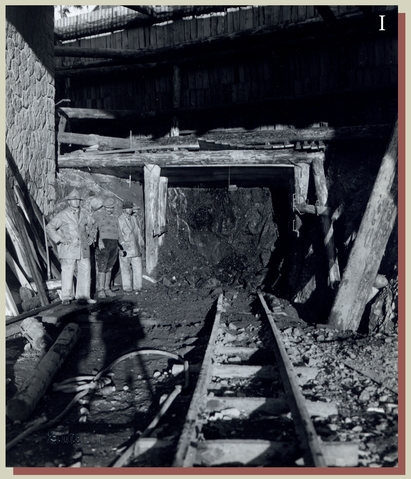
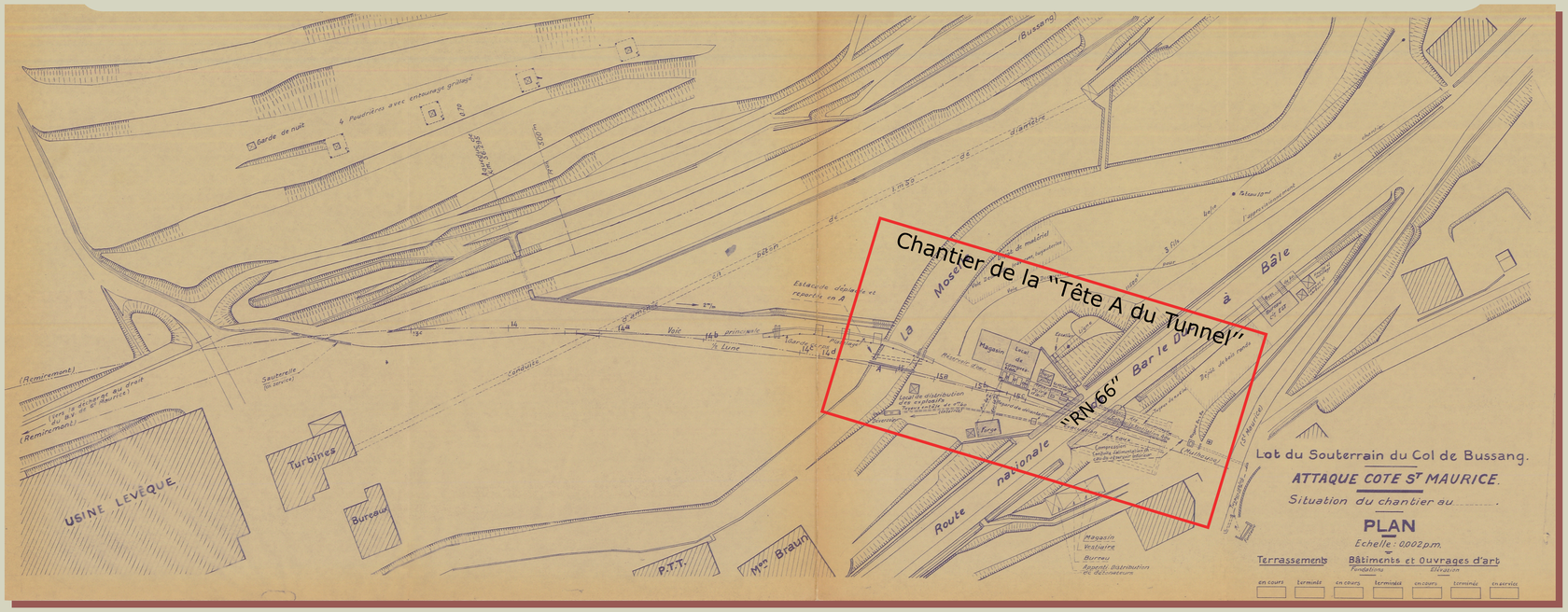
Borne de visée nommé aussi “pilier de direction” du “Tunnel ferroviaire Saint-Maurice sur Moselle - Urbès”.



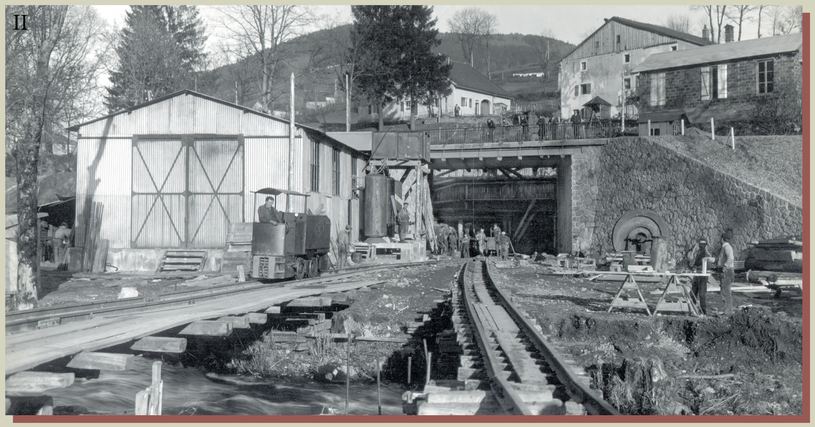
- I et II, deux vues (février 1935) de l’attaque côté Saint-Maurice, Tête A où on peut voir le début des travaux de la galerie de base.

- VIII, on notera qu’à Saint-Maurice “il ne fut réalisé que 300 mètres” de galerie de base. Ceci s’explique pour deux raisons. La première étant que les déblais étaient utilisés côté Urbès et qu’il était logique de les sortir du tunnel versant alsacien plutôt que de les y acheminer par la route. La seconde est que Saint-Maurice étant le “point haut” du souterrain l’eau qui s’y infiltrait n’en sortait pas. Il aurait fallu la pomper en permanence, ce contrairement au versant Est qui formait le “point bas” d’où elle sortait en s’écoulant naturellement.



- III, carte montrant les “Zones d’influences” du “Tunnel”. Celui-ci aurait alors permis de mettre en “relation” l’Angleterre, le Benelux avec la Suisse ; l’Italie et au-delà avec l’Autriche. Et à moindre échelle la Lorraine avec l’Alsace.

- IV, Sur cette vue nous voyons les travaux de déviation et d’abaissement du cours de la Moselle proche de l’entrée Ouest du “Tunnel” et de la Gare de Saint-Maurice sur Moselle.

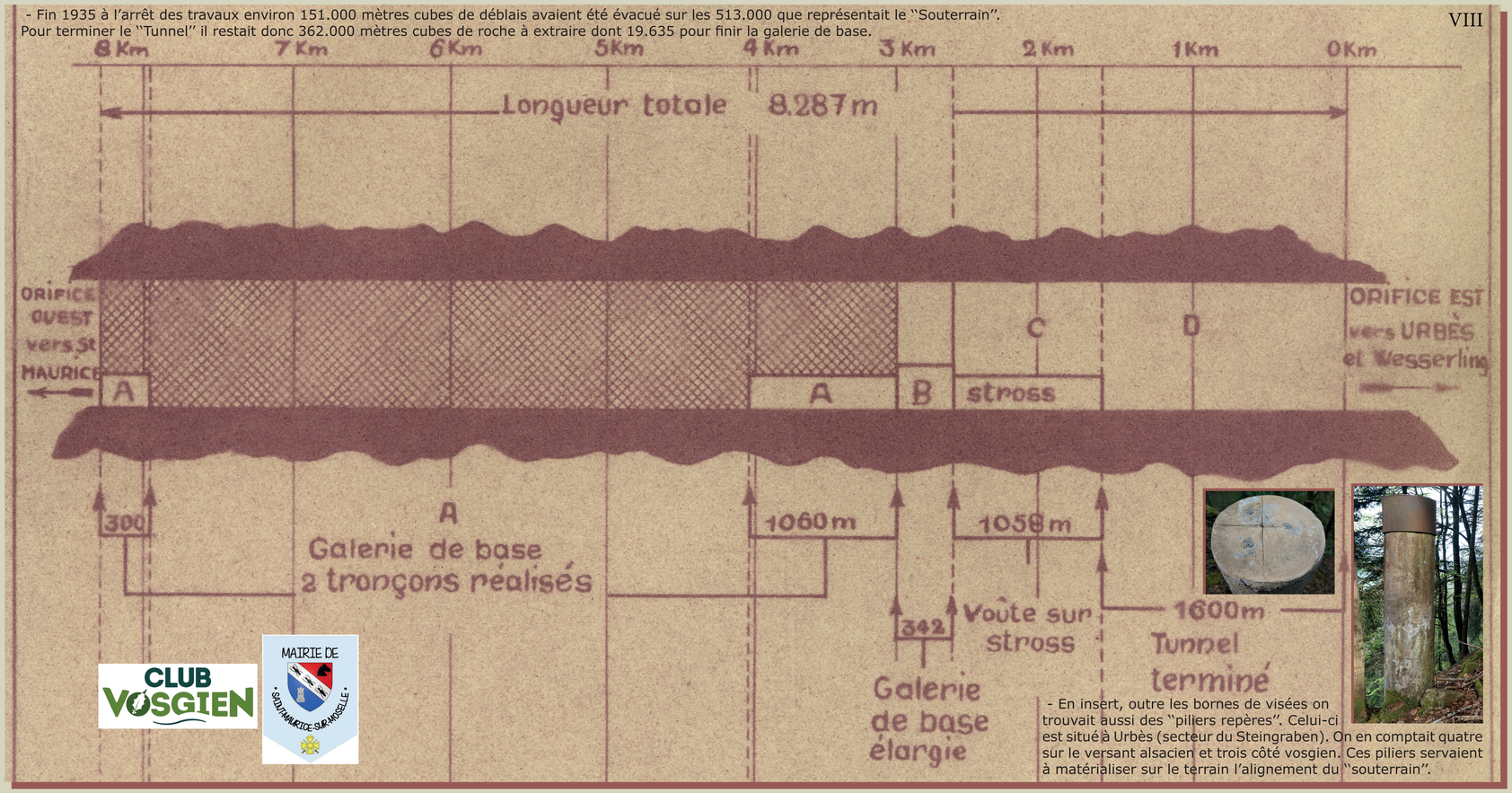
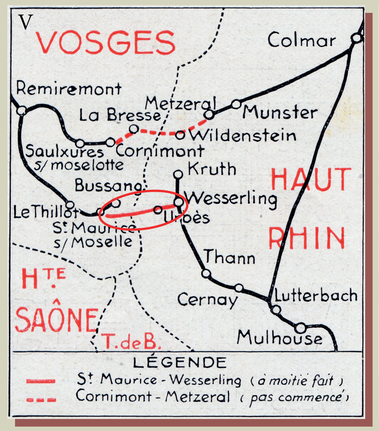


- Cette borne de visée ou “Pilier de direction” servait à l’alignement de l’axe de la Tête Ouest du “Tunnel ferroviaire” Saint-Maurice sur Moselle Urbès” ; “Tunnel” aussi nommé “Souterrain du Col de Bussang” ou “Percée des Vosges” dont les travaux commencés en octobre 1932 furent brusquement interrompu fin 1935 pour des raisons restées assez obscures alors qu’ils devaient s’achever en 1937 et qu’environ 30 % d’entre eux avaient été réalisé ! L’avant-projet de la ligne Remiremont-Mulhouse (section jusqu’à Wesserling versant alsacien du massif) a été présenté en mars 1919. Mais il fallut attendre une loi votée le 28 mars 1920 pour que la ligne Saint-Maurice – Wesserling “13 km” soit décrétée d’intérêt public. Les travaux furent réalisés par la Société Vandewalle & Borie pour le compte des Chemins de Fer de l’Est. Ce chantier comptait un tunnel à double voie rectiligne d’une longueur de 8.287 mètres, le plus long de France à l’époque, il avait une pente de 8,5 mm au mètre.

- Outre le tunnel, on trouvait 4.636 mètres de voies à ciel ouvert comprenant plusieurs ouvrages d’art. Le tout s’inscrivant dans les travaux de mise à deux voies des lignes entre Remiremont et Lutterbach (70 km) voir carte (V) de 1937 où le “Tunnel” est cerclé de rouge.

- Versant alsacien un viaduc fut construit en 1933 / 1934. Il est à noter que la “Tête A du Tunnel était à 552 mètres” pour le versant Ouest côté vosgien et que l’altitude était de 482 mètres pour la Tête B” sur le versant Est côté alsacien. Sur le versant alsacien à Urbès l’entrée du Tunnel a été masquée par un imposant bunker construit par les Nazis courant 1944 alors qu’ils avaient fait du “tunnel” un camp de travail.

- VI, le “Viaduc” d’Urbès versant alsacien. VII, une photo de l’intérieur du Tunnel toujours côté alsacien comme on peut le voir de nos jours. VIII, Plan de 1937 représentant en coupe le “Tunnel” et les travaux réalisés à l’interruption du chantier fin 1935.



- En insert, outre les bornes de visées on trouvait aussi des “piliers repères”. Celui-ci est situé à Urbès (secteur du Steingraben). On en comptait quatre sur le versant alsacien et trois côté vosgien. Ces piliers servaient à matérialiser sur le terrain l’alignement du “souterrain”.