissement du trou malaisé et lent, on revint dîner à Vallorbe (7), et puis, à 9 h 30, on était revenu au tunnel.

A 11 h, le passage était ouvert (8). M. Séjourné, ingénieur en chef de la construction, y pénétra le premier, suivi de M. Wiart, des ingénieurs, de M. Lucien Fougerolle, et des chefs de service.

Lorsque tout le monde fut réuni du côté France, la joie déborda. M. Séjourné témoigna sa satisfaction de l'œuvre accomplie et rendit un hommage cordial et bien mérité à M. Nivert d'abord, à M. Poivre, à leurs dévoués collaborateurs (9), aux ouvriers qui travaillèrent avec tant d'ardeur dans de si mauvaises conditions de terrain. L'allégresse fut accrue à la nouvelle que l'entreprise et la Compagnie P.-L.-M., récompenseraient les ouvriers de l'avancement. A Vallorbe, on tirait des salves de canon, et la musique parcourait les rues, jouant la Marseillaise et l'Hymne Suisse.

Les équipes s'étaient rencontrées à 1 056 mètres de l'ouverture, côté France, 5 040 mètres, côté Suisse. Ce qui revient à dire que la construction équivalut, en difficultés, à celle d'un tunnel de 10 km qu'on aurait pu attaquer également des deux côtés (10).

Les travaux du tunnel avaient été commencés le 14 novembre 1910, il y a donc 2 ans 10 mois et dix huit jours (11). Ils ont été retardés d'environ six mois par la rencontre de la faille (12).

On peut espérer qu'ils seront terminés complètement en mars 1914 (13). Ingénieurs et constructeurs sont aujourd'hui débarrassés d'un gros souci. Ils n'ont plus à craindre de surprises désagréables, et ils vont se mettre immédiatement à la fermeture hermétique de toutes les fissures, pour rendre l'eau le plus tôt possible aux usiniers du versant français. Il faut souhaiter que ces travaux ne soient pas retardés par l'abondance des pluies.

(4) Un groupe de personnalités et ingénieurs montent de la tête suisse vers le point extrême de l'avancement. Selon l'article du Courrier de la Montagne, un autre groupe de personnes arrive par la galerie venant des Longevilles.

(5) Cf. Réf. JM104 (Deriaz 2872) montrant un groupe de personnalités visitant la grotte.

(6) Cf. Réf. JM109 (Deriaz (2876). Mention identique dans l'article du Pontissalien

(7) Il faut environ 15 mn en train pour gagner la tête du tunnel (plus déplacements à pied). Le groupe a pris une pause de plus de 2 heures hors tunnel, le temps que l'on perce un trou suffisant dans la paroi.

(8) Mention plus précise que dans les deux autres articles.

(9) Nouveau coup de chapeau à l'ingénieur Nivert (et aussi à son collaborateur Poivre (chef de la section travaux de Vallorbe).

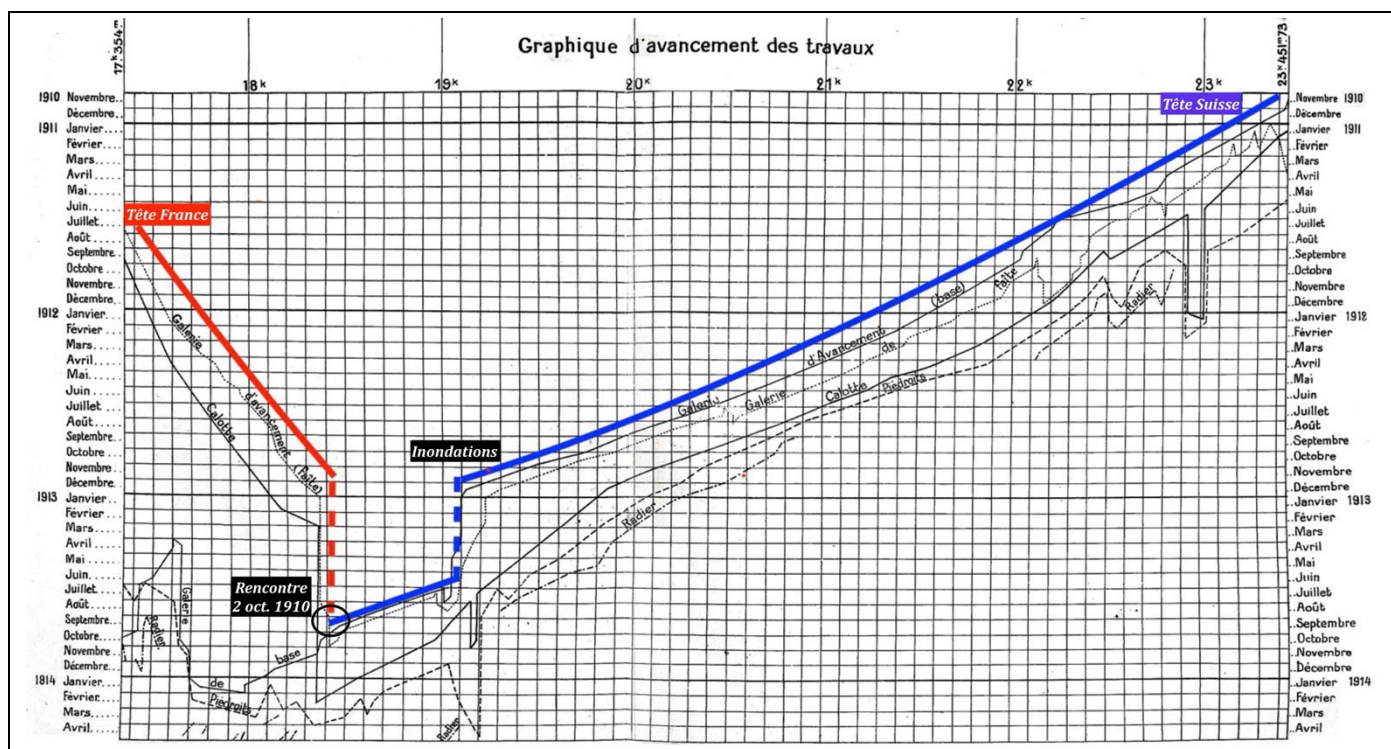
(10) Cette mention d'une équivalence de difficultés avec celles d'un tunnel de 10 km est difficile à comprendre.

(11) Il s'agit de la date des premiers tirs de mine à la tête Vallorbe, mais les travaux de réalisation d'un accès étaient intervenus dès mi-septembre 1910.

(12) Inondation du 23 déc. 1912.

(13) C'est sans compter l'arrêt dû au déclenchement de la 1^{ère} guerre mondiale

Rappelons ici, pour terminer ce Chronorama, le graphique d'avancement des travaux du souterrain du Mont d'Or (rapport PLM 1921, annoté).



Enfin, si le 2 octobre 1913 fut à coup sûr un moment extrêmement important, célébré comme tel à l'intérieur du tunnel par les personnalités, dirigeants et cadres du PLM et de l'Entreprise, les ouvriers manifestèrent aussi et tout autant leur satisfaction de voir ce tunnel enfin percé, comme le montre le cliché Deriaz ci-contre. L'ingénieur Soutre (Fougerolle) et les ouvriers posent devant l'objectif de Deriaz, avec d'imposants bouquets de fleurs. On est dans l'après-midi du 2 octobre 1913.

Réf. JM111, CPA, Deriaz-A (2874)



*

* *

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 [Visite du tunnel du mont d'Or en sept. 1913](#)
- Voir aussi Chronorama [Tunnel du Mont-d'Or : percement & intérieur](#)