

De l'insolite dans la gare de Vallorbe



La gare de 1870.



Remplacée par la gare actuelle de 1913-1915. Six niveaux au total. Deux sous-sol, le rez, l'étage des bureaux, l'étage des appartements, l'étage des bonnes !



La gare vue de l'arrière.

Notre visite, sous la direction d'un sympathique employé de cette gare, a lieu le 1^{er} mai 2026. Début de celle-ci à 14 heures. Nous nous enfonçons aussitôt dans les sous-sols comprenant deux niveaux, et naturellement d'une grandeur et d'un volume phénoménaux. Le premier niveau voit la réserve de pellet, combustible qui aura remplacé le mazout, lui-même ayant succédé au charbon dont la soute est d'un volume exceptionnel. Ce même niveau voit naturellement le local de chauffage ainsi que nombre d'autres locaux techniques. Quand au niveau inférieur, il est entièrement vide. Il y aurait ici la place pour stocker 50 fois les collections d'un patrimoine quelconque, Les piliers de soutènement sont de dimensions aptes à supporter pour un seul toute la gare. On imagine nos ouvriers italiens, avant 1913 et lors de la construction de la gare, s'afférer à creuser des trous gigantesques puis à mettre en place tous ces cailloux, à bétonner, bref, à créer les fondations de cette énormité de gare.

Celle-ci entra en exploitation le 26 septembre 1916, mais ne fut inaugurée seulement qu'en 1915. Il est certain que la première guerre mondiale causa des perturbations considérables dans la gestion de la gare.

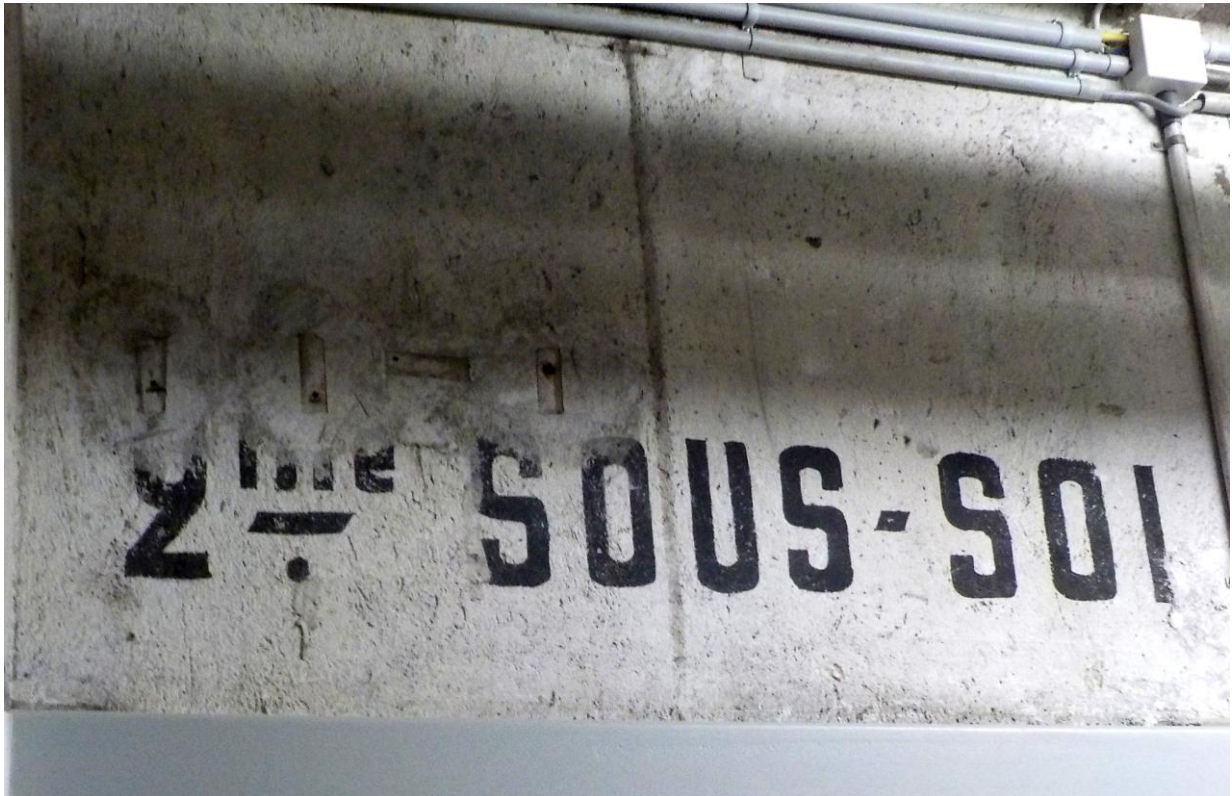
Le tunnel du Mont-d'Or quant à lui, fut creusé entre 1910 et 1915, inauguré sans doute en même temps que la gare. Il mesure 6098 m de longueur. Il était utilisé autrefois par deux voies . Une seule voie le dessert depuis 1958.



Local de chauffage. On utilise désormais le système du pellet. 35 à 40 tonnes sont nécessaires chaque année. A 450.- environ la tonne, cela peut représenter un coût de 18 000.- Il est vrai que l'entier du bâtiment principal est chauffé selon ce système.



Un pilier et des égouts.



Nous nous trouvons bien au deuxième sous-sol. L'immensité de celui-ci nous surprend.



Remonté au rez, voici la table de commandement où travaille notre guide.



A l'arrière, séparé par une paroi vitrée, une maquette qu'un ou plusieurs aiguilleurs auront pu construire lors de leur temps de veille.



Quelque part en ces lieux, un tableau que nous pourrions sans problème intituler « La vague ».



A l'extérieur, liaison directe avec la France ! Toujours en service mais utilisé une fois l'an !



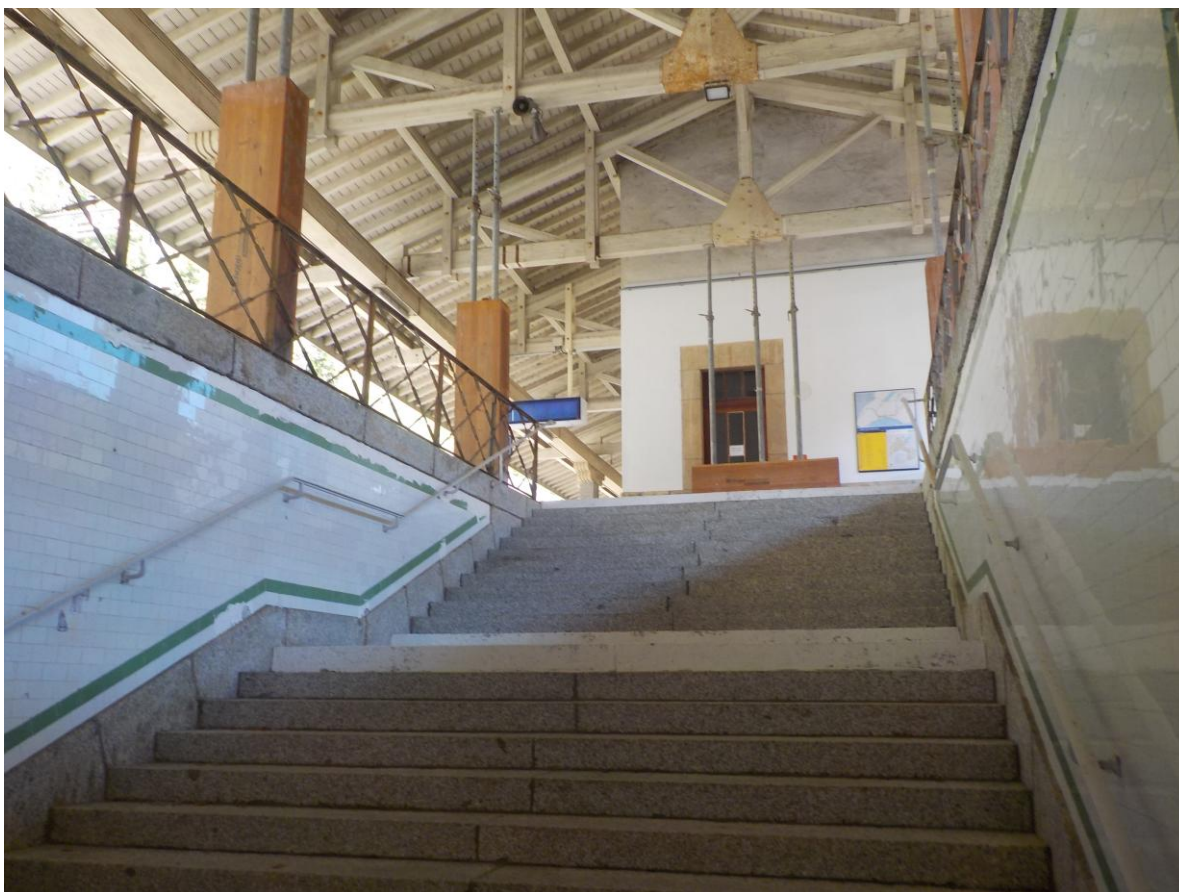
Peinture du hall, lors de la descente des escaliers. On retrouvera le rez.



On a passé sous les voies pour retrouver le premier long bâtiment des douanes désormais hors service, simple dépôt. « J'ai passé ma vie professionnelle dans une animation de tous les instants, et voici ce qui risque de cette activité ».



Les toits sont à retenir.



Passons au second bâtiment des douanes. Toutes les poutres de la partie extérieure sont étayées.



On est désormais tout proche de la montagne.



A la rencontre du Train Bleu.



Déjà à l'arrêt une antiquité qui ne reprendra plus du service, sans doute un wagon postal.



Le Train Bleu. Son propriétaire aurait fait faillite !



Mais rentrons dans ce deuxième bâtiment des douanes lui aussi complètement déserté. Y a quelqu'un ? Non, il n'y a personne. Que nous autres surpris d'une telle déshérence.



Quelque part des godasses.



Des squatteurs ont passé par là.



Seule la pendule offre un semblant de vie.



Pour qui désormais l'interdiction ?



Le photographe photographié.



Notre guide.



Sur une banquette, un journal que plus personne n'a touché...



Tout en longueur.



Mais asseyez-vous donc. On a désormais tout son temps. On a désormais l'éternité devant nous...



2003, déjà et toujours parmi nous !



Pile ou face ?



Face ou pile ?



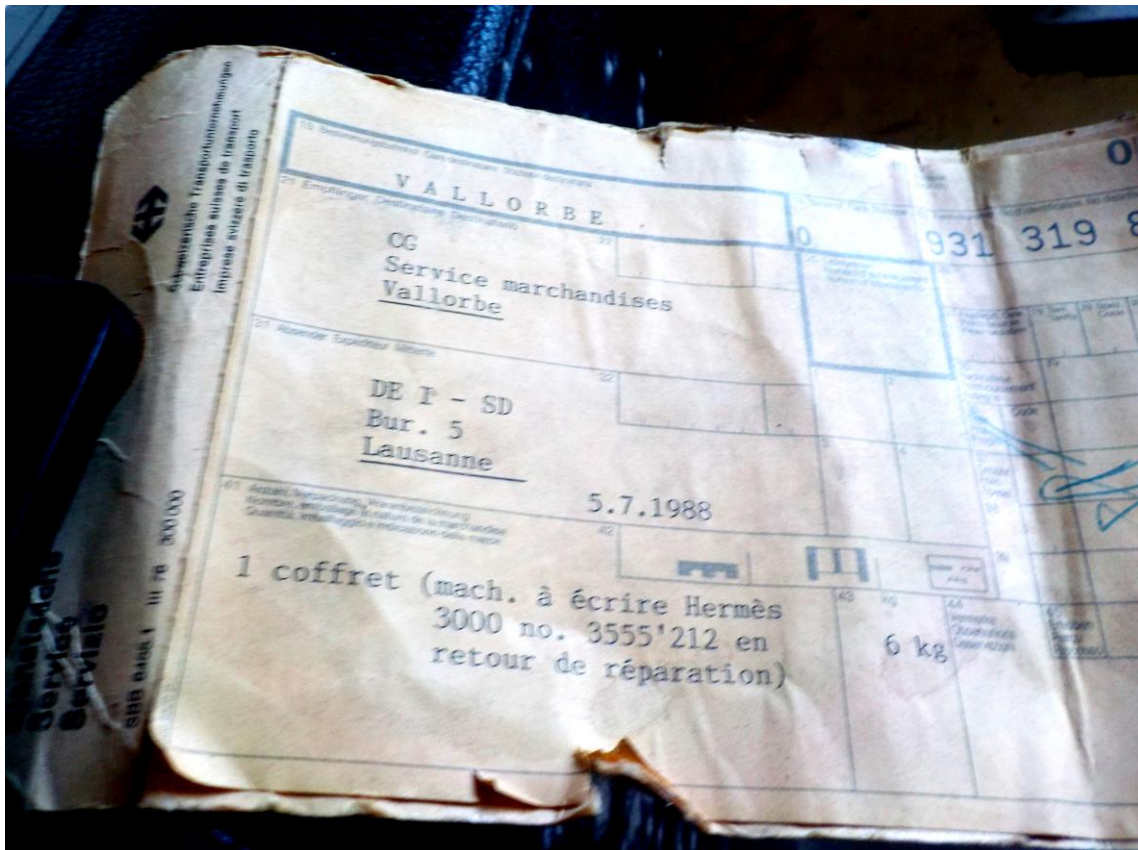
Comprenne qui pourra !



Celui-ci a oublié sa bouteille. Ca décape !



Celui-là a oublié sa valise. Qui est-il ?



L'administration, tout simplement. La machine est-elle encore à l'intérieur ?



La douane suisse a déserté.



L'une de ces multiples portes donnant sur des bureaux improbables.



Un coup d'œil sur le réseau ferroviaire de Vallorbe.



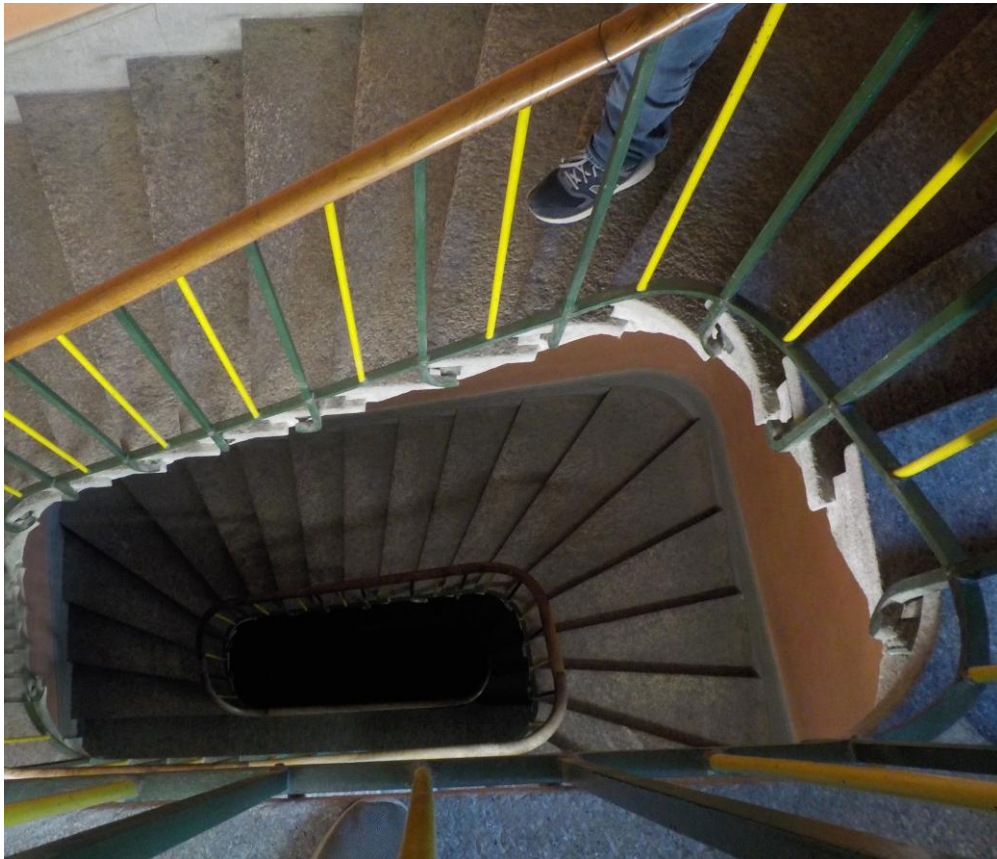
Comme aussi sur l'un des bâtiments des douanes en restauration. Ne s'agit-il pas, avec la gare de Vallorbe, d'un bien culturel d'importance nationale ?



Revenu au bâtiment principal, notre petit visiteur s'interroge.



On en a longé, des couloirs.



On en a grimpé ou descendu des escaliers, à y perdre sa jambe !



Et pour finir une bière panachée ne sera pas de trop. Merci, notre guide !

