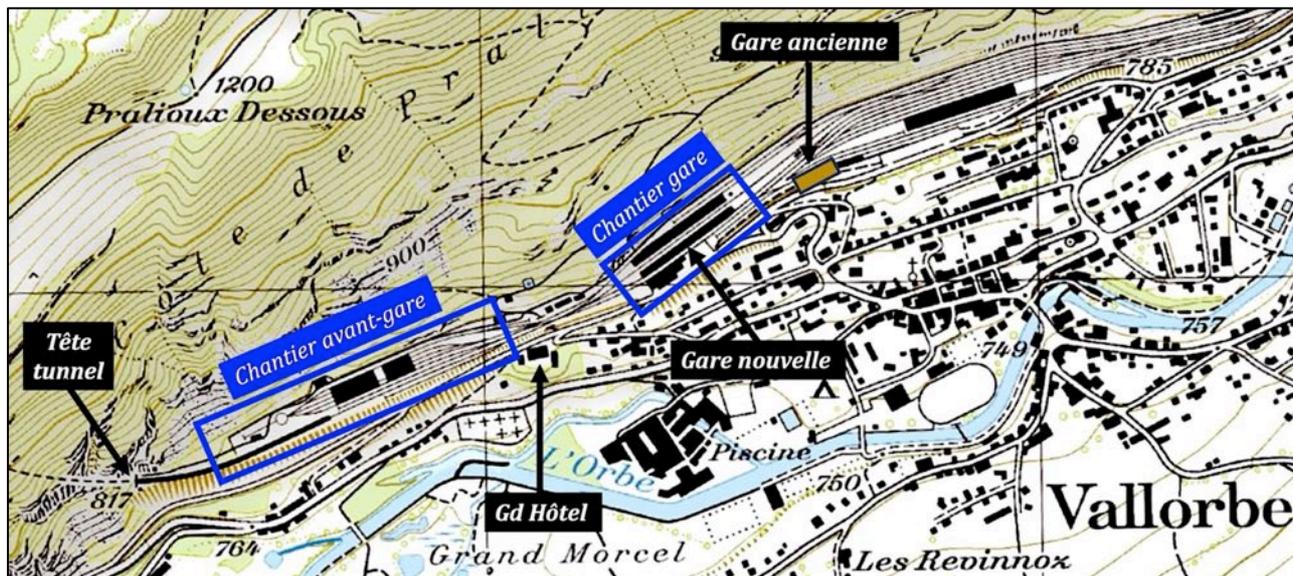


<http://michel.jean.free.fr/Frasne-Vallorbe/Chronoramas-FV.html>

- Tête Suisse du tunnel de la ligne Frasnè-Vallorbe : point hectométrique 234,52 (depuis Frasnè).
- Gare nouvelle de Vallorbe (depuis Frasnè) : point hectométrique 244,83.



Sommaire du Chronorama

- 01 - Rapide historique du contexte ferroviaire de Vallorbe
- 02 - La première gare de Vallorbe (1870-1913)
- 03 - Le projet architectural de la gare nouvelle de Vallorbe
- 04 - La construction des fondations et de la superstructure de la gare nouvelle
- 05 - La plate-forme entre gare nouvelle et montagne et la carrière du Mont d'Or
- 06 - L'achèvement du bâtiment voyageurs de la gare nouvelle
- 07 - La nouvelle gare terminée (1913-14) : côté cour
- 08 - La nouvelle gare terminée (1913-1914 et après) : côté voies
- 09 - La gare et ses installations selon le plan CFF-Mermoud de 1916

01 - Rapide historique du contexte ferroviaire de Vallorbe

Deux gares se sont succédées à Vallorbe. La première, ouverte en 1870, a été remplacée en 1913 par une gare nouvelle, internationale et de plus grande ampleur.

De 1866 à 1870, est construite une ligne entre Vallorbe et Daillens qui permet de gagner Lausanne en se raccordant à la ligne Morges-Bussigny-Yverdon ouverte en 1855. En 1870, la ligne de chemin de fer venant de Daillens atteint son terminus à la gare de Vallorbe qui est inaugurée le 2 juillet 1870. Jean-Marius François Chaulmontet (1841-1915) en devient le premier chef de gare. Vallorbe est alors un cul-de-sac.

En 1872 est engagée la création d'une ligne de chemin de fer reliant Pontarlier en France à Vallorbe par le tunnel de Jougne. En 1875, le tronçon Vallorbe-Pontarlier est achevé et l'inauguration a lieu le 1^{er} juillet 1875. La ligne internationale Vallorbe-Pontarlier permet des circulations à longue distance entre Paris et plusieurs villes suisses et au-delà, mais les trains doivent rebrousser chemin à la gare en cul-de-sac de Vallorbe.

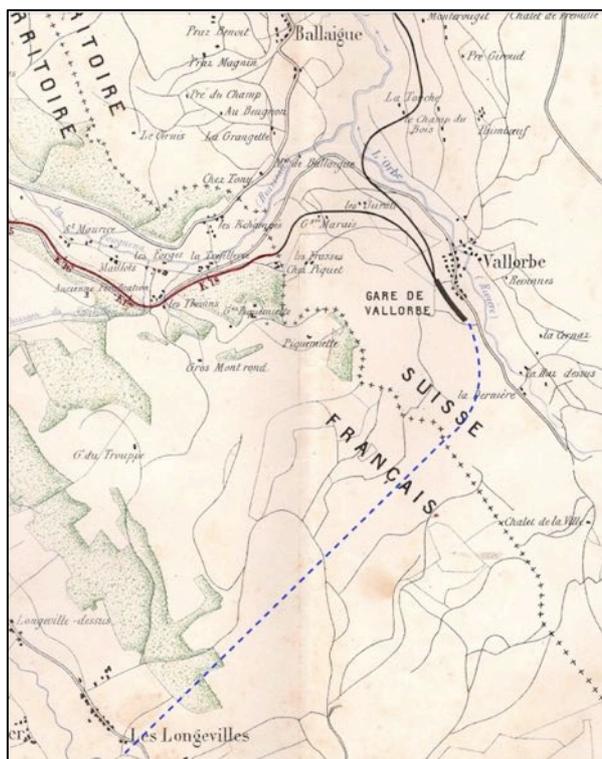
À noter qu'en vue d'un raccordement possible avec une future ligne Jougne-Pontarlier en 1875, l'emplacement de la première gare de Vallorbe a été décidé de façon à rendre compatible l'altitude de la gare avec l'arrivée de la ligne française. De ce fait la gare est située en hauteur, à 806 mètres d'altitude (le bourg de Vallorbe au niveau de l'Orbe est à 750 m env.). La gare surplombe Vallorbe d'une cinquantaine de mètres environ.

La décision de créer au début des années 1910 une ligne directe - un raccourci - entre Frasné et Vallorbe via un tunnel à construire sous le Mont d'Or, avec au passage suppression du cul-de-sac, impose de construire une nouvelle gare beaucoup plus importante, permettant d'accueillir les trains venant désormais du tunnel. Il était donc nécessaire de transformer l'ancienne gare en une gare internationale regroupant les services de douane Suisse et Français, un buffet de gare, un lazaret avec appareil complet de désinfection ainsi que des services administratifs français comme la poste, la police sanitaire, la police vétérinaire et le service du télégraphe.

La nouvelle gare est conçue par les architectes lausannois Jean Tailleux et Charles Dubois dans un style délibérément "suisse" (maison rustique). Elle est essentiellement réalisée de 1912-1913 par la société Bellerini et Griffey, grands entrepreneurs de Lausanne, les C.F.F. étant maître d'ouvrage.

En 1900, la plate-forme ferroviaire autour de la première gare de Vallorbe occupait 26 000 m². En 1915, la plate-forme de la nouvelle gare passe à 133 000 m² (cinq fois plus importante), le nombre d'employés du chemin de fer triplant pendant cette période.

La nouvelle gare est inaugurée le 24 septembre 1913 et est ouverte à l'exploitation le 27 septembre 1913 (accueil des trains de Lausanne et des trains venant de Pontarlier, le tunnel du Mont d'Or n'étant pas encore achevé à cette date). Ce n'est que le 16 mai 1915 que la nouvelle gare accueille les trains venant de Frasné par le tunnel. On peut alors démolir la première gare.

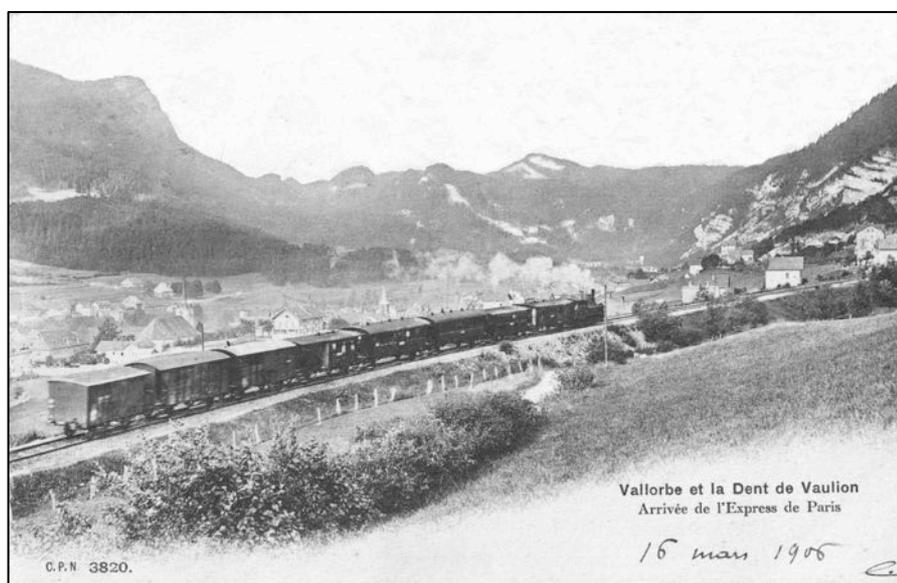


*Plan P.-L.-M. de l'embranchement de Pontarlier à la Frontière Suisse par Jougne (Ligne de Dôle en Suisse)
Dressé par l'Ing. en Chef de la Compagnie
Dijon, le 4 octobre 1871
Coll. Jacquemin-Verguet
Date : octobre 1871*

L'extrait ci-contre du plan du 4 octobre 1871, approuvé les 6 et 10 octobre suivants par les dirigeants de la Compagnie du P.-L.-M. permet de voir la ligne projetée arrivant par Jougne, Les Tavins (les Thevins) et les Jurats. Elle aboutit à la gare en cul de sac de Vallorbe où parvient déjà, depuis juillet 1870, la ligne de Daillens à Vallorbe après avoir franchi l'Orbe.

La gare en cul de sac domine la ville.

On reporte sur cet extrait de la carte le tracé de la future ligne du raccourci Frasné-Vallorbe par le tunnel du Mont-d'Or qui supprimera, grâce à ce dernier, le cul de sac ferroviaire de Vallorbe.



*JM1230, Coll. Vionnet
CPA, C.P.N., (3820)
Date : avant 16 mars 1906*

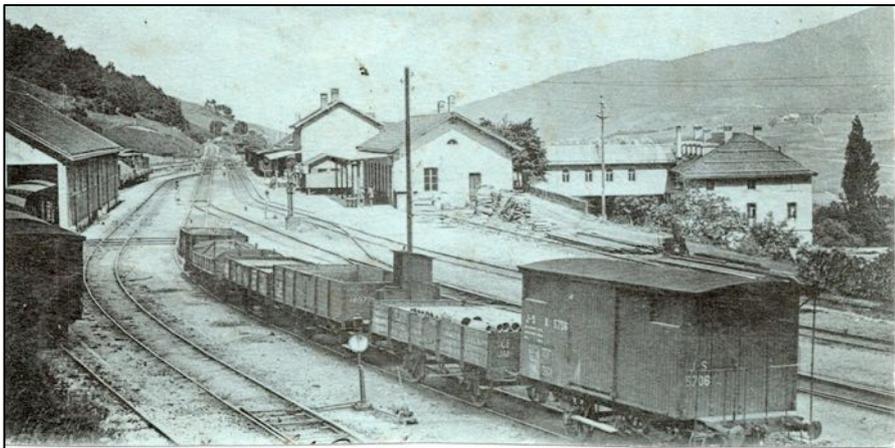
Une trentaine d'années plus tard, les Express Paris-la-Suisse continuent à emprunter la ligne Paris-Pontarlier-Lausanne.

À l'arrivée à Vallorbe, il faut prévoir le retournement des locomotives du fait de la situation en cul de sac de la gare.

On aperçoit, au fond et à droite, la silhouette typée du Grand Hôtel, qui deviendra le siège des bureaux de l'Entreprise du Mont-d'Or

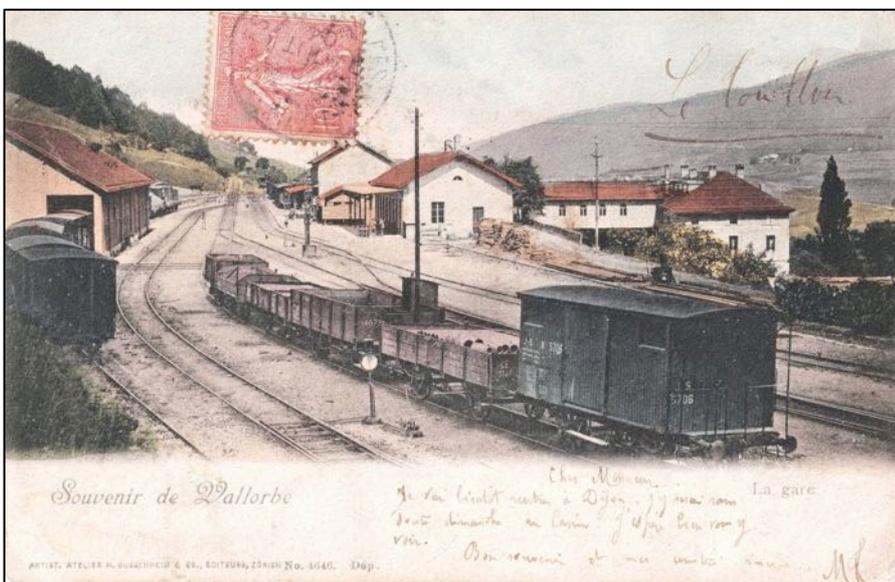
02 - La première gare de Vallorbe (1870-1913)

La première gare de 1870 de Vallorbe est située à 200 m à peine et au nord-est de la future nouvelle gare. Elle ne sera pas perturbée, dans son fonctionnement, par les travaux de 1910-1915 qui se situent nettement au sud-ouest de l'ancienne gare. Celle-ci fonctionnera jusqu'en septembre 1913.



Réf. JM125, coll. Michel
CPA, édit. non ident. (sc)
Date : avant 1901 (cf timbre).

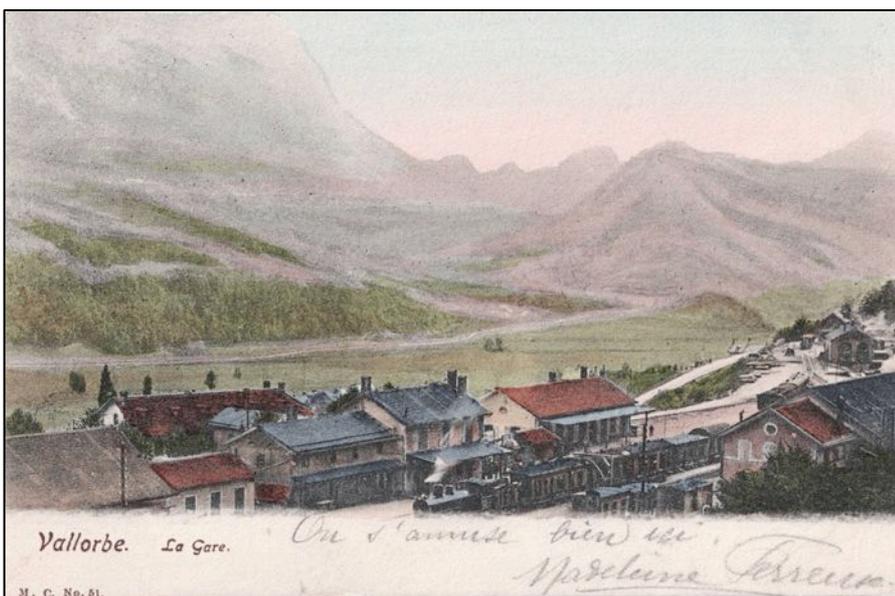
Le Mont d'Or (non visible) est à gauche, avec Vallorbe, en contrebas à droite. La gare est alors un cul-de-sac : les voies ne sont pas prolongées très loin au sud-ouest (au-delà du photographe qui a pris la photo).



Réf. JM1288, coll. Vionnet
CPA, Guggenheim & Co, (4646)
Date : avant 1901 (cf timbre).

Cette carte colorisée, autre tirage de la carte précédente, a circulé en 1904 (timbre postal du 24 août 1904).

À noter, le bâtiment-pont transversal reliant la gare à un autre immeuble : il s'agit du Buffet de la gare.



Réf. JM1289, coll. Vionnet
CPA, M.C. (51)
Date : avant 1904 (cf timbre).

Une vue dessinée et lithographiée de l'ancienne gare témoigne de l'encombrement de cette petite gare ouverte en 1870, bien incapable de recevoir le trafic international nouveau après l'ouverture du tunnel du Mont d'Or.

Le panorama sur la Dent de Vaulion et le Crêt des Alouettes donne un certain charme à cette petite station alors presque frontalière.

Cheminot Suiss. 28.6.90



**La gare de Vallorbe vers 1910,
avant le percement du tunnel du Mont-d'Or.**
(Document présenté par † André Reverchon)

*Ph. ancienne
Cheminot Suisse (1990)
Document André Reverchon
Date : vers 1910*

Entre 1870 et 1910, une demi-douzaine de bâtiments sont effectivement construits pour cette première gare de Vallorbe (bâtiment voyageurs, halle marchandises, douanes, buffet, halles d'entretien des locomotives CFF et PLM...).

Le mélange, dans cette petite gare, de voitures-voyageurs et de wagons-marchandises n'est pas sans étonner.

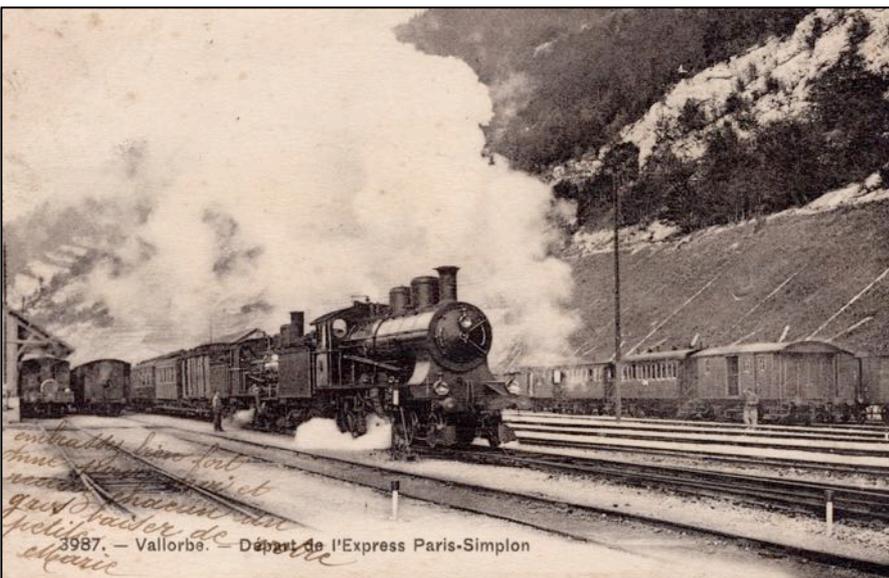


B. & F. 5160. Vallorbe - La Gare.

*Coll. Michel
CPA, B. & F. (5160)
Date : entre 1900 et 1910.*

Un train est en partance pour Lausanne ou pour Pontarlier. Plusieurs bâtiments, proches les uns des autres, constituent les installations de cette gare désormais internationale (d'où une douane).

La zone du Mont d'Or où sera percé le tunnel est au fond (bien en arrière du train).



3987. - Vallorbe. - Départ de l'Express Paris-Simplon

*Réf. JM117, coll. Michel
CPA, 15-Phototypie-Co (3897)
Date : avant 1909 (timbre)*

Départ de l'Express Paris-Simplon en direction soit de Lausanne, soit de Paris (par Pontarlier).

À noter l'importance de la plate-forme sous les rochers de Pralioux. La création de la nouvelle gare va conduire à développer une carrière, à cet endroit, dans le pied du Mont d'Or.



*Coll. Michel
CPA, non identifiée
Date : vers 1910*

Vue plongeante sur la gare ancienne dominant Vallorbe au sud.

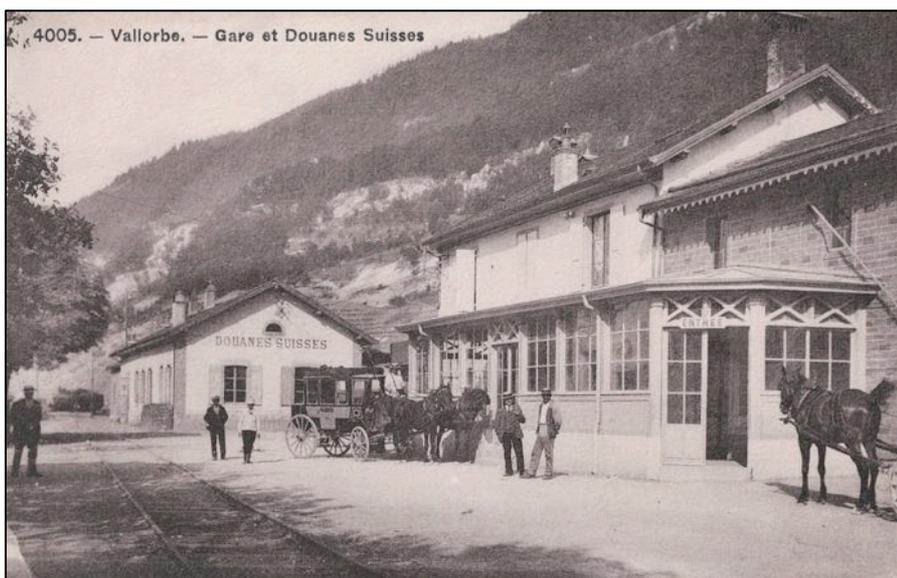
Les travaux de construction du Frasne-Vallorbe n'ont pas encore commencé.



*Réf. JM460 (fasc. CCMO)
CPA, Jullien frères (6420)
Date : vers 1910*

Autre vue plus lointaine sur la gare, montrant, au premier plan, l'arrière-gare (en tiroir) avec une halle pour l'entretien des locomotives.

Les travaux de construction du Frasne-Vallorbe n'ont pas encore commencé.

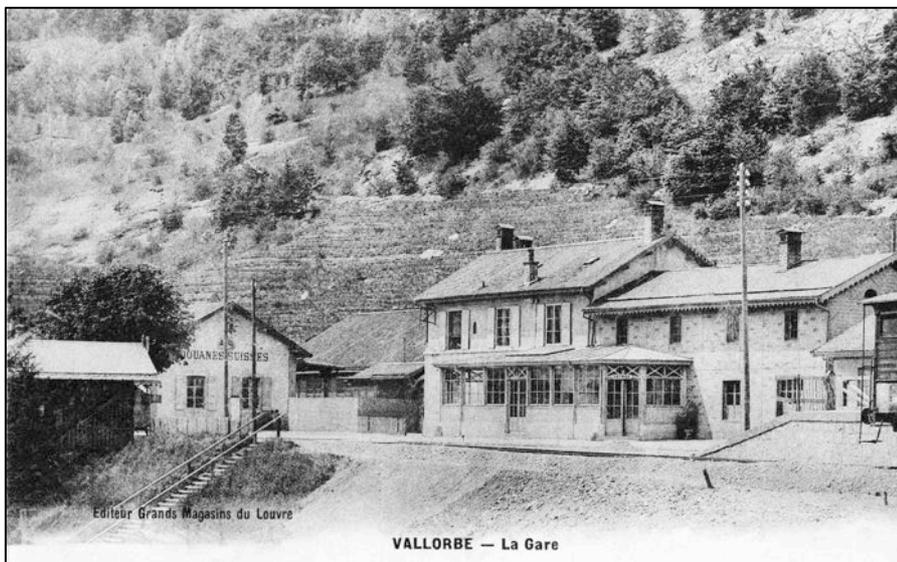


*Réf. JM1295, coll. Vionnet
CPA, Phototypia Neuch. (4005)
Date : vers 1910*

Entrée voyageurs de l'ancienne gare de Vallorbe, côté ville. En arrière-plan, le bâtiment des douanes suisses.

À noter la présence d'une voie ferrée devant l'entrée de la gare, voie de desserte marchandises.

Les travaux du Mont d'Or ne semblent pas avoir commencé.



Réf. JM1186, coll. Vionnet
CPA, Gds Magasins du Louvre (sc)
Date : vers 1910 (posté 8-1-1912)

Autre vue de l'ancienne gare, côté ville, avec son entrée des voyageurs.

À noter la présence d'une voie ferrée entre l'entrée de la gare et les escaliers allant vers le centre ville : il s'agit d'une voie de desserte marchandises.



Réf. JM1187, coll. Vionnet
CPA, Louis Burgy (L.B. 5474)
Date : vers 1910

Face à l'entrée de la gare (cachée et à droite) se trouve le Buffet de la gare, avec une aile-pond transversale et traversante.

La voie marchandises vue plus haut se démultiplie dans l'avant-gare.



Réf. JM1125, coll. Vionnet
Ph. non ident.
Date : avant 1913

Avant fermeture prochaine de l'ancienne gare, les personnels CFF de Vallorbe prennent la pose sur le quai voyageurs principal de l'ancienne gare.

À noter l'affiche faisant la promotion du train

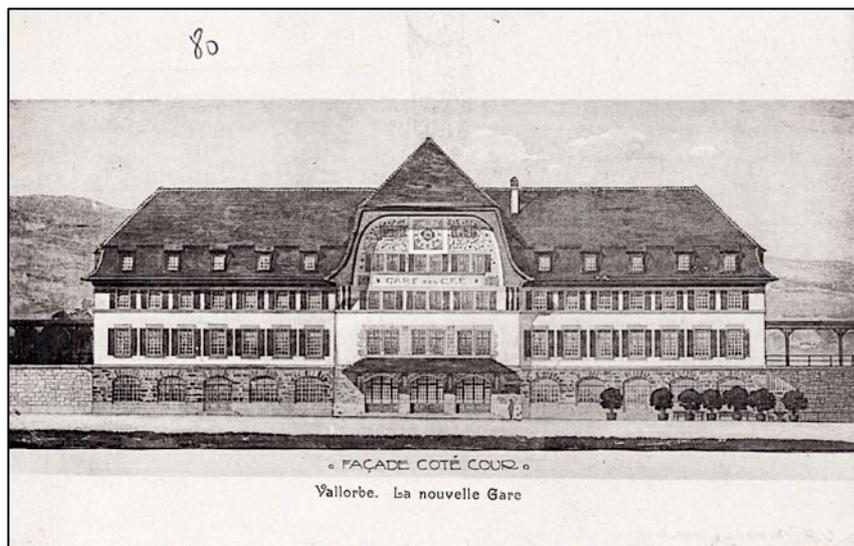
PARIS-MILAN

via FRASNE - VALLORBE

... mais ne passant pas encore par le raccourci du Mont d'Or

03 - Le projet architectural de la gare nouvelle de Vallorbe

La nouvelle gare de Vallorbe de style délibérément "suisse" (allure de maison rustique) est l'œuvre des architectes lausannois Jean Taillens et Charles Dubois. Deux cartes Deriaz présentent le projet des architectes.



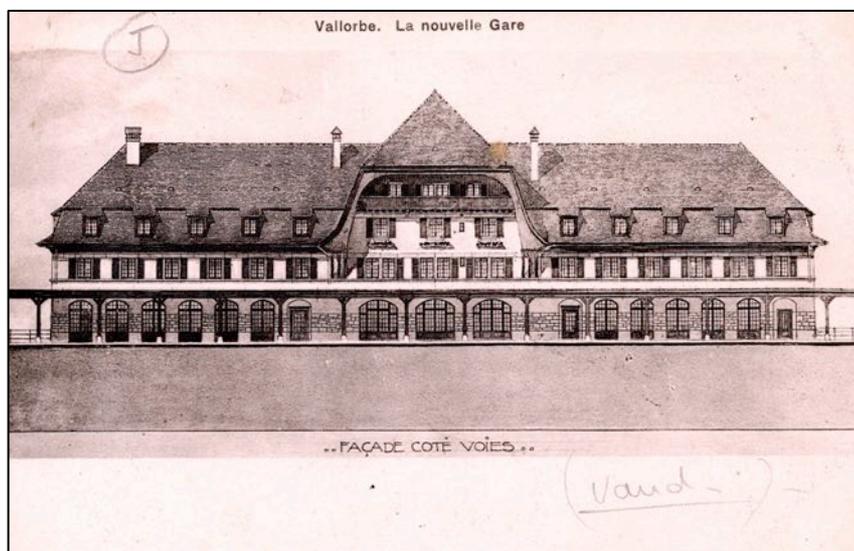
Réf. JM063

CPA, A. Deriaz (2637)

Date : vers 1912

Côté cour, la gare comporte un étage bas pour l'entrée des voyageurs et divers services.

La gare est d'une parfaite symétrie gauche-droite. Chaque étage est conçu avec ses propres particularités architecturales. À noter les rythmes impairs des diverses ouvertures : 3, 5, 7.



Réf. JM062

CPA, A. Deriaz (2431)

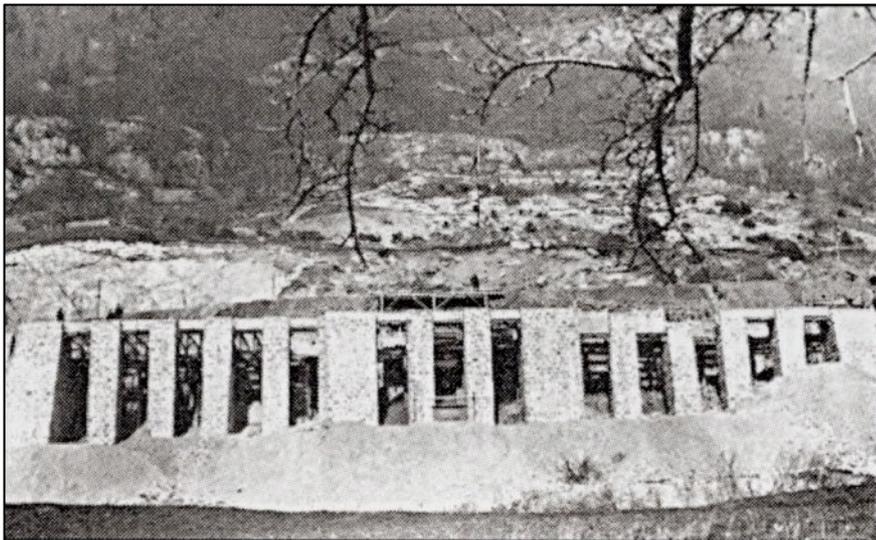
Date : vers 1912

Côté quai, l'étage bas vu précédemment ne se remarque plus. Les voies sont surélevées par rapport à la cour.

Le dessin ne présente pas l'organisation des quais et des voies devant le bâtiment. Ceux-ci ont fait l'objet d'un traitement architectural important.

04 - La construction des fondations et de la superstructure de la gare nouvelle

Plusieurs cartes et clichés montrent la construction des fondations de la gare constituées de puissants murs de soutien, avec d'imposants contreforts en maçonnerie. Ces fondations seront cachées par un important remblai au-dessus duquel sera aménagée la cour de la gare (et encore au-dessus, la plateforme des voies).



Vuadens-Musée Vall. (1993)

Date : début 1912

Ces puissantes fondations sont bien visibles avant leur remblayage.

Commentaire de l'auteur :

"Ruines précolombiennes perdues dans les Andes? Non, la future gare de Vallorbe!. Vue des basses fondations du bâtiment voyageurs, montrant le formidable appareil maçonné exigé par la nature instable du terrain et l'énorme dénivellation à compenser".

Les fondations de la gare (aujourd'hui totalement invisibles) sont en effet exceptionnelles, devant tenir "presque à bout de bras" l'imposante gare construite, en plus, sur un terrain en forte pente latérale. D'énormes remblais viendront, par la suite, cacher ces fondations monumentales.



Réf. JM066, coll. Michel

CPA, A. Deriaz (2378)

Date référ. : 12 mars 1912

Plusieurs cartes d'Armand Deriaz provenant de la collection de l'ingénieur Emile Nivert, comportent une date manuscrite, à l'encre (12.III.1912).

On voit sur la vue ci-contre les travaux de réalisation du soubassement de la nouvelle gare, avec des fondations en maçonnerie déjà bien avancées.



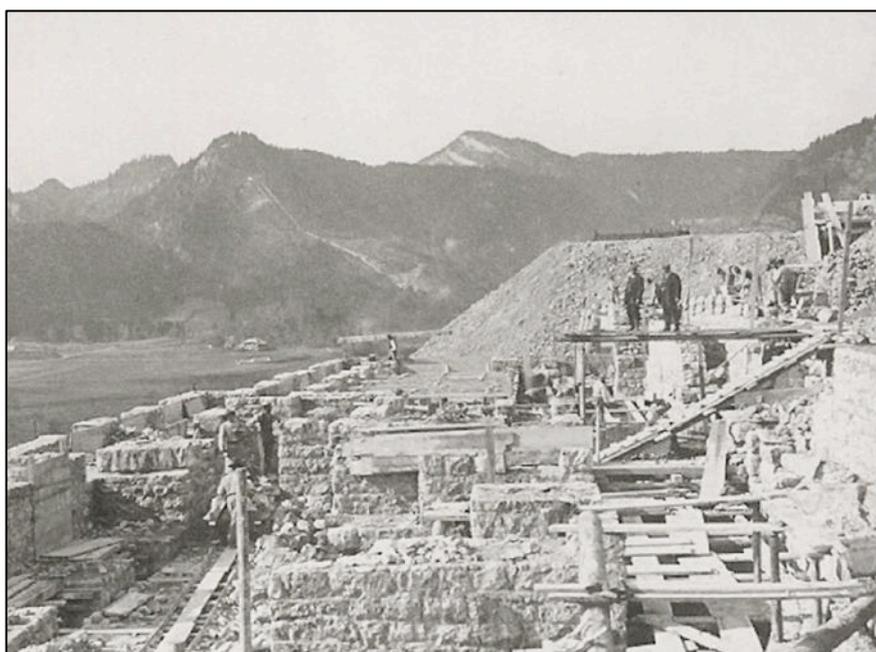
Réf. JM064, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2379)
Date référ. : 12 mars 1912

Cette seconde vue Deriaz, datée Nivert, fait bien ressortir la déclivité latérale du terrain. À noter la différence de niveau entre le sommet du soubassement de la gare (grosso celui du niveau de la future cour devant la gare) et la plate-forme qui va accueillir quais et voies (étage supérieur).



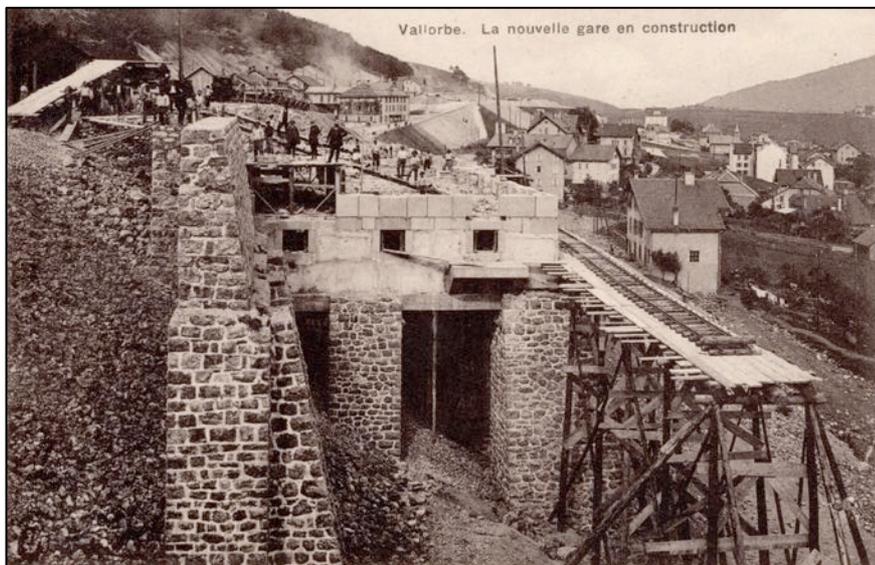
Réf. JM065, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2380)
Date référ. : 12 mars 1912

Cette troisième carte Deriaz montre l'imposant soubassement maçonné, avec notamment d'impressionnants piliers d'angle formant contreforts. Tout ce soubassement sera caché par un gigantesque remblai qui va nécessiter d'aller prélever d'importants volumes de pierraille dans une carrière dans le pied du Mont d'Or (derrière la gare).



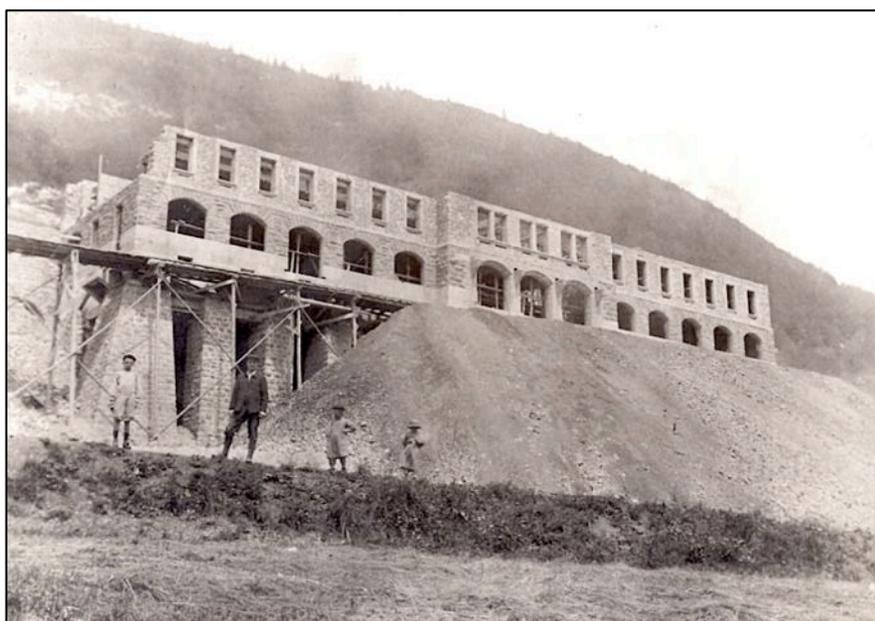
Réf. JM867
Ph., ouv. coll. Locatelli (2001)
Date : vers mars-avril 1912

Sur ce cliché reprenant vraisemblablement une carte postale Deriaz, on note, au fond, la hauteur du remblai dont le sommet correspond au niveau ultérieur des voies ferrées. On commence à réaliser les murs intérieurs en soubassement de la gare.



Réf. JM067, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2426)
Date : vers juillet-août 1912

Sur cette carte Deriaz, légèrement plus tardive, on commence à monter des murs en parpaings. On aperçoit en arrière-plan les impressionnants terrassements qui permettront de donner accès à la nouvelle gare depuis le bas de la ville. Une voie de chantier est amenée devant les fondations pour permettre le déversement des wagonnets de pierrailles pour le remblai devant la gare.



Réf. JM546
Ph. Rougeot (?), vte Delcampe
Date : 2nde moitié 1912

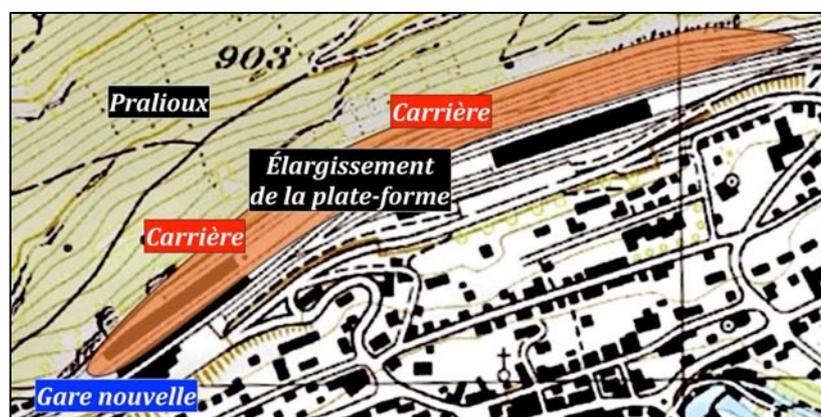
Ce cliché intéressant montre à la fois, les fondations de la gare, le remblai qui va les cacher complètement et enfin la superstructure de la gare avec deux étages quasiment terminés. L'étage inférieur avec ces ouvertures en grandes arcades est celui de la cour basse de la gare. L'étage supérieur en construction est celui du niveau de la plate-forme des quais.

La construction de la gare nouvelle et surtout de la plate-forme ferroviaire entre gare et tunnel va nécessiter la réalisation d'importants remblais. Les matériaux seront prélevés dans une carrière créée dans le pied du Mont d'Or, à l'arrière de la gare.

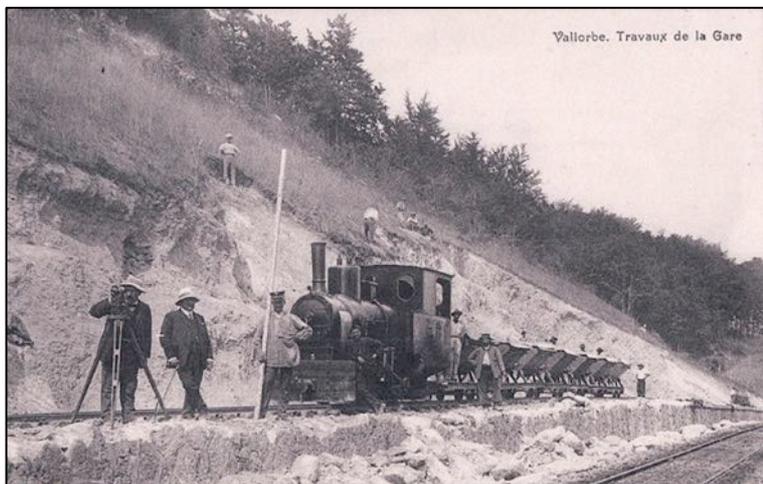
05 - La plate-forme entre gare nouvelle et montagne et la carrière du Mont d'Or

En parallèle avec la construction de la gare, l'entreprise lausannoise Bellorini et Griffey va réaliser l'élargissement de la plate-forme qui recevra les voies et les quais de la gare. Pour cela il lui faut tailler dans le rocher de Pralioux.

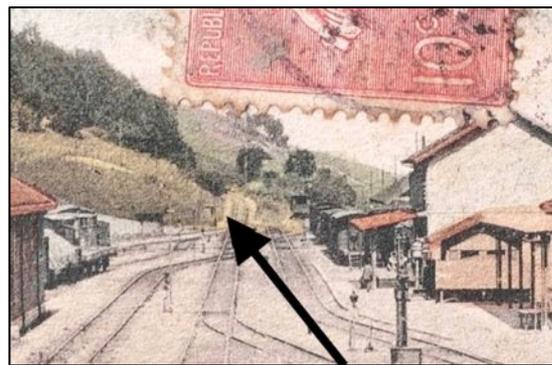
C'est dans cette partie du pied du Mont d'Or, derrière la future gare, qu'est ouverte une carrière dans laquelle sont prélevés de gros volumes de pierres pour les importants remblais à réaliser.



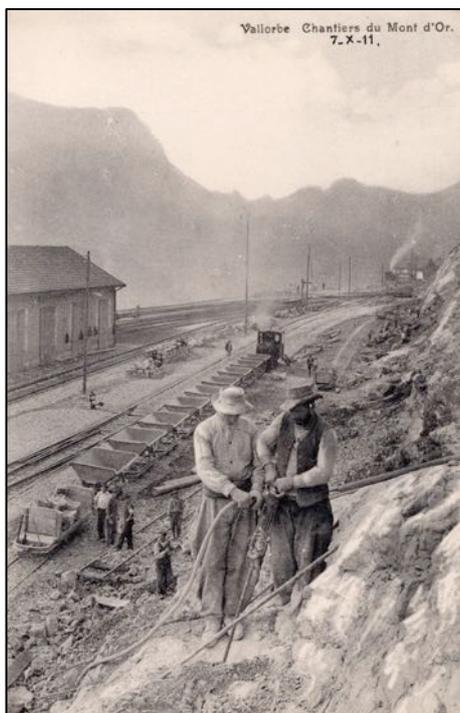
Plusieurs cartes d'Armand Deriaz et autres vues photographiques montrent ce chantier en arrière de la gare nouvelle comme de l'ancienne gare.



JM353, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz (2296)
Date : vers septembre 1911



Le cliché ci-dessus, pris autour de septembre 1911, révèle le début des travaux de dérochement en amont de l'ancienne gare, le long de la ligne Pontarlier-Vallorbe. On détruit le muret de soutènement.

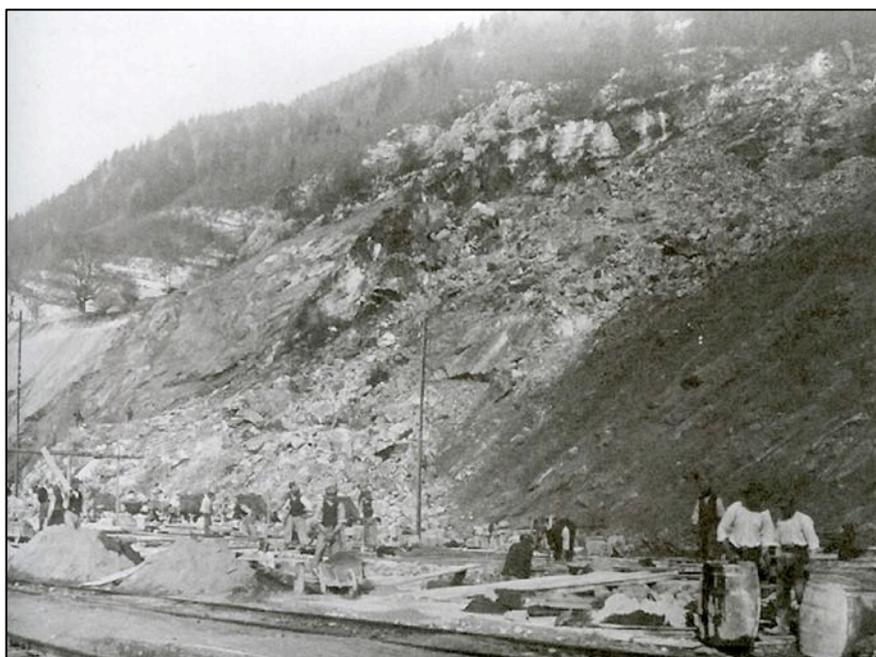
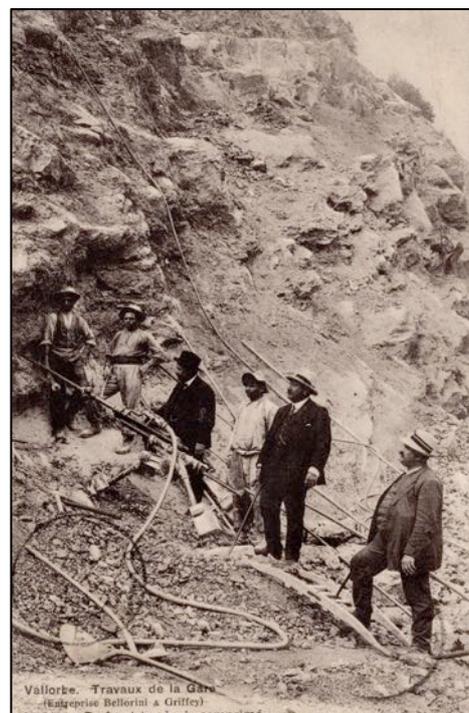


Réf. JM045, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2329)
Date référ. : 7 oct. 1911

Vue de gauche : on attaque la roche en arrière de la gare en perçant des trous avec une perforatrice à air comprimé. Ils recevront des mines explosives.

Réf. JM071, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2427)
Date : été 1912

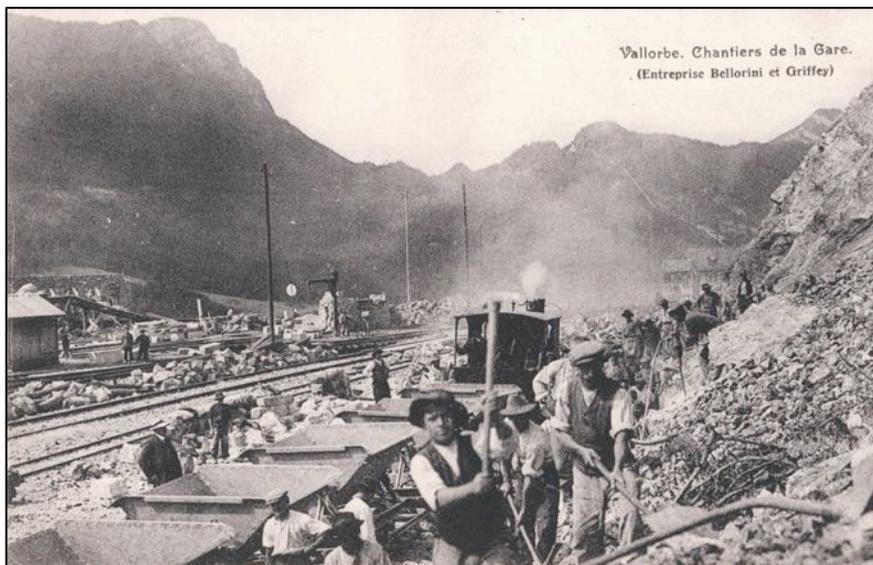
Légèrement plus tardive, la vue de droite montre les patrons de l'entreprise au pied de la roche et de la carrière. La perforatrice est à l'œuvre.



JM860
Ph. ouvrage : Locatelli et al. (2001)
Date : 2nd semestre 1912

Le cliché ci-contre donne une idée de l'ampleur de cette carrière et témoigne de la hauteur du front d'attaque de la carrière. La dynamite fragmente la roche qui ve ensuite être reprise en contrebas.

Cette vue prise au second semestre 1912, est extraite de l'ouvrage collectif de Locatelli et all. sur les ouvriers italiens à l'œuvre au Mont-d'Or (2001).



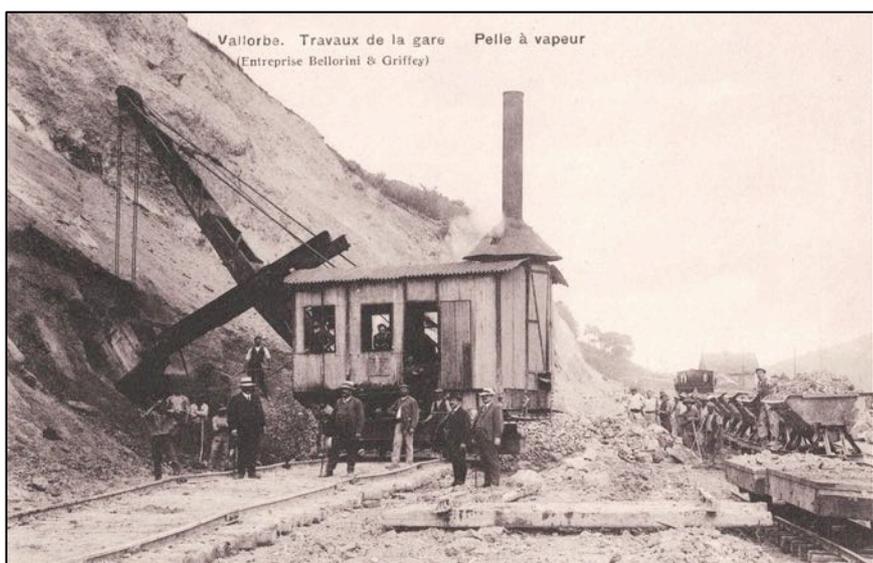
*JM1222, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz (2516)
Date : été 1912*

Sur cet autre cliché (également repris dans Locatelli et al.), on voit les ouvriers italiens s'employer à casser la roche descendues des pentes de Pralioux.

Un train de wagonnet tiré par une petite locomotive à vapeur attend le chargement des pierres.

Selon un article de 1913 de Patrie Suisse, "...les pentes abruptes de la montagne ont été entaillées sur une grande hauteur ; les rocailles jaunâtres qu'en ont arrachées la pioche ou les explosifs ont servi à établir de vertigineux terrassements et une plate-forme où se poseront de nombreuses voies et où s'édifie la bâtiment de la gare".

Outre une importante main-d'œuvre, ce chantier de l'élargissement de la plate-forme ferroviaire et de la carrière associée, nécessitent rapidement de recourir à une puissante perforatrice à air comprimé déversant les déblais dans les trains de wagonnets à aller décharger entre gare nouvelle et entrée du tunnel.



*Réf. JM1221, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz (2423)
Date : été 2012*

L'impressionnante pelle à vapeur de l'entreprise Bellorini & Griffey est photographiée ici avec les patrons de l'entreprise posant devant l'engin.

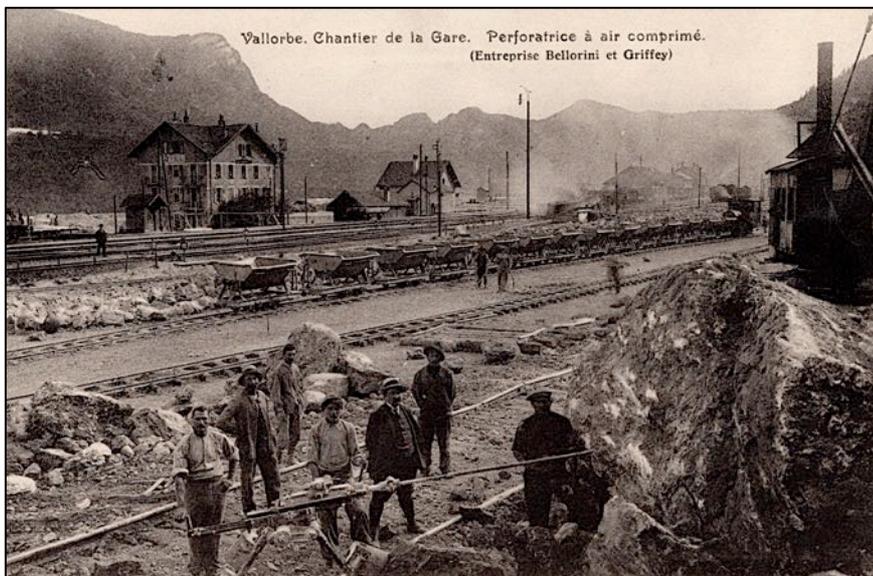
La pelle attaque le bas de la pente de Pralioux où sont tombés les blocs de pierre dérochés à la dynamite du rocher.

*Réf. JM070, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2424)
Date : été 2012*

La pelle déverse son chargement dans les wagonnets stationnés au plus près.

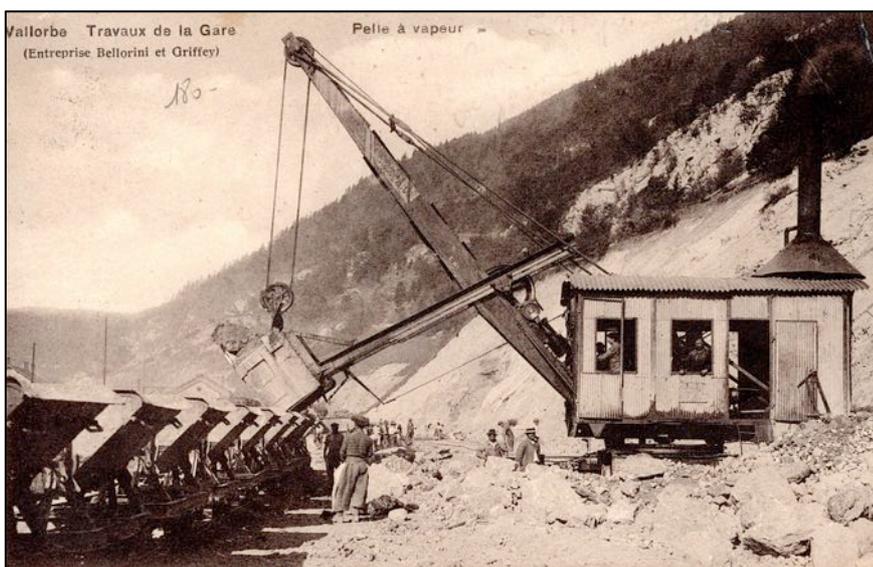
La présence de la pelle à vapeur est explicitement mentionnée dans la presse locale en décembre 1912.





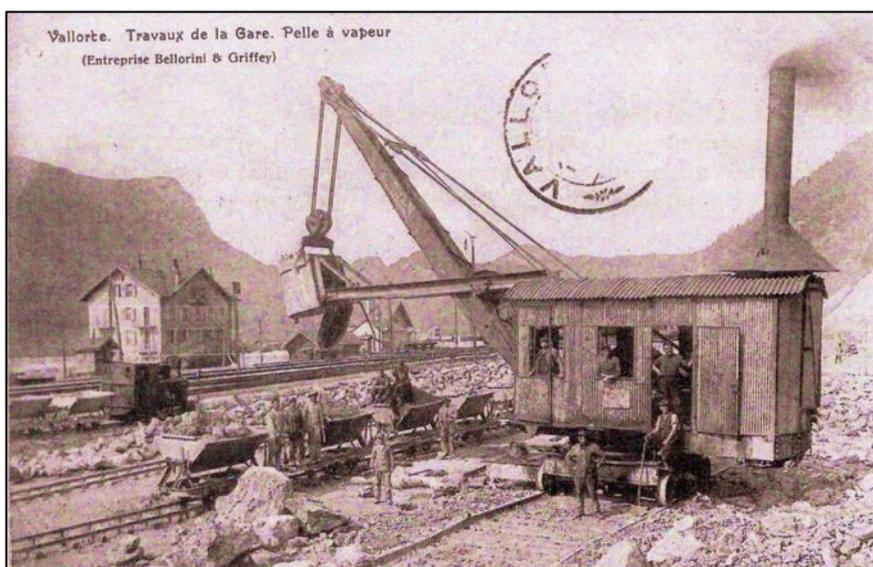
Réf. JM076, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2527)
Date : été-automne 2012

Sur cette autre carte Deriaz, on aperçoit, dans le fond, les installations de la première gare de Vallorbe. Ces vues témoignent de l'importance de la plate-forme ferroviaire internationale que l'on ambitionne de créer, plate-forme réalisée en partie en attaquant le pied du Mont d'Or (carrière). L'immeuble en arrière-plan est un hôtel situé à proximité de la gare, point de repère utile.



Réf. JM068, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2425)
Date : été-automne 2012

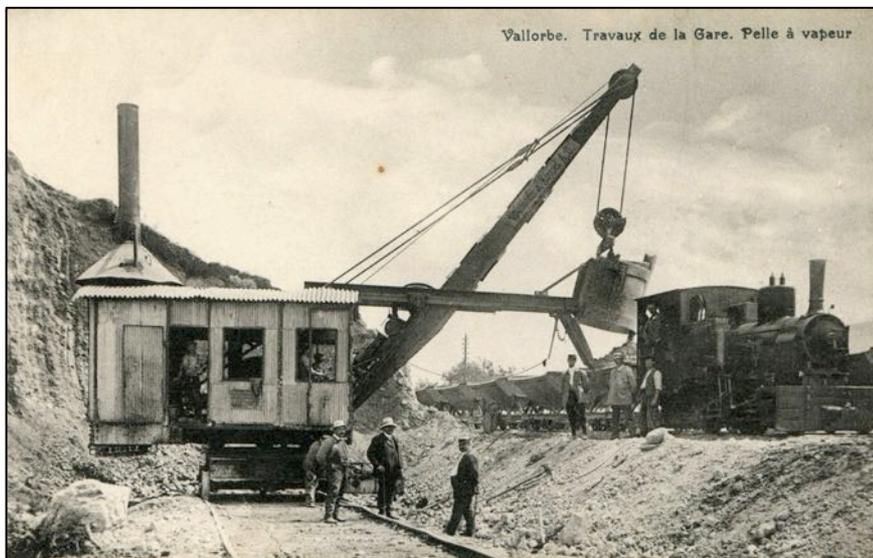
La pelle à vapeur déverse les roches dans des trains de wagonnets. Une partie de ce matériau est transféré jusqu'à un concasseur (à mi-chemin par rapport à la tête du tunnel). Une fois concassée, la roche devient ballast ou matériau de construction. À noter l'important décapage des pentes du Mont d'Or.



Réf. JM408 (fasc. CCMO)
CPA, A. Deriaz (2525)
Date : été-automne 2012

Outre la pelle en action, une petite locomotive à vapeur tire son train de wagonnets alors que d'autres wagonnets sont en cours de chargement.

L'immeuble repère en arrière-plan est un hôtel situé à proximité de la gare ancienne. Sa toiture particulière permet de la retrouver aujourd'hui sur des vues aériennes de Vallorbe.



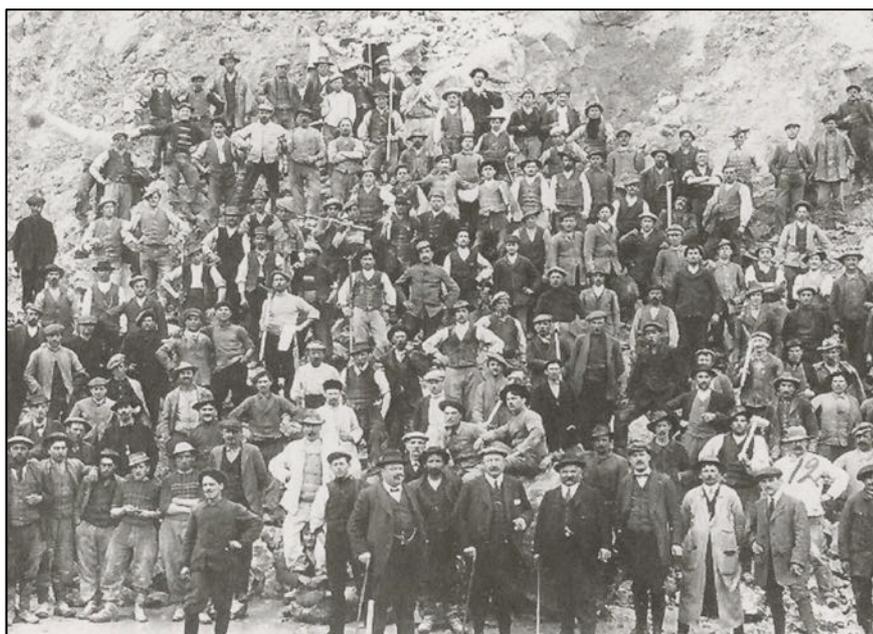
Réf. JM503, coll. Guyon

CPA, A. Deriaz

Date : été-automne 2012

Cette autre vue Deriaz montre la pelle à vapeur sous un autre angle. La petite locomotive tire son train de wagonnets. On peut voir derrière la pelle, le profil du pied de la montagne déjà bien entaillé. Le cube de pierrailles ainsi dégagé est impressionnant.

L'extraction de la pierraille du pied du Mont d'Or, l'élargissement de la plate-forme en arrière de la gare nouvelle et la réalisation de volumineux remblais sur près d'un kilomètre de long entre gare et tunnel ne sont en rien moins importants que le percement du tunnel du Mont d'Or. On pourrait avoir tendance à les passer sous silence, mais heureusement les images d'époque en témoignent de façon convaincante. Ces travaux ont mobilisé un nombre important d'ouvriers, essentiellement italiens, employés par l'entreprise Bellorini & Griffey. À noter que cette entreprise lausannoise ne fait pas partie du consortium de l'Entreprise du Tunnel du Mont d'Or animée par la société Fougerolle Frères.



Réf. JM862

Ouvr. coll., Locatelli et al.

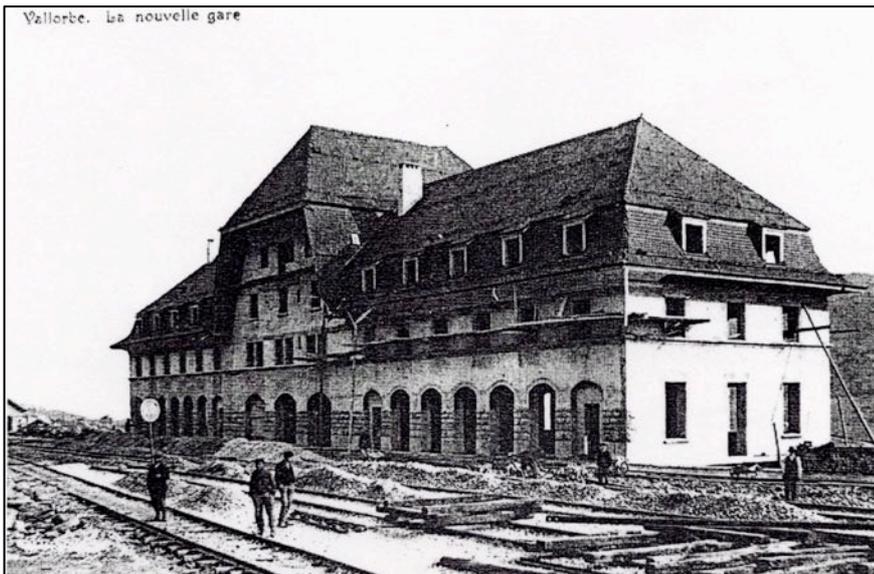
Date : vers 1912 ou 1913

Ce cliché photographique extrait de l'ouvrage Locatelli et al. montre les ouvriers et les patrons de l'entreprise Bellorini & Griffey en pose solennelle sur le front de la carrière.

Quelque 150 personnes figurent sur ce cliché!...

06 - L'achèvement du bâtiment voyageurs de la nouvelle gare

Mais revenons maintenant à la gare nouvelle. Le bâtiment, au-dessus des fondations est assez vite réalisé.



Ouv. Belloncle-Cuyvet

CPA, A. Deriaz

Date : entre mi 1912 et début 1913

Cette vue montre la gare avec son gros-œuvre achevé. La toiture est même en place. Portes et fenêtres ne sont pas encore posées.

Les quais ne sont pas encore réalisés mais on commence à poser des voies.



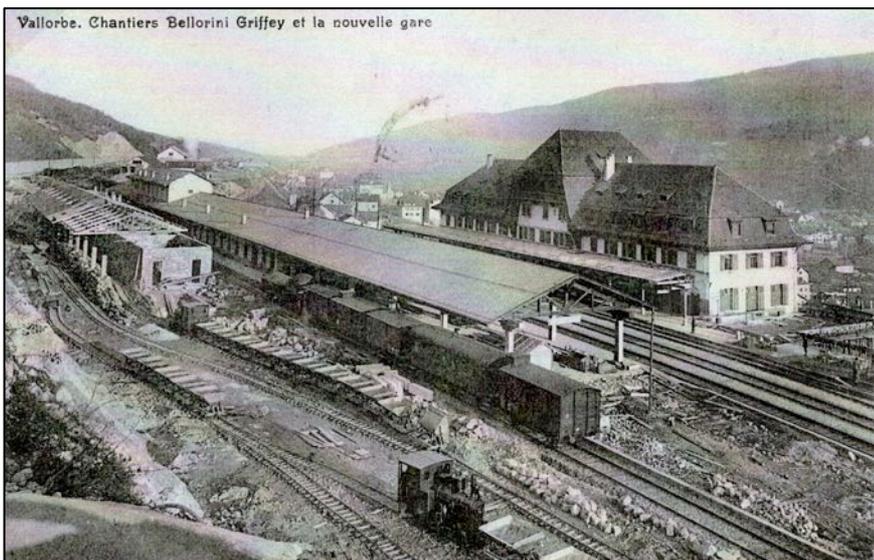
Réf. JM079, coll. Michel

CPA, A. Deriaz (2644)

Date : entre mi 1912 et début 1913

On aperçoit la gare dans l'état de finition vu ci-dessus, et à droite, la silhouette du Grand Hôtel

Le bâtiment en construction au premier plan est un futur atelier d'entretien des locomotives du PLM (on est à mi-chemin entre la gare nouvelle et la tête du tunnel). À gauche, on distingue le concasseur des matériaux de la carrière, et à droite, un remblai en cours de réalisation.



Réf. JM428 (fasc. CCMO)

CPA, A. Deriaz (2882)

Date : printemps 1913

Cette dernière vue nous propulse en 1913.

Le bâtiment voyageurs de la gare est terminé (avec portes et fenêtres). Les voies ferrées sont en place. On construit les quais avec leurs abris et leurs divers petits bâtiments. Un train semble même déjà emprunter une des voies ferrées de la gare.

07 - La nouvelle gare terminée (1913-14) : côté cour

Le bâtiment voyageurs ("maison suisse rustique") de la nouvelle gare a belle allure et on s'empresse de le photographier. La gare est inaugurée le 24 septembre 1913 et est ouverte au public deux jours plus tard, le 26 septembre, avec des trains pour Lausanne ou pour Pontarlier (le tunnel n'étant pas encore terminé aucun train ne peut venir de ce côté là).



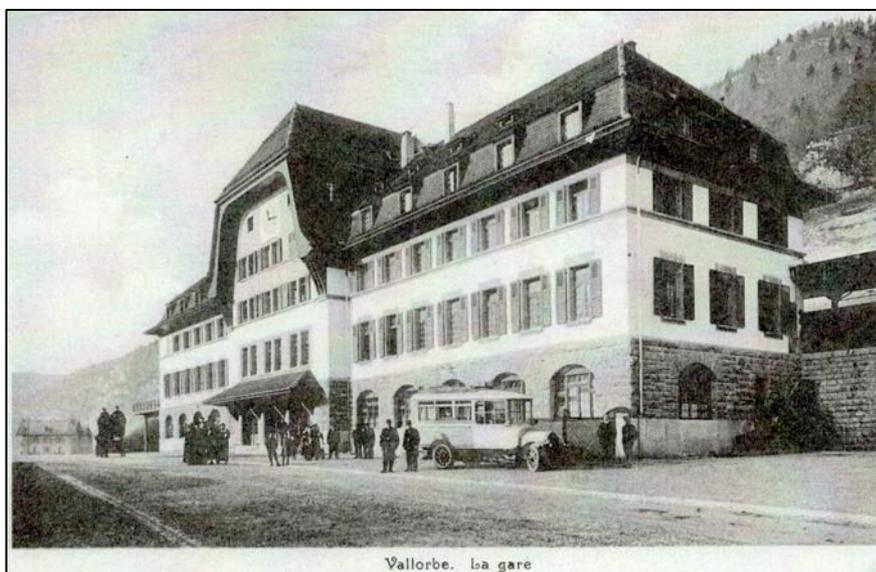
Réf. JM120, coll. Michel
CPA, Perrochet-David (5176)
Date : août-septembre 1913

La gare vient juste d'être terminée. Elle ne semble pas encore être en exploitation. Aucun aménagement extérieur n'est installé. À noter à droite, le niveau supérieur de la plate-forme des quais. La cour est réalisée au-dessus du vaste remblai cachant complètement les imposantes fondations de la gare.



Réf. JM121, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2885)
Date : 1914

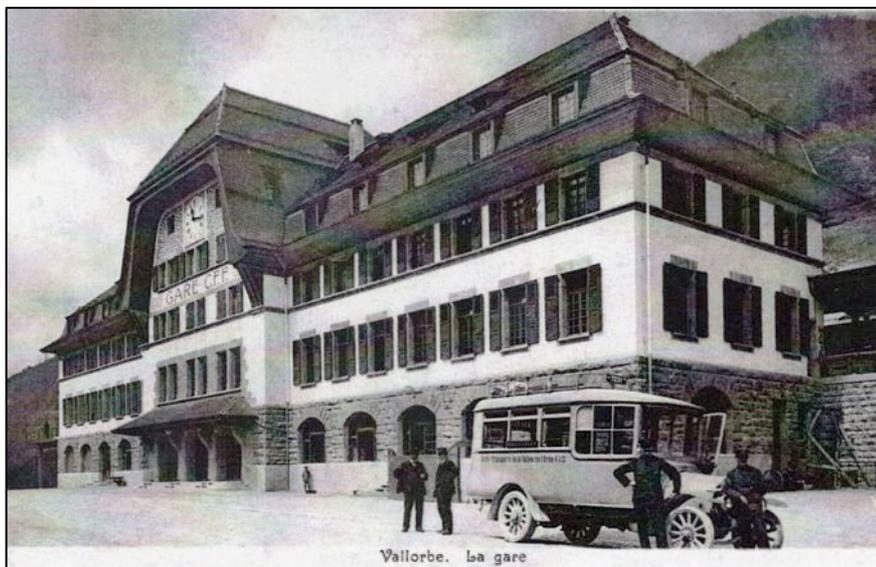
La gare est ouverte et en fonctionnement depuis le 27 septembre 1913. Elle commence ici à s'animer. À noter la construction d'une plate-forme métallique sur poteaux à l'extrémité sud-ouest de la gare.



Réf. JM429 (fasc. CCMO)
CPA, A. Deriaz (192)
Date : après mai 1914

La cour de la gare est aussi bien animée. On a aménagé des paravents pour protéger une terrasse extérieur devant le buffet.

Un autocar dessert la gare de Vallorbe depuis le 1^{er} mai 1914. C'est celui de la société des Auto-Transports de la Vallée de l'Orbe A.V.O..



Réf. JM419 (fasc. CCMO)

CPA, A. Deriaz (sc)

Date : après mai 1914

Cette autre vue Deriaz montre l'autocar en plus gros plan. Les fenêtres avant de l'autocar comportent six petites vitres.

La pendule sur le fronton de la gare indique la même heure que sur le vue précédente (mêmes jour et heure de prise de vue ou pur hasard?).



Réf. JM430 (fasc. CCMO)

CPA, A. Deriaz (195)

Date : après mai 1914 mais avant juillet 1918 (timbre postal).

Des bancs et tables sont installés le long de la gare et à l'extérieur de celle-ci.

L'autocar photographié est différent du précédent.

On identifie, au fond, la silhouette typée du haut du Grand Hôtel qui aura servi de "Bureaux de l'Entreprise" pendant les travaux du Mont d'Or (et aujourd'hui Office fédéral des migrations).



Réf. JM1124

Album PLM-CFF-Joulié

Date : 1914

Ce cliché provenant de l'album de prestige PLM-CFF-Joulié permet de voir l'extérieur de la gare depuis le sud-ouest. On voit les grands et impressionnants remblais-talutés en cours d'engazonnement. Des arbres sont plantés au bas des talus. La zone encontrebas de la gare reste à aménager.

La légende de la photo précise que celle-ci a été prise depuis le Grand Hôtel (où se trouvent les bureaux de l'Entreprise).



Réf. JM1312, coll. Vionnet
CPA, édit. Deriaz M. (196)
Date : 1914

La nouvelle gare est en fonctionnement. Les routes d'accès sont terminées. Un autocar de la société des Auto-Transports de la Vallée de l'Orbe A.V.O. (la Serpentine?) quitte la gare.

08 - La nouvelle gare terminée (1913-1914 et après) : côté voies



Réf. JM1123
Album PLM-CFF-Joulié
Date : 1914

Ce cliché extrait de l'album de prestige PLM-CFF-Joulié permet de voir l'intérieur de la gare depuis le sud-ouest. Il est d'autant plus intéressant qu'il donne à voir le bâtiment voyageurs de la gare et les deux quais couverts parallèles. Apparemment, des traverses sont encore stockées près du quai Mont d'Or et aussi à droite : les travaux ne sont pas encore complètement terminés.

Le train pourrait encore provenir de Pontarlier (avec locomotive ancienne).

La gare est terminée, reste maintenant à y voir entrer des trains, pouvant venir de trois directions : Frasné (par le tunnel du Mont d'Or), Pontarlier (via Jougne) et Lausanne.



Réf. JM454, coll. Guyon
CPA, Perrochet & David (5590)
Date : après 1915

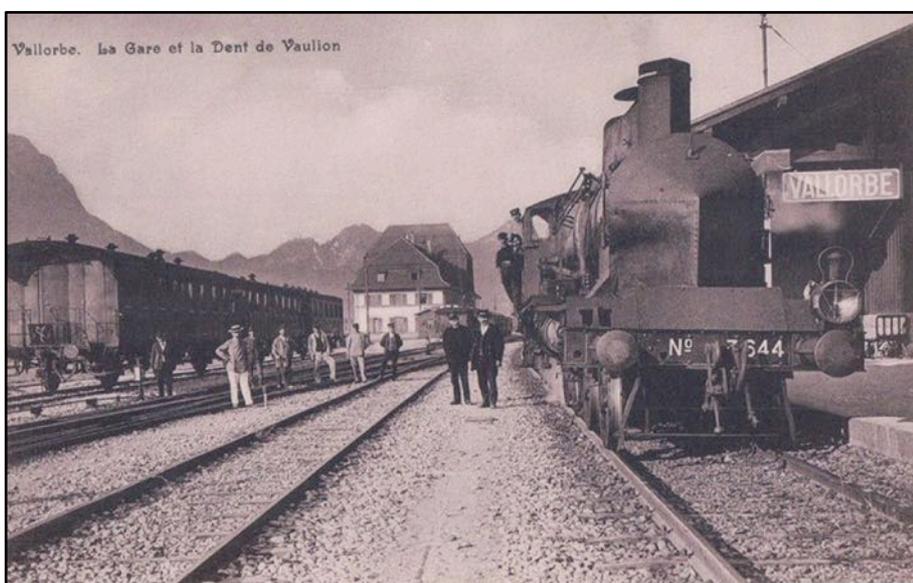
L'express Paris-Milan arrive en gare de Vallorbe. Vu l'orientation de la machine, le train vient de sortir du tunnel. L'ouverture de la ligne par la tunnel a lieu le 16 mai 1915. Mais le trafic international arrêté pendant la guerre ne reprend que le 11 avril 1919.

À noter la présence de la pancarte Vallorbe sur le retour de la marquise en bout de quai (absence sur le cliché JM1123 précédent).



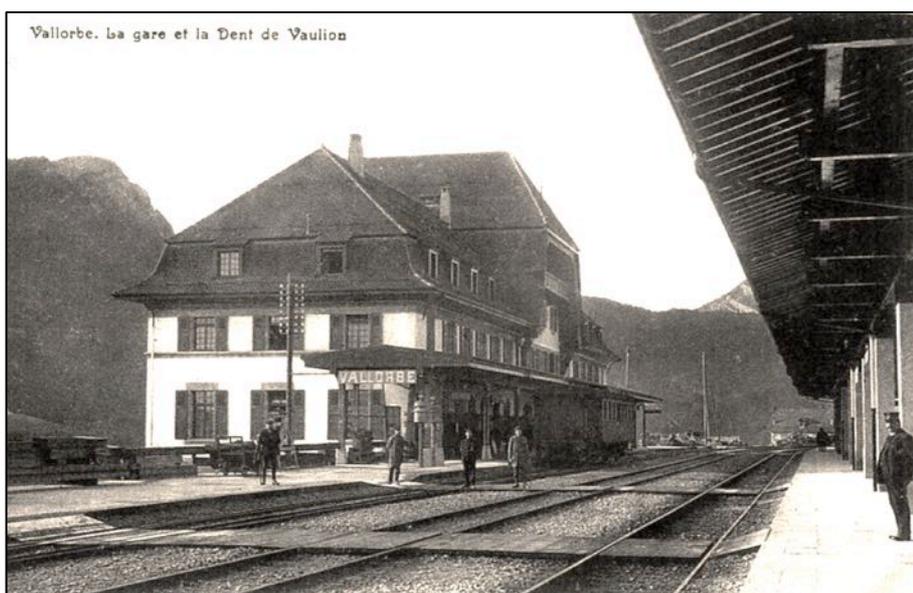
*Réf. JM118, coll. Michel
CPA, A. Deriaz (2881)
Date : après 1915*

En plan plus rapproché, la locomotive en tête du train est la même que sur la vue précédente (n° 722). On peut penser qu'il s'agit du même photographe ayant pris les deux photos à quelques minutes de distance.



*Réf. JM1238, coll. Vionnet
CPA, M. Deriaz (283)
Date : après 1915*

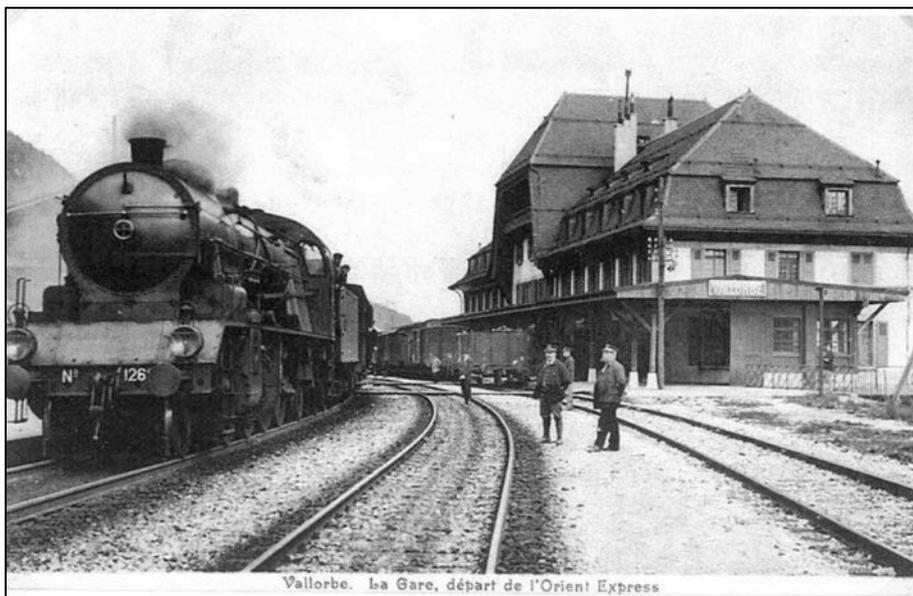
Une autre locomotive stationne en gare de Vallorbe. De nombreuses personnes prennent la pose. L'éditeur est ici Marcel Deriaz.



*Réf. JM442 (fasc. CCMO)
CPA, A. Deriaz (2884)
Date : après 1915*

Un autre cliché d'Armand Deriaz fait ressortir le bel aménagement des quais comme l'allure massive de la nouvelle gare de style "maison suisse rustique".

À noter la présence de trois voies dont deux avec quai adjacent et une de passage. La plate-forme ferroviaire de la gare de Vallorbe est alors de première importance.



Réf. JM443 (fasc. CCMO)
CPA, A. Deriaz (sc)
Date : 1919 ou après

Sans doute, bien après la fin de la guerre, le train Orient Express part vers Paris et va passer par le tunnel.
À noter la pancarte Vallorbe apposée sur le retour de la marquise du quai accolé à la gare (elle ne figure pas sur le cliché JM1123).



Réf. JM1131, coll. Vionnet
CPA, A. Deriaz, 331
Date : 1919 ou après

Une autre version de la carte précédente, en ton sépia, renforce l'impression de puissance de la locomotive (Pacific 241) comme la belle architecture de la gare.

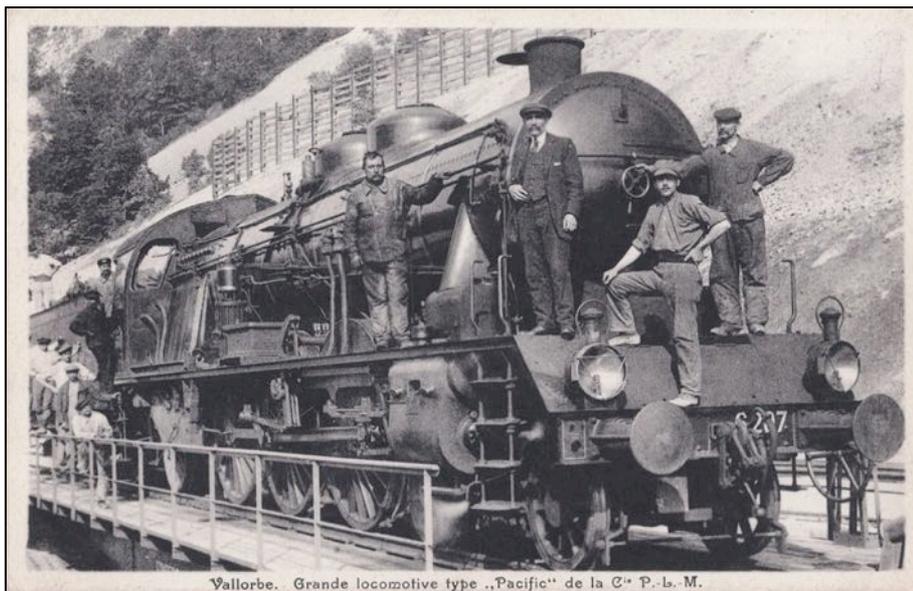


Réf. JM1327, coll. Vionnet
CPA, M. Deriaz, 281
Date : 1919 ou après

À l'intérieur de la gare, un train Simplon-Orient-Express Paris-Trieste est à quai.

La carte de l'éditeur Marcel Deriaz se focalise sur la voiture de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. De nombreux employés du chemin de fer et des wagons-lits prennent la pose.

On peut terminer ce Chronorama sur la gare de Vallorbe par une vue (carte postale Deriaz, nouvelle série) qui, si elle n'est pas directement en lien avec la gare proprement dite, y est malgré tout liée. On y voit une locomotive du PLM (Pacific 231 ou 241) sur le pont tournant établi entre gare et tunnel.



Vallorbe. Grande locomotive type „Pacific“ de la C^o P.-L.-M.

Réf. JM1132, coll. Vionnet
CPA, Deriaz, 27
Date : 1919 ou après

Dans la brochure de 1993 du Musée de Vallorbe, Vuadens commente ainsi la vue :
"le personnel pose fièrement avec une Pacific 231C, orgueil de la ligne Vallorbe-Paris. Véritables «purs-sangs» du rail, ces machines pouvaient rouler sans problème à 120 km/h en vitesse commerciale. Elles apparaissent à Vallorbe dès 1912".

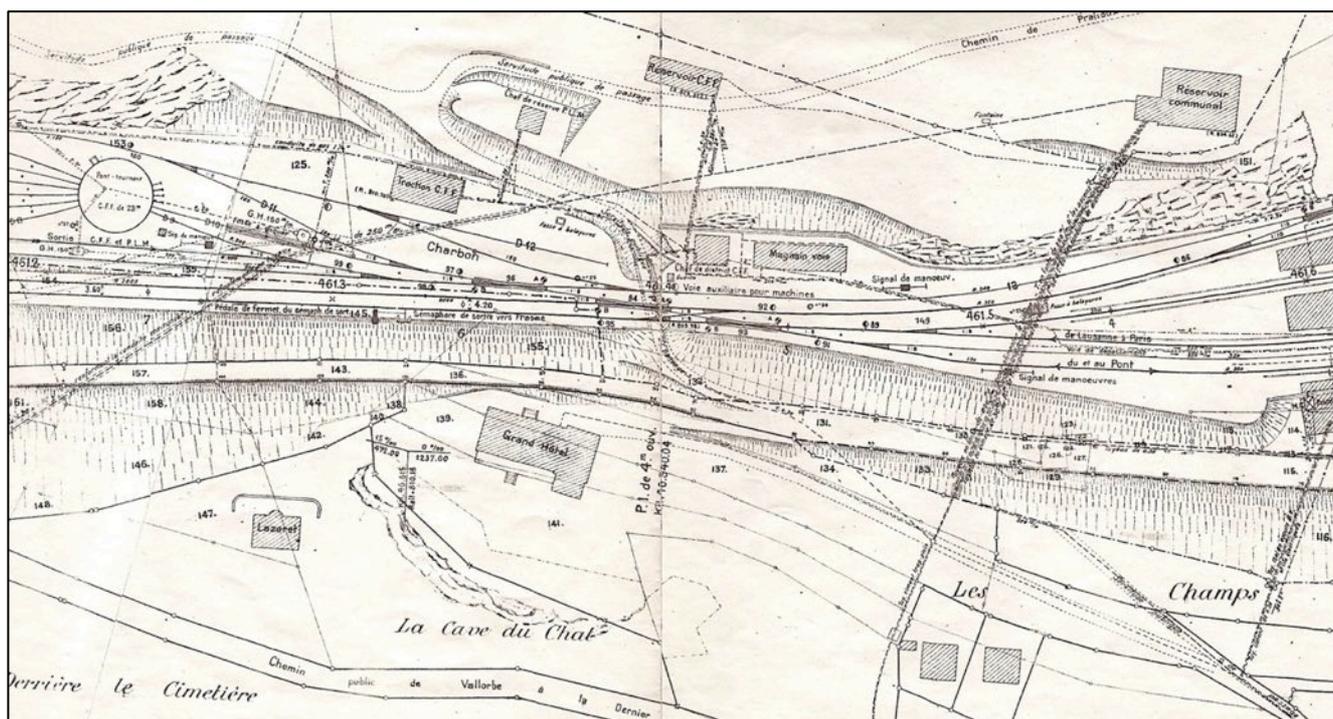
09 - La gare et ses installations selon le plan CFF-Mermoud de 1916

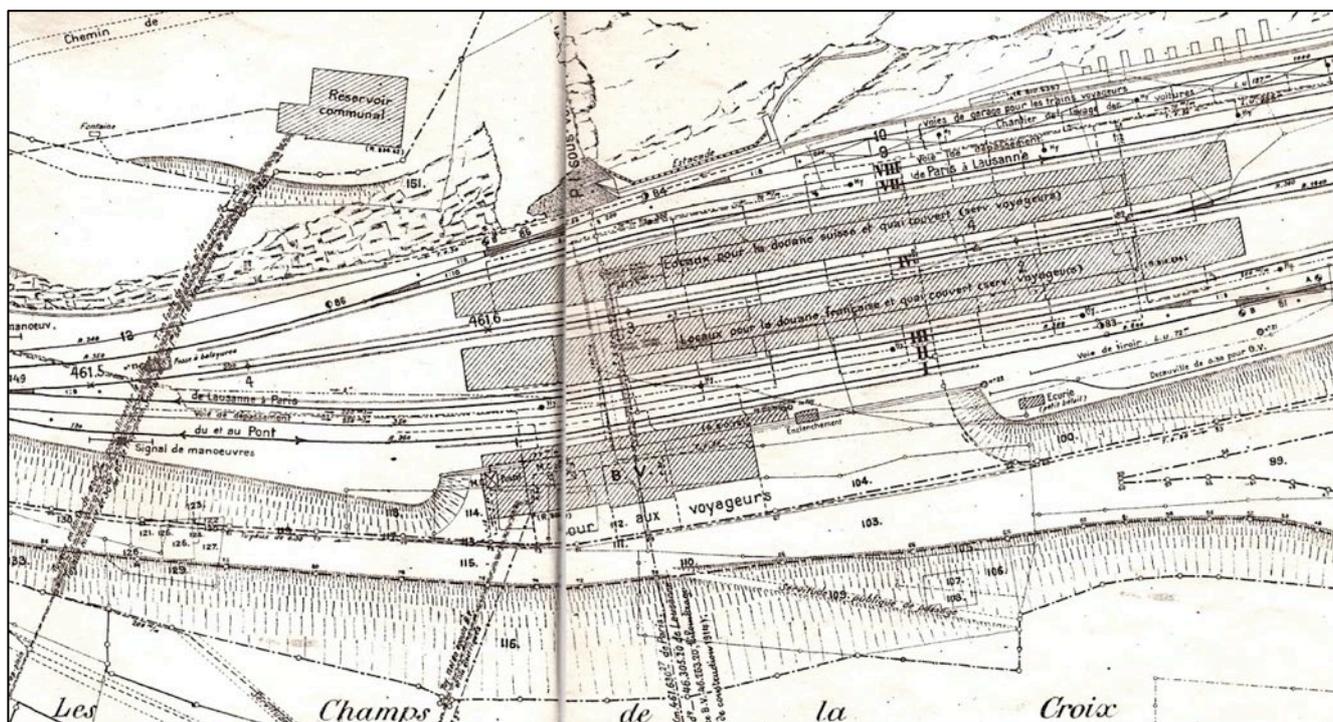
Quand tout est terminé (en 1914-1915), il est temps de dresser le plan du dispositif global des bâtiments, des voies et des diverses installations de la gare nouvelle de Vallorbe. Un plan C.F.F. est donc dressé en 1916 par L. Mermoud, se traduisant par un long document longitudinal représentant la gare du tunnel du Mont d'Or aux sorties des voies vers Pontarlier et Lausanne du côté des Jurats. Il s'agit d'un document plié en accordéon comportant 13 pages A4.

C.F.F. - Ligne Daillens - Vallorbe. GARE DE VALLORBE. Plan de situation.
Levé par L. Mermoud, geom. off. - IIe. section - 3498 - 7 juillet 1916

Merci à Claude Jacquemin-Verguet pour la communication de ce précieux document.

Nous en reproduisons ci-après quelques extraits recadrés (tirés de trois pages du plan) pour la partie entre pont tournant et extrémité orientale de la gare nouvelle.





Il convient de souligner, grâce à ce plan, l'importance des installations ferroviaires de la plate-forme internationale de Vallorbe (qui ne seront pas détaillées ici). À noter l'importance des remblais réalisés pour accueillir cette plate-forme ferroviaire. À noter encore la présence du Grand Hôtel au cœur des chantiers et des installations : il a accueilli les bureaux de l'Entreprise et a permis d'héberger un certain nombre de dirigeants et cadres de l'Entreprise et du P.-L.-M..

*
* *

Rappel

- Page d'accueil Frasnè-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 [Plate-forme d'avant-gare de Vallorbe](#)
- Voir aussi : Chronorama [Tunnel du Mont-d'Or : tête Suisse](#)