

C'est effrayant : un glissement du terrain, une fausse manœuvre, un accident quelconque, et train et voyageurs iraient voir ce qui se passe au fond de l'abîme, d'où certes ils ne reviendraient pas nous faire part de leurs réflexions.

C'est une vision que l'on ne fait qu'entrevoir, un éclair qui sillonne la pensée !

Un second tunnel de 819 mètres (Bolozon n° 2) est franchi avec rapidité. Même aspect, mêmes impressions que précédemment. On arrive aussitôt devant un troisième tunnel (Bolozon n° 3), celui-ci plus long que les deux autres ; il mesure 2550 mètres ; on le nomme aussi tunnel de Mornay ou tunnel de Nurieux. Mais tous les trois sont désignés sous le nom collectif de tunnels du Berthiand. Leur percement a donné issue à plusieurs nappes d'eau souterraine. C'est au milieu d'un vrai déluge que le convoi franchit cette montagne.

Outre cette eau qui s'échappe en torrent du dernier tunnel, une cascade tombe du rocher à côté de l'ouverture. Pour l'empêcher d'envahir la voie ferrée, les ingénieurs l'ont rassemblée dans un canal qui la jette dans le précipice, où elle fait mouvoir quelques usines rustiques, avant d'arroser le village et les vergers de Bolozon.

Des flancs du Berthiand, le train débouche dans la vallée de l'Oignin, entre le pittoresque village de Mornay et les maisons dispersées de l'insignifiant Nurieux, non loin de l'antique cité d'Izernore, aux ruines gallo-romaines, si dignes de l'intérêt de l'archéologue.

A peine le voyageur a-t-il le temps de jeter un coup d'œil sur ce paysage qui contraste de toute manière avec celui qu'il vient de quitter. Le voilà dans la tranchée de Royat, dont les berges escarpées sont tout son horizon. Ce n'est que pour un instant, il se retrouve dans une seconde vallée, après avoir traversé un pont-viaduc jeté sur l'Oignin.

Il longe les rustiques maisons de Brion, cotoie le pied d'un monticule qui supporte les débris épars d'une forteresse féodale, franchit un nouveau viaduc qui le transporte dans