Une visite au tunnel du Mont-d'Or, article S.A. de la FAVJ du 22 juin 1911.

Une visite au tunnel du Mont-d'Or.

L'autorisation demandée ayant été gracieusement accordée, nous avons pu, il y a quelques jours en compagnie de quelques amis visiter les travaux extérieurs et intérieurs de la future ligne Vallorbe-Frasne.

A l'extérieur du tunnel, on travaille ferme à la construction du remblai qui reliera la gare de Vallorbe à l'entrée du tunnel. En plus d'un endroit le pied de la montagne est attaqué fièvreusement et les matériaux disponibles, joints à ceux qui sont évacués de l'intérieur du tunnel, servent à l'édification du remblai déjà considérable, mais qui est encore loin d'atteindre les limites fixées par les ingénieurs. De moment en moment des trains de matériaux, remorqués par de silencieuses machines à air comprimé, s'arrêtent à l'extrême bord du remblai et des ouvriers, habiles, rompus à ce pénible métier, procèdent à la vidange méthodique et rapide des vagonnets. Bruyamment, les cailloux roulent le long de la pente, s'écrasent les uns les autres et prennent la place définitive que leur assignent les lois naturelles dans cette œuvre gigantesque. Le chemin Echelle-gare actuelle est graduellement envahi et recouvert par le talus.

Nous avançons le long de la plate-forme et après avoir dépassé les forges et ateliers de réparations, ainsi qu'une installation très intéressante destinée à la fabrication du menu gravier pour les bétonnages, nous voici devant l'entrée de la galerie, ouverture béante, d'où s'échappe un petit ruisseau d'eau boueuse et dans laquelle tout à l'heure nous pataugerons ferme. Des lumières s'alignent et s'agitent dans la profondeur, un jeune ingénieur vise à droite et à gauche avec l'aide d'un théodolithe, un ouvrier tient un fil à plomb; d'autres ouvriers passent sans hâte; un train embarque des planches destinées au boisage. Tout cela dit le long, patient et immense labeur nécessité par le percement d'une galerie de 6 km.

Au vestiaire, nous revêtons qui une veste de caoutchouc, qui un manteau et, sous la conduite d'un jeune et aimable employé, nous pénétrons résolument dans ce tunnel du Mont d'Or dont on parle depuis si longtemps.

Quelques mots sur la méthode utilisée pour le percement ont leur place ici. On commence par creuser une étroite galerie, dite de base et qui formera le plancher du tunnel à l'état d'achèvement; puis parallèlement une seconde galerie dite de faite qui constituera le plafond. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, cette dernière est voûtée au moyen d'un bétonnage ou d'une maçonnerie de première qualité. Ensuite on procède à l'abattage du diaphragme restant entre les deux galeries, puis à l'élargissement de la première et enfin à la construction définitive des piédroits ou parois latérales du du tunnel.

La marche en avant n'est pas précisément un plaisir; il faut patauger dans le ruisseau qui coule entre les rails, éviter les cailloux, se garer des trains de travaux de la douche qui en un endroit déterminé jaillit du plafond.

Nous visitons la galerie de faite, puis notre guide nous fait reprendre la galerie d'avancement et bientôt nous sommes au front d'attaque, soit à 945 m. de profondeur (c'était le 8 juin). Ils sont là, un groupe d'ouvriers, tous fils d'Italie l'air robuste et tranquille, n'attendant que notre départ pour procéder à l'allumage de vingt coups de mine dont ils viennent d'achever le chargement. A la vive clarté des lampes à acétylène nous distinguons les mèches implantées dans la marne grise. A se trouver comme cela, au fin fond d'une galerie, au cœur d'une montagne, on ne peut s'empêcher d'éprouver des sensations d'un caractère bien particulier. Toute l'histoire de l'humanité passe dans votre esprit. Le besoin d'échange cause des relations entre les peuples; l'industrie nait de ces relations et le génie humain crée à mesure les instruments nécessaires à la réalisation du commerce et de l'industrie.

On nous invite à déguerpir car les ouvriers et l'entreprise n'ont pas de temps à perdre et quelques instants plus tard les coups de mine

partent précipitamment. De la distance où nous nous trouvions, 200 m. environ, ils ne produisent pas des détonations bien violentes; elles sont plutôt sourdes mais la pression de l'air engendrée par les explosions est tellement puissante que chacune d'elles produit sur le tympan un coup net et violent et que les lampes s'éteignent instantanément.

La ventilation dans l'intérieur du tunnel est assurée par un courant d'air continu produit par une usine ad-hoc; cette dernière engendre également l'air comprimé nécessaire à la marche des perforatrices et des locomotives.

Y a-t-il du danger à circuler dans un tunnel en construction? En apparence aucun, et l'on éprouve un sentiment de sécurité parfaite. Les dangers sont plutôt de nature subjective et quiconque prend garde aux obstacles qui se trouvent sur son chemin ne court pas plus de risques que dans une usine de n'importe quel genre, en exploitation. Néanmoins, après un séjour de une heure et demie dans ce trou noir, on est content de revoir le soleil; personne ne saurait le contester.

Le tunnel du Mont d'Or aura une longueur totale de 6104 m.; il passe à peu de distance sous le chalet de la Vermode. Huit cents ouvriers environ sont occupés aux chantiers de Vallorbe et pour le moment une centaine seulement à celui des Longevilles, soit à l'autre extrémité du tunnel.

Nous avons été vivement intéressés par notre visite et nous adressons par cette voie un cordial merci à l'entreprise pour l'autorisation qu'elle nous a si gracieusement accordée.

Nous n'avons pas manqué non plus de jeter un coup d'œil intéressé au village ouvrier — faussement nommé *village nègre* — qui s'étend à l'ouest de Vallorbe, le long du chemin de l'Echelle. C'est un coin d'Italie, bien joli, bien propret, qui se laisse voir là de chaque côté de la route.

S. A.