

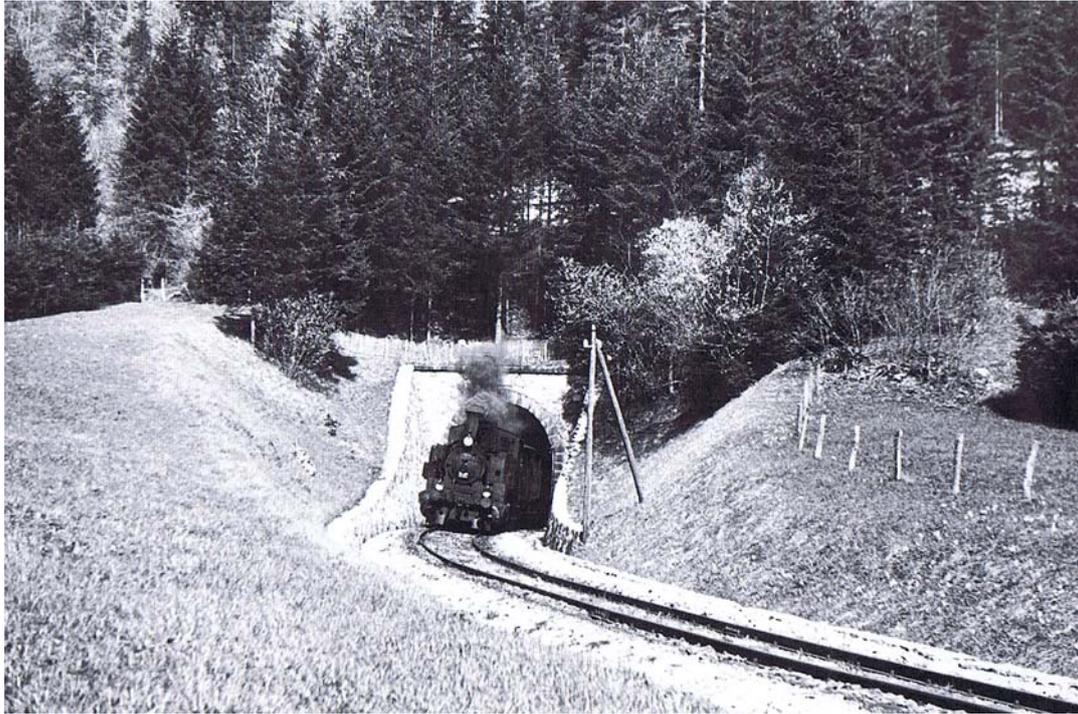
Le tunnel des Epoisats vous donne bien le bonjour !

On l'a traversé en train 100 fois, 200 fois, d'innombrables fois. On aimait surtout à le faire dans le sens Vallorbe – La Vallée. Pour le simple plaisir de déboucher soudain sur le lac Brenet et voir son propre village au bout de celui-ci. On savait alors la maison chaude !

On l'a eu aussi traversé à pied, ce qui est formellement interdit. Mais ce qui justement nous titillait à l'heure des belles aventures. On avait consulté l'horaire des trains, on avait calculé qu'on avait largement le temps d'aller nous planquer au milieu, dans l'un des refuge que l'on y trouve, et hop, on se rendait là-bas et on marchait dans le noir, avec néanmoins une lampe de poche, jusqu'à ce qu'on soit au milieu. Là, on se collait au fond du dit refuge et l'on attendait le passage du train.

C'était tout de même poignant sans que cela ne soit un monumental exploit. On entendait tout à coup un grondement sourd, d'un côté ou de l'autre, c'était selon l'horaire que l'on avait choisi. Et puis bientôt apparaissait dans le tunnel les trois yeux jaune de la locomotive que l'on avait entendue siffler tantôt. Et le gros bruit se rapprochait, et la masse énorme du train allait nous happer. Mais non, on était collé contre les pierres du fond et l'on attendait, et l'on sentait son pouls s'accélérer, et l'on ne regardait plus le train de peur que le mécanicien ne nous aperçoive dans les lumières de la loco. Et puis voilà, celle-ci, monstrueuse, passait avec ses wagons dans un grand souffle. Les fenêtres en étaient illuminées derrière lesquelles on avait le temps d'apercevoir des voyageurs sans naturellement pouvoir les reconnaître. Le train ressortait du tunnel et sifflait. Il arrivait dans la Vallée ou s'en allait contre Vallorbe. Et nous, nous étions heureux. Une épreuve que l'on avait affrontée une nouvelle fois avec succès. Car il va s'en dire, elle n'était pas unique. Ainsi plusieurs fois, l'été de préférence, nous retrouvâmes ce petit jeu que l'on ne saurait pourtant recommander à personne. Les trains sont plus nombreux. Il y a aussi ceux qui se suivent de près vers les 4-5 heures de l'après-midi.

Un tunnel de 431 m. Construit de 1885 à 1886. Réapprofondi lors de l'électrification de la ligne en 1938. Solidifié en 1976-1977 alors même que l'on ne savait pas encore si on allait pouvoir le garder. Ce qui signifiait tout simplement que la Vallée serait privée de chemin de fer, et cela après tous les efforts, financiers et autres, qu'elle avait fait dès les premiers projets pour qu'il nous joigne au reste du monde. Mais le travail, fort heureusement, fut mené à bien, et les trains défilent encore et toujours au pas de charge, nous condamnant plus qu'à notre tour à rester scotchés cinq minutes derrière son passage à niveau à chaque fois que passe un convoi. Comme s'il n'y avait pas moyen, même avec une large marge de sécurité, de raccourcir ce temps de manière correcte.

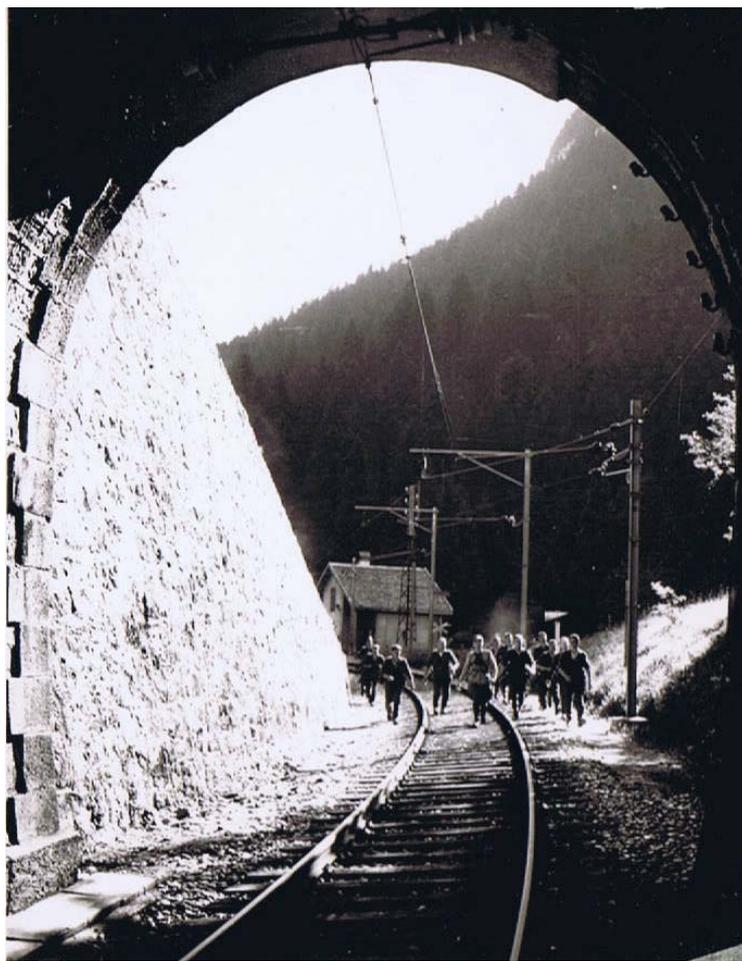


Ci-dessus, sortie du tunnel côté Vallée de Joux le 17 mai 1937 et ci-dessous, sortie du tunnel côté Vallorbe le 20 mai 1989. Photos H. Hürlimann et G. Hadorn.

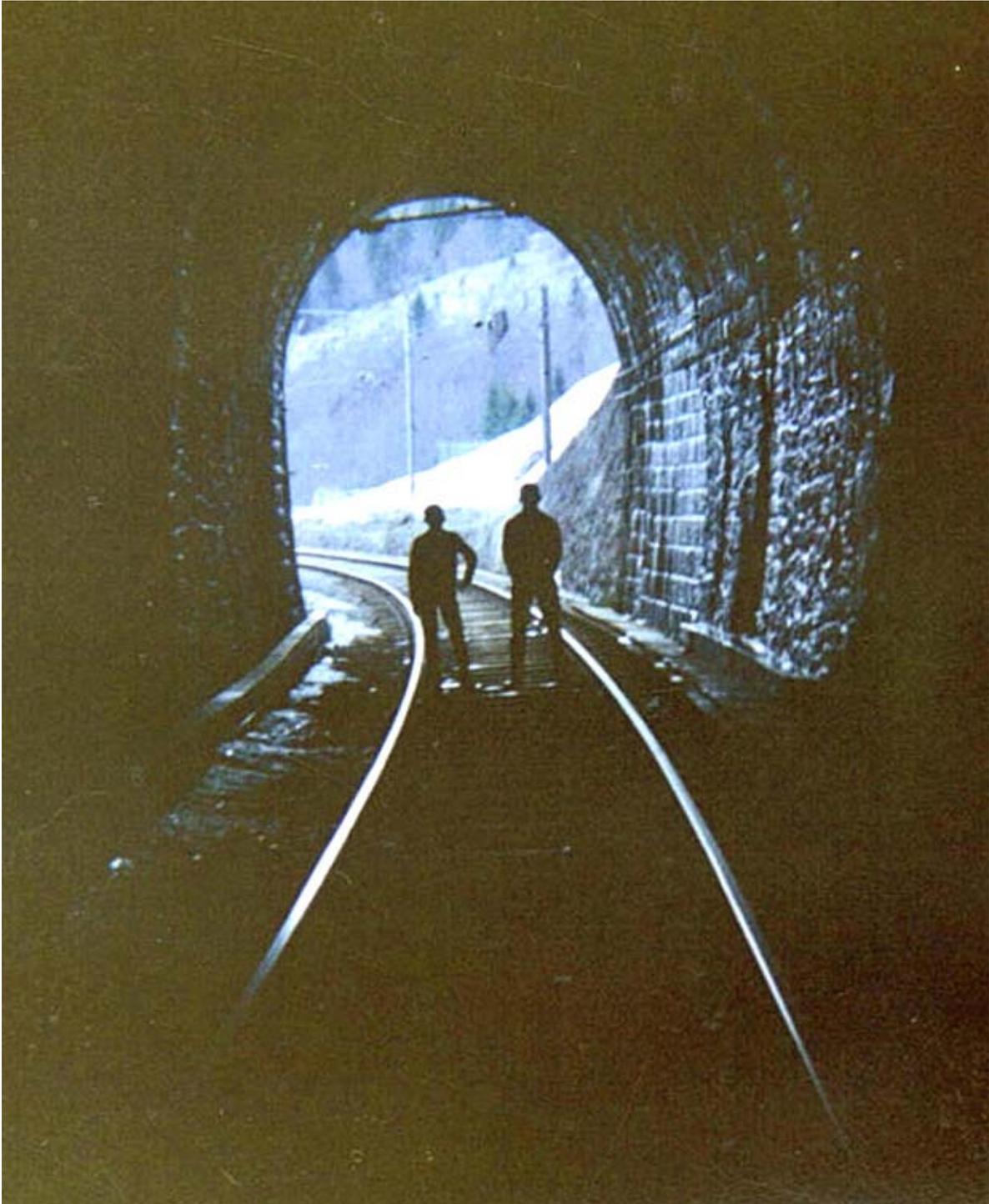




Creusage du tunnel en vue de l'électrification en 1938. Photo Joseph Locatelli.



Mobilisation 1939-1945. Une équipe de soldats s'apprête à franchir le tunnel. Photo Schertenleib.



De sacrés cocos !



Trente ans plus tard, le tunnel reste le même.

CHAPITRE XIII UN TUNNEL QUI MENACE

Vives furent les réactions du public et des autorités de la Vallée à l'annonce de la suppression possible des chemins de fer Vallorbe - Le Pont, et Le Pont - Brassus à la suite de graves défauts constatés dans le tunnel des Epoisats en automne 1975. Parmi celles-ci, les pieds droits qui « prenaient du ventre » et se fendillaient en deux endroits, le radier qui se soulevait. D'importants et urgents travaux s'imposaient, qui allaient estimativement grever le budget des CFF d'environ 4,5 millions de francs.

C'était certainement là l'événement le plus grave survenu à la ligne Pont-Vallorbe depuis sa construction, puisqu'il menaçait son existence même.

Différentes assemblées, réunissant tous les responsables, eurent lieu à Berne et à Lausanne, et finalement le principe d'une restauration du tunnel fut décidée, les CFF prenant à leur charge le coût total des travaux. Dix ans après l'événement il peut paraître naturel que l'on ait agi ainsi. Mais sur l'heure tel n'était pas le cas. Et la décision fut grandement influencée par la ténacité de M. Armand Roh, alors directeur du Pont-Brassus, qui dut prouver, chiffres à l'appui, le rôle primordial du chemin de fer en matière économique et touristique dans notre région, et la situation qu'engendrerait sa suppression, avec la coûteuse mise sur pied d'un service de cars à destination de Lausanne.

Ce fut un sérieux soulagement du côté des Combiers. Certes, ce train, avec la prolifération des voitures, on le prenait de moins en moins; on y tenait ferme malgré tout. Une nécessité économique en dépit de la concurrence de la route, mais aussi un symbole: le

trait d'union de la Vallée avec le reste du monde.

Les déformations que subissait ce malheureux tunnel des Epoisats s'expliquaient par la nature du sol traversé. Laissons à ce sujet s'exprimer le professeur Daniel Aubert:

«La colline qui sépare le vallon des Epoisats à l'est et celui du lac Brenet à l'ouest a une structure très compliquée.

Côté Epoisats, le tunnel rencontre d'abord des calcaires résistants quoique très fissurés, qui constituent la «retombée» du pli anticlinal de la dent de Vaulion. Dans ces roches solides, les dégâts sont minimes. Le tronçon suivant est formé de calcaires et de marnes crétacés qui ont «giclé» en direction du nord sous l'effet de la poussée qui a plissé le Jura. Ces terrains hétérogènes, moins résistants que les précédents, et au surplus pétris par la poussée qu'ils ont subie, expliquent certaines déformations plus ou moins prononcées du revêtement du tunnel.

Puis on retrouve, en profondeur, le prolongement de la côte des Epinettes qui sépare le lac de Joux du lac Brenet. Il s'agit des mêmes roches que dans le premier tronçon, avec le même caractère de solidité.

Enfin, l'extrémité occidentale du tunnel perfore des terrains très différents des précédents. Ce sont des marnes plastiques renfermant quelques cailloux isolés, capables de se comporter comme une pâte visqueuse en présence d'eau. Il est donc compréhensible que ce soit cette zone qui ait subi les plus graves dommages». (FAVJ du 4 fév. 1976).

Il convient d'ajouter que lors des travaux d'électrification, qui avaient nécessité l'approfondissement du tunnel, on n'avait

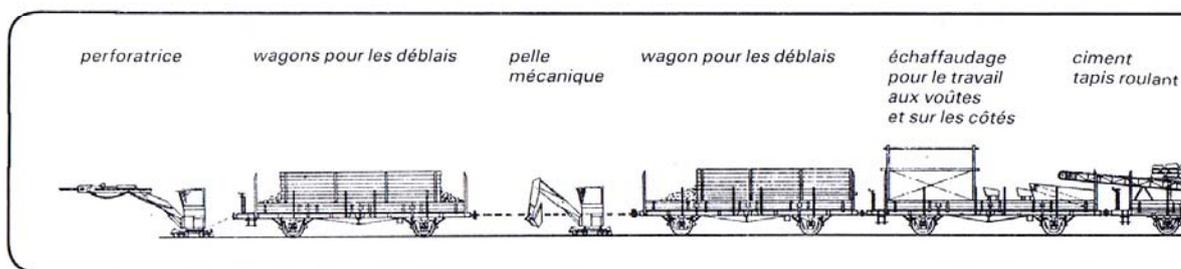


Fig. 20 Composition du train de chantier mis à l'œuvre lors des travaux de réfection du tunnel des Epoisats.

probablement pas assez porté attention à la structure géologique des terrains traversés, et surtout pas assez renforcé les bases du tunnel. Les résultats de cette probable négligence devaient se retrouver quelque 36 ans plus tard.

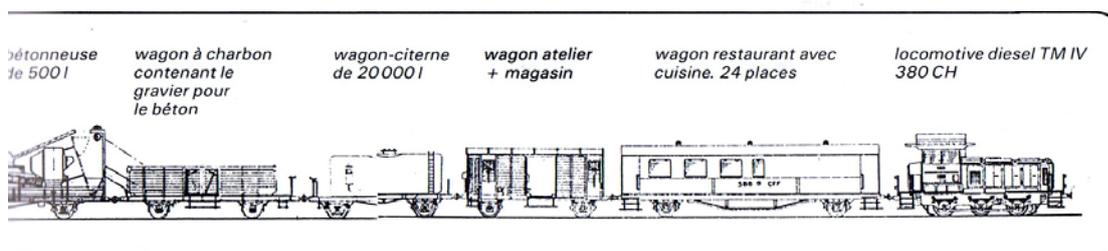
Les travaux furent confiés à l'entreprise bernoise Walter J. Heller AG, spécialisée dans ce genre de réfection. Pour faciliter les contacts avec les autorités et différents autres organismes, elle avait tenu à collaborer avec une entreprise de la région, la maison Berney SA aux Bioux.

Les travaux furent effectués en 1976 et 1977, avec une interruption pendant l'hiver. Ils se déroulaient de nuit, de 20 h à 6 h du matin. Activité assez pénible et particulière, puisque plusieurs des employés de l'entreprise Berney donnèrent leur démission après quelques semaines, voire quelques jours passés sur les chantiers du tunnel. Il faut dire qu'il n'est pas donné à tout le monde de s'habituer à prendre son repas de midi à minuit!

Un convoi impressionnant, dont on trouvera le dessin en bas de page, permettait de disposer du matériel et des matériaux nécessaires sur place. Peu avant l'aube et le premier train, les rails étaient remis en position. Quant au convoi, il regagnait la gare du Pont où des baraquements accueillaient le personnel affecté à ces travaux dont les matériaux résultants servirent en partie à combler l'ancien ruclon du Pont.

On ne peut donner le détail de toutes les opérations qui furent nécessaires pour renforcer le tunnel. Précisons simplement qu'une partie de la voûte primitive fut démontée aux endroits les plus menacés et reconstruite en un béton apte à supporter toutes les contraintes à venir. La base du tunnel et l'infrastructure furent entièrement refaites.

Tant et si bien que les travaux achevés, le tunnel des Episats allait à nouveau voir passer des trains, et cela, nous l'espérons, pour un nouveau bail de cent ans!



(Photo tirée du journal d'entreprise Heller Bau de déc. 1976, coll. Philippe Berney au Pont)