

Des horloges et des trains, périple dans le Jura franco-suisse

L'été dernier, Historia Swiss organisait un voyage en boucle à partir de Bienne proposant à ses participants de parcourir le pays jurassien côté suisse et côté français en empruntant pour l'essentiel les transports ferroviaires. Un périple de quatre jours riche en découvertes. *Rail Passion* était du voyage...

Quand Historia Swiss, partenaire de longue date de *Rail Passion* pour l'organisation de voyages à thématique ferroviaire, nous a conviés à participer à l'un d'eux, il était tout naturel que nous lui répondions par l'affirmative. C'était l'occasion pour nous de vous faire vivre « de l'intérieur » un de ces voyages dont notre collaborateur Sylvain Meillasson, qui en est par ailleurs le sympathique autant qu'érudit animateur, se fait régulièrement, mais succinctement, l'écho dans nos colonnes. Le programme, en l'occurrence, était particulièrement alléchant : « Le Jura franco-suisse – les trains de l'horlogerie ». Le challenge consistant à partir à la découverte de cette magnifique région, de sa culture, de ses paysages, de sa gastronomie, en empruntant à peu près tout ce qui y circule sur rails des deux côtés de la frontière.

6 août – De Paris à Bienne

Le voyage proprement dit débutant fort tôt le 7 août, Historia Swiss nous avait réservé une chambre d'hôtel à Bienne, départ de notre périple, pour la veille. Pour ce parcours d'approche, nous avons emprunté d'abord le TGV Lyria jusqu'à Bâle CFF, puis l'ICN jusqu'à notre destination. Et le N d'ICN (pour « Neigezug », « train pendulaire » en allemand) a pris toute sa signification lorsque dans les courbes les plus appuyées le train s'est lentement redressé, offrant une sensation pour le moins curieuse, proche de celle que l'on peut éprouver sur le pont d'un bateau. Une arrivée à Bienne à 17 h 10 nous laisse un peu de temps pour explorer cette ville-dortoir de Berne, autrefois industrielle, qui, à la différence de tant d'autres villes suisses, semble tourner le dos à son lac. La vieille ville vaut toutefois le détour et de pimpants bus et trolleybus en livrée rouge vif et vert émeraude viennent égayer les rues à l'architecture un peu grise du quartier de la gare. Rien malgré tout qui incite à jouer les noctambules et c'est tant mieux, nous serons à pied d'œuvre frais et dispos pour le lendemain.

7 août – De Bienne à Pontarlier

Notre marathon ferroviaire débute avec un ICN Bienne – Yverdon sur une ligne qui offre un tout autre aspect du lac de Bienne longé par de magnifiques paysages de coteaux et de villages aux belles bâtisses anciennes. Lui succède celui de Neuchâtel – plus spectaculaire encore, avec vue sur le massif alpin –, dont nous suivons la rive septentrionale jusqu'à Yverdon-les-Bains, dans le canton de Vaud, où nous allons faire de nombreuses incursions au cours de ces quatre jours. Là, premier contact avec un de ces fameux chemins de fer à voie métrique suisses : l'Yverdon – Sainte-Croix, géré désormais par Travys (Transports vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Sainte-Croix). Nous y prenons une rame Stadler Be 4/4 3000, matériel de dernière génération, qui nous emmène jusqu'au terminus de la ligne (Sainte-Croix donc) pour une visite du Centre international de la méca-

nique d'art (Cima) et du musée des Automates, deux spécialités de la région, berceau de la mécanique de précision. Parmi les points forts de l'établissement, une exceptionnelle collection de boîtes à musique et d'automates de divertissement anciens mais aussi contemporains réalisés à la commande pour des particuliers.

Une fois restaurés à l'hôtel d'Espagne, tout à fait recommandable, le minibus d'Historia Swiss nous transporte de l'autre côté de la frontière aux Hôpitaux-Neufs, dans le département Doubs, pour un autre voyage dans le temps à bord du train à vapeur du Chemin de fer touristique Pontarlier – Val-lorbe (CFTPV), alias le Coni'fer. En pleine saison estivale et sous un ciel radieux, la rame historique emmenée par la 030 T Tigerli n° 5 de 1915 affiche complet pour un aller-retour sur les 8 km exploités entre Les Hôpitaux-Neufs et Fontaine-Ronde à travers des paysages



Ci-dessus : dans sa belle livrée vert émeraude et rouge, un trolleybus des TPB passe devant la gare de Bienne CFF (6 août 2016).
Page suivante : aux Hôpitaux-Neufs, la 030 T Tigerli n° 5 en tête de la rame historique du Coni'fer en attente de départ pour Fontaine-Ronde. On notera la chauffe au bois (7 août 2016).





Photos J.-C. Andrieu

Photo du haut : rame Stadler Be 4/4 3000 au terminus Travys de Sainte-Croix, dans le canton de Vaud (7 août 2016).
Ci-dessus de g. à d. : différentes pièces, anciennes ou contemporaines, toutes fonctionnelles, exposées au Centre international de la mécanique d'art (Cima)-musée des Automates de Sainte-Croix (7 août 2016).

typiquement jurassiens de pâturages pour vaches laitières et de forêt sombre de... conifères. Au terminus de Fontaine-Ronde, alors que les passagers se désaltèrent à la buvette ou assistent aux animations qui leur sont proposées (orpaillage, forgeron, fabrication de charbon de bois...), Louis Poix, un des dynamiques dirigeants du Conif'fer, nous présente *in situ* les travaux en cours de prolongement de la ligne vers Pontarlier avec une section où la nouvelle voie est déjà posée et une autre où elle le sera prochainement. L'objectif à terme étant d'exploiter le CTFPV sur toute sa longueur. De retour aux Hôpitaux-Neufs, nous reprenons notre minibus pour Pontarlier non sans un détour par le château (ou fort) de Joux, massive et haut perchée (860 m) construction fortifiée

par Vauban qui bénéficie d'une vue imprenable (c'est toute sa raison d'être) sur la cluse de Pontarlier. Pontarlier que nous rallions en soirée pour un hôtel situé juste en face de la porte Saint-Pierre, monument emblématique de cette agréable sous-préfecture du Doubs.

8 août – De Pontarlier à La Cure

Debout de bon matin, nous petit-déjeunons copieusement en prélude à une journée qui s'annonce particulièrement riche quant à la diversité des moyens de transport utilisés. Point de départ de ce marathon multimodal, la gare de Pontarlier, où nous montons à bord d'un TER pour Frasne assuré par un X 73500. Là, notre minibus prend le relais pour nous conduire au Hameau de l'Étang où nous attend

un jeune guide fort sympathique qui se propose de nous faire visiter une tourbière de la réserve naturelle régionale. Un intermède bucolique au cours duquel nous apprenons des tas de choses sur ce milieu humide qu'un esprit profane pourrait confondre de prime abord avec un vulgaire marécage.

Retour en gare de Frasne, c'est un TGV Lyria qui nous propulse de l'autre côté de la frontière, à Vallorbe, dans le canton de Vaud. L'attente d'un car AVJ pour Le Pont nous laisse tout le loisir d'admirer l'impressionnant bâtiment principal de la gare CFF, et son architecture typiquement jurassienne. Sur le parvis, nous croisons peu d'autochtones mais en revanche de nombreux promeneurs d'origine extra-européenne. Des « requérants d'asile », comme on dit ici, l'équiva-



Photo du haut : au terminus de Fontaine-Ronde sur le Conif'fer : les travaux de prolongement de la voie vers Pontarlier (à g.) sont en cours (7 août 2016).
Ci-dessus de g. à d. : sur le parcours du Conif'fer ; le château de Joux et ses fortifications construites par Vauban ; la porte Saint-Pierre à Pontarlier, arc de triomphe datant du XVIII^e siècle (7 août 2016).

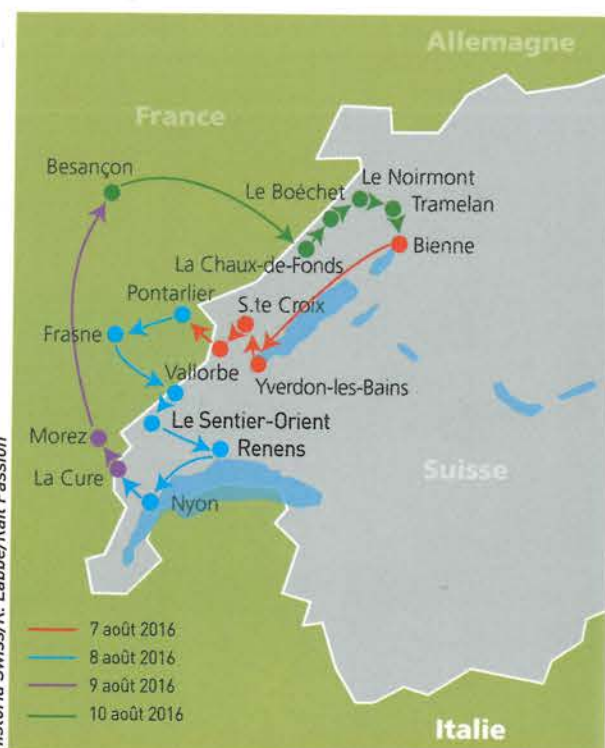
lent de nos « migrants », dont nous apercevrons ensuite le foyer à quelques encablures. Après ce qu'ils ont dû vivre, la routine du quotidien dans le district du Jura-Nord vaudois au mois d'août doit leur sembler délicieusement exotique... En gare du Pont, nous retrouvons Travys avec une rame Domino RBDe 560 qui nous emmène au Sentier-Orient, sur la commune du Chenit, toujours dans le canton de Vaux. Nous nous y sustentons à l'excellent restaurant de l'Hôtel de Ville puis nous filons à l'Espace horloger-Vallée de Joux pour y découvrir, après les boîtes à musique, une autre facette de l'industrie locale. Au gré des vitrines qui mettent en valeur une fabuleuse collection d'horloges, de pendules, de montres et autres chronomètres, une charmante hôtesse nous apprend tout ce

qu'il faut savoir sur l'histoire de la mesure du temps, notamment que l'aiguille des minutes n'est apparue qu'à la fin du XVII^e siècle et celle des secondes qu'un siècle plus tard encore. Cette parenthèse horlogère terminée, retour en gare du Sentier-Orient pour un après-midi ferroviaire d'une extrême densité que l'on en juge : un train Travys jusqu'au Day où nous grimpons dans une rame Flirt du RE Vaudois qui nous mène en gare de correspondance de Renens où nous montons à bord d'une rame IR à deux niveaux des CCF pour aller jusqu'à Nyon. Surplombant la rive septentrionale du Léman, la ligne nous offre une superbe échappée vers le sud sur le massif alpin dominé par sa majesté le mont Blanc, qui mérite effectivement bien son nom, même en été.

Et le festival des correspondances continue en gare de Nyon où nous attend un nouveau prestataire : le Nyon – Saint-Cergue – La Cure – Morez (NStCM) avec une Abe série 4/8 401-402 Stadler flambant neuve. Ici, l'ambiance est très différente des paisibles vallées jurassiennes : un usager du RER parisien ne s'y trouverait pas dépaycé ; les voyageurs pendulaires qui remontent sur les hauteurs après une rude journée de travail sur le « littoral » lémanique n'ont pas de temps à perdre. Nous non plus d'ailleurs, car il nous faut rejoindre notre logis du soir à La Cure. Mais voilà, comme partout l'été est la saison des travaux et nous devons faire halte en gare de Trélex, au tiers de notre trajet, où le train passe le relais à un autocar Citaro des TPN (Transports publics de la région



Historia Swiss/K. Labbé/Rail Passion



J.-C. Andrieu

De haut en bas :
rame du NStCM en gare de La Cure (7 août 2016) ;
l'imposant BV de la gare de Vallorbe CFF (8 août 2016) ;
une des salles de l'Espace horloger-Vallée de Joux au Sentier-Orient (8 août 2016).



« Transports romands » : un magazine suisse de proximité

Sous-titré « La revue
francophone sur les transports
publics suisses », *Transports
romands*, animé par Philippe
Claude, Sylvain Meillasson et

Blaise Nussbaum (1), se propose de faire chaque mois
le tour de l'actualité dans ce domaine en débordant
si nécessaire sur les régions limitrophes des pays
avoisnants. Généralement, chaque numéro comprend
un dossier principal centré sur un thème (le nouveau
tunnel du Gothard, par exemple, a donné lieu à
plusieurs numéros spéciaux) assorti de rubriques
récurrentes. Principalement axé sur le rail,
le magazine s'ouvre également à d'autres modes de
transport, notamment urbains ou navals. Ses études
très sérieusement étayées sont susceptibles
d'intéresser toute personne souhaitant approfondir
ses connaissances sur le rail en terre helvète.

O. B.

Contact : Transports romands, case postale 349, CH
2350 Saignelégier ; transportsromands@bluewin.ch
Internet : transrom.ch

(1) Blaise Nussbaum anime également le mensuel *Journal
du Haut*, une revue généraliste sur l'actualité de la région
de Neuchâtel.



Photo du haut : attente en gare de Morez sur la ligne des Hirondelles (9 août 2016).

Ci-dessus de g. à d. : sur le NStCM, transfert sur route en gare de Trélex à bord d'un car des TPN (8 août 2016) ; l'ancienne maison du directeur
de la saline royale d'Arc-et-Senans, pièce maîtresse de l'ensemble architectural conçu par Claude-Nicolas Ledoux (9 août 2016).

nyonnaise) qui, après un transfert au pas de
charge, fait la jonction jusqu'à Givrins. Dans
cette gare, une Be 4/4 série 201-205, un maté-
riel plus ancien que le précédent, est au départ
pour assurer la partie finale de notre trajet
jusqu'à La Cure, où nous logerons dans le bien
nommé hôtel Franco-Suisse, à cheval sur la
frontière, qui, pour cette raison, fut le siège
d'une forte activité de la Résistance pendant
la dernière guerre, et de la négociation des
accords d'Évian de 1962 mettant fin au conflit
algérien.

9 août – La Cure – Besançon

Cette troisième journée, entièrement franco-
française, s'annonce plus sobre ferroviairement
parlant. Pour commencer, le minibus nous
conduit en gare de Morez, surmontée de ses
fameux viaducs, sur la non moins fameuse

ligne des Hirondelles entre La Cluse et Ande-
lot-en-Montagne. C'est d'ailleurs là que nous
rendons à bord d'un X 73500 du TER
Franche-Comté. Une série qui règne en maître
sur ces petites lignes, ce qui tranche avec l'in-
finie variété des matériels suisses, mais il faut
avouer que l'ATER, avec ses espaces vélos et
ses vastes plates-formes, est parfaitement
adapté aux missions qui lui sont confiées.
À Andelot, nous quittons la ligne des Hiron-
delles pour un autre X 73500 direction Arc-et-
Senans. Notre arrêt dans cette petite com-
mune du Doubs a pour objet la visite de la
fameuse saline royale éponyme. Pour le béo-
tien, le mot « saline » évoquerait plutôt un dis-
positif de type marais salant, d'où l'on extrai-
rait le précieux or blanc. Rien de tout cela à
Arc-et-Senans qui se présente comme un
majestueux ensemble de bâtiments disposés

en demi-cercle où était traitée une saumure
extraite à 21 km de là à Salins-les-Bains et
acheminée par une canalisation enterrée. Ins-
crit au Patrimoine mondial de l'Unesco, l'en-
semble architectural, édifié entre 1775 et 1779
et magnifiquement rénové, ne manque pas
d'allure et vaut largement le déplacement.
C'est malheureusement l'un des seuls témoi-
gnages existants du talent de Claude-Nicolas
Ledoux, auquel un beau musée est dédié dans
l'enceinte même de la saline.
La visite terminée, nous reprenons un TER
pour Besançon-Viotte et sa tour de l'horloge
datant de la reconstruction du BV au début des
années 60. Tôt arrivés à notre hôtel, nous dis-
posons d'un peu de temps libre, consacré à la
découverte du centre-ville piétonnier et à la
« chasse » aux tramways CAF Urbo 3 bleu tur-
quoise du réseau Ginko de l'agglomération.



J.-C. Andrieu



Contact : Historia Swiss Sagl,
via Romerio 1, CH 6600 Locarno ;
tél. : + 41 91 752 04 00 ;
info@historiaswiss.com.
Internet : www.historiaswiss.com

En haut de g. à d. : rame de tramway dans le centre historique de Besançon (9 août 2016) ; sur les CJ en gare de Glovelier ; sculpture horlogère à Besançon-Franche-Comté-TGV (10 août 2016).
Ci-contre à g. : Régiolis Z 51500 et X 73500 à Besançon-Viotte (9 août 2016).
Ci-contre à d. : rame CJ au PN du Boéchet sur La Chaux-de-Fonds - Glovelier (10 août 2016).

10 août - Besançon - Bienne

C'est d'ailleurs à bord d'un de ces rames que nous rejoignons la Viotte le lendemain afin de prendre un TER qui fait halte en gare de Besançon-Franche-Comté-TGV sur la LGV Rhin - Rhône. Une gare-passerelle plutôt agréable avec ses cheminements aux toits végétalisés et son hall décoré d'un mécanisme d'horlogerie géant rappelant l'un des « marqueurs » emblématiques de la culture locale. Luminosité, légèreté, discrétion, l'architecture contemporaine n'a pas toujours fait siennes ces caractéristiques...

Un court voyage en Duplex et nous voilà dans la gare voisine de Belfort-Montbéliard-TGV où nous reprenons notre fidèle minibus avec lequel nous traversons une nouvelle fois la frontière pour rallier la gare de Glovelier (canton du Jura)

des CJ (Chemins de fer du Jura), autre représentant de la constellation des chemins de fer secondaires suisses. Nous y empruntons une rame GTW Stadler-Adtranz ABe 2/6 série 631-634 qui doit nous « monter » au Boéchet, sur la commune des Bois (toujours dans le canton du Jura). Dans un décor verdoyant, parfois en tranchée, les 500 m de dénivelé sont vite avalés par ce petit matériel métrique du genre teigneux aux accélérations réjouissantes.

Au Boéchet, nous visitons le modeste musée Espace paysan horloger, qui rend hommage aux « petites mains » de la profession, qui fournissaient les pièces mécaniques de base aux fabricants, nous nous restaurons tout aussi modestement puis nous reprenons notre exploration du réseau des CJ. D'abord, en revenant quelque

peu sur nos pas jusqu'au Noirmont, où nous procédons à l'interview impromptue d'un conducteur à la portière de la cabine de sa motrice Abe 4/4 641 attelée à une rame de wagons-tombereaux d'ordures ménagères stationnant en gare. Le temps de voir poindre notre train, desservant l'autre ligne à voie métrique des CJ, entre Le Noirmont et Tavannes. De là, une rame des CFF nous ramène à Bienne et la boucle est bouclée... où devrait l'être car, à Bâle, l'attente du train de Paris nous offre un dernier sursis pour admirer le fascinant ballet des trams jaunes de la BLT et verts de la BVV sur l'esplanade de la gare...

(Remerciements à Sylvain Meillasson, Blaise Nussbaum et Fernando Alessandri dit « Alex » pour leur disponibilité et leur efficacité.)

