De Morez à Nyon, un article de la FAVJ du 30 juin 1921

De Morez à Nyon.

C'était samedi 25 juin, par un temps idéal, que quatre représentants de La Vallée, dont M. Léon Aubert, municipal, et C. Dufaux, chef d'exploitation du P.-B., se rendirent à Morez pour assister à l'inauguration du chemin de fer électrique lequel relie cette ville aux rives du Léman.

C'est en 1912 qu'ont été commencés les travaux sur la section suisse et l'inauguration du Nyon-St-Cergue (19,800 mètres) eut lieu le 12 juillet 1916, après une interruption d'environ un an par le fait de la guerre. Pendant celle-ci, la frontière étant fermée, les relations entre les deux pays furent forcément plus que restreintes; aujourd'hui, n'y a-t-il pas encore l'encombrante formalité des passeports!

A l'arrivée à Morez, la fanfare est déjà sur pied. Un carré compact de population assiste à

la décoration de trois poilus. Dans la ville admirablement pavoisée, ce qui frappe plus encore, c'est le nombre des mutilés de la guerre ; triste souvenir d'un cauchemar à peine dissipé.

Peu après 8 heures, le train des invités s'avance ; collation et présentations sont terminées. Le gouvernement français est représenté par M. Gaston Vidal, sous-secrétaire d'Etat ; celui-ci est accompagné des deux sénateurs du Jura MM. Bérard et Brocard, et du colonel Anthoine, chef de brigade, en grande tenue.

Le préfet du Jura M. Guillemot est flanqué des sous préfets de Dôle, Poligny et St-Claude, de son secrétaire général M. Daudon et des conseillers de préfecture, tous en uniforme. Signalons encore la présence de M. Molitor, inspecteur d'académie du département, de M. Alengry, recteur de l'académie de Besançon, de M. Liasac, maire de Morez, de M. le chef de service Contejean, directeur des postes du département, de M. Péclet, maire des Rousses, connu très avantageusement chez nous, etc., etc.

Le cortège des invités prend donc d'assaut ce train réservé aux invités officiels. L'agencement et le confort des voitures de très grande dimension font l'admiration de chacun. Sur la plateforme du dernier vagon, nous avons la bonne fortune de posséder M. de Blonay, l'ingénieur-constructeur de la ligne, qui nous donne aimablement tous les renseignements désirables.

Morez est situé dans un bas-fonds, et ce n'était pas un petit problème que de faire aboutir une ligne de quelque importance à cette localité. Et voici que des auto-motrices (500 HP à courant continu de 2000 volts) remorquent avec une facilité surprenante des trains de 65 tonnes. Cette ligne internationale de 42 km. fait donc le plus grand honneur à la Société anonyme Dyle et Bacalan (au capital de 60 millions), principale actionnaire, qui en assura la construction complète.

En hiver des chasse-neige spéciaux, avec hélice rotative, tiendront la voie toujours libre ; l'éclairage et le chauffage se feront à l'électricité, celle-ci étant fournie par la Compagnie des eaux de Joux.

Un contraste frappant existe entre les versant français et suisse ; dans le premier, à deux ou trois exceptions près, les rails suivent fidèlement la route et les traverses sont de bois ; dans le second, pour éviter la poussière, la ligne est presque toujours indépendante et les traverses sont de fer. A l'usage, on pourra se rendre

compte des inconvénients des deux systèmes qui ne sont, paraît-il, pas négligeables du tout.

Nous quittons donc Morez traversé dans toute sa longueur (2 km.) par la ligne pour nous engager dans les gorges de la Bienne, véritable paysage alpestre, dont le torrent impétueux gronde dans le fond sans qu'il soit possible de l'apercevoir.

A la montée nous passons dans deux tunnels (Le Turu et Sous-les-Barres) pour longer les flancs escarpés du bief de la Chaille. La rampe est forte; elle atteint parfois du 65 ‰ et certains contours n'ont pas un rayon supérieur à cinquante mètres.

Sans effort et sous un ciel radieux, nous arrivons sur le plateau des Rousses (1100 m.) laissant le fort à notre droite pour admirer le Noirmont et le lac; celui-ci vient d'être acheté par un grand industriel d'Epinal pour la bagatelle de 40,000 francs; voilà un bien-fonds qui ne craint ni le vol, ni l'incendie, pas même les buveurs!

Après avoir salué les Rousses au passage, nous arrivons à la station frontière de la Cure. Au lieu de faire une seule gare internationale, vu les exigences de la guerre, on en a fait deux. La douane et la police veillent; il s'agit de se présenter les poches vides et la conscience en repos. Pour aujourd'hui, toutes les formalités sont supprimées, et les choses n'en vont pas plus mal pour cela.

Après une nouvelle rampe nous arrivons au point culminant de la ligne (1300 m.) puis dans les pâturages de la Givrine où se fêtait autrefois la mi-été. A notre droite est la croupe verdoyante de la Dôle, flanquée de sombres forêts; dans le fond paissent de superbes troupeaux dont le carillon des clochettes fait toujours si bonne impression. Les chalets, avec leur toit touchant presque le sol, donnent à l'ensemble une impression de paix et de solitude qu'on ne peut trouver qu'en montagne.

Point connu des touristes, de tout temps le rendez-vous de ceux qui aiment la montagne, et le confort des bons hôtels, St-Cergue offre à ses hôtes la vue la plus belle de la ligne; en montant à l'Observatoire nous pouvons admirer la majesté du panorama unique allant de Genève à Montreux et de Givrins au Mont-Blanc.

De St-Cergues à Arzier, nous sommes presque en palier et complètement dans la verdure, à travers des propriétés communales riches en forêts et excellents pâturages.

Sans transition nous arrivons devant le panorama éblouissant de la gare d'Arzier, vrai belvédère perchée sur un éperon de verdure, dominant à 900 m. d'altitude la plaine et le Léman, et offrant une vue merveilleuse sur les Alpes fribourgeoises, bernoises et valaisannes. Au milieu de cette chaude journée d'été, tout est embrumé ; seul le Mont-Blanc émerge et domine tout le panorama avec la tranquille majesté que nous lui connaissons.

Nous passons dans un tunnel en hélice, et, après de savants développements, nous arrivons au charmant village du Muids, laissant sur notre gauche Bassins dont l'église ressemble à une forteresse surplombant un profond ravin séparant les deux villages.

Voici Genollier avec son église à tour carrée bâtie sur la fromagerie ou vice-versa. On prétend que l'ancien couvent d'Oujon, construit en pleine montagne y avait son poulailler. Ce nom de Genollier viendrait donc du mot patois « dzenellies ». Un château fort devait y exister à une époque fort reculée ; on n'en voit plus que des vestiges de murs. Ce village est remarquable par ses fontaines alimentées par une source qui ne le cède en rien à celle de Divonne.

Urbain Olivier a vécu à Givrins ; avec cette commune, nous sommes en plein pays de Cocagne, puisque les bourgeois y connaissent encore le régime des « répartitions » en beurre, fromage et bois. Ah! l'heureux petit village.

Nous passons sur un magnifique viaduc et débouchons à Trélex d'où nous filons directement à Nyon en passant par le moulin et la scierie de l'Asse.

Le passage de la chaine du Jura (42 km.) se fait ainsi en deux heures alors que les vieilles diligences en mettaient neuf, laissant une impression d'enchantement produite par la variété des sites entrevus et qu'on désire revoir. Aussi arrivons-nous à Nyon sans fatigue d'aucune sorte.

Le chemin de fer, sauf quand il coupe les superbes campagnes avoisinant cette dernière ville, nous semble bien compris. L'agencement des gares est des plus simples ! leur construction a été faite avec un goût parfait de ce qui convient à la campagne vaudoise ; cachées dans la verdure, elles font honneur à leur architecte et à la Compagnie du N.-St.-C.-M.

Cette ligne ne sera pas d'une grande utilité pour la Vallée de Joux ; elle ne pourra déployer ses effets qu'avec un raccordement Brassus-La Cure ou Brassus-Les Rousses. Nous savons que la question s'agite, les projets s'élaborent et, en attendant que nos souhaits se transforment en réalités, nous nous faisons un devoir et un plaisir de remercier M. Edmond Auberson, syndic de St-Cergue et président du Conseil d'administration pour sa gracieuse invitation et sa cordiale réception. Nous aurons peut-être le plaisir d'y revenir dans notre prochain numéro.

De Nyon à Morez, un article de la FAVJ du 7 juillet 1921

De Nyon à Morez.

Il y a huit jours (sur le journal), nous arrivions à Nyon. Cette ville est intéressante à plusieurs points de vue ; nous pourrions parler de son ancienneté d'abord, puis, franchissant les siècles, de la dernière fête cantonale de gymnastique où la section du Sentier a laissé des souvenirs qui nous sont rappelés par M. Charles Collins, directeur du cortège officiel.

Aux sons de la musique, nous voici bientôt

sur la magnifique place des Marronniers, de moindre étendue que celle de Perd-Temps, mais combien plus reposante; de là le coup d'œil sur le lac et les Alpes est superbe. Les Nyonnais ont bien fait les choses; la collation est non seulement louable au point de vue du palais, elle l'est aussi au point de vue de l'organisation. Les discours, pas assommants du tout, sont limités à deux, aussi produisent-ils leur maximum d'effet.

Après que le syndic de la ville, M. Louis Bonnard, eut d'une façon charmante souhaité la bienvenue à tous, M. Gaston Vidal, représentant de l'Etat français, monte à la tribune. Le silence est parfait; la forte voix de l'orateur porte loin; la foule écoute. Les cœurs palpitent et les paupières se mouillent lorsqu'il parle de la guerre qui a fait tant de veuves, tant d'orphelins, tant de deuils enfin que la France a besoin du réconfort des sympathies du monde et surtout du monde civilisé. Pour faire plaisir aux Genevois, il leur fait entendre que les questions pendantes entre les deux pays se résoudront dans un esprit conciliant mais aussi « de sacrifice » et de collaboration intelligente.

Après le grand œuvre de la victoire de la liberté sur la barbarie, il s'agit d'établir la paix pour toujours. Après la guerre hideuse, horrible, faite et organisée par des cerveaux en démence, il faut que les nations libres sachent se donner la main pour la défense de leur idéal: le progrès social, le progrès de chaque conscience sur lequel repose le progrès humain.

Ce discours, commencé par une admirable définition du citoyen cherchant la liberté dans l'ordre et la justice et exerçant la justice dans la liberté, se termine dans une superbe envolée en l'honneur de notre petit pays, premier embryon de la Société des nations.

Il s'agit maintenant de refaire le trajet en sens inverse. Nous n'avons plus la fraîcheur du matin; la chaleur nous empêche d'admirer la campagne autant qu'à la descente, mais patience, la montagne est tout proche. Sans arrêt nous repassons devant ces bons villages vaudois dont les syndics respectifs nous font des éloges qui sortent du cœur.

M. Eberhardt regrette cependant la diligence de cinq à huit chevaux qui faisait de Trélex un relai important. M. J. Wuischpard nous assure que Givrins ne se laisse pas surpasser au point de vue littéraire depuis qu'Urbain Olivier l'a habité ; quoique sans église, ce village a, nous dit-il entre autres, un sentiment religieux très développé. Nous le croyons sur parole pour écouter M. A. Prod'hom qui nous vante l'eau de son village (qu'il ne boit pas d'habitude) et les fromages des montagnes de Genollier. Si jamais nous repassons dans ce village, nous saurons nous rappeler de ses promesses. M. Lucien Dorier nous présente sa commune avec bonhomie ; Arzier-le-Muids est en pente telle que les esprits plats ne sauraient y demeurer ; plus on s'élève, plus belles sont les fleurs, plus agréable est la température, meilleures sont les gens ! Il n'y a pas à dire, le montagnard aura toujours le dernier mot.

Sans fatigue et surtout sans ennui, nous arrivons à St-Cergues où M. Louis André a fait préparer une collation à la gare ; il nous présente des jeunes Vaudoises les bras chargés de plateaux sur lesquels la couleur ambrée domine ; le palais se rafraîchit délicieusement, les langues se délient, nous retrouvons partout des connaissances ; mais voici notre ami François Reymond qui nous dirige bientôt vers l'Hôtel de l'Observatoire où doit avoir lieu le banquet.

Les quelques quatre cents participants sont bientôt casés et restaurés. Le dîner est servi avec un ordre et une célérité qui font honneur à M. Auberson, propriétaire. Il paraît que la clientèle française lui est restée fidèle ; la nouvelle voie de communication ne fera donc qu'augmenter le mouvement des étrangers et des touristes dans ce charmant village, centre très important de promenades et d'excursions variées.

Pendant que le champagne arrose un menu de premier choix, une série de discours est adressée aux personnages officiels. Comme on a eu soin de mettre la presse dans une salle à part, nous n'en n'avons entendu que les applaudissements.

Qu'on nous permette cependant d'insister sur celui de M. de Blonay, ingénieur-constructeur de la ligne et décoré le matin même de la rosette

de la Légion d'honneur. En voici les principaux passages :

« On dit que les entreprises heureuses n'ont pas d'histoire ; eh bien, si vous le permettez, nous ferons mentir ce proverbe, car notre entreprise est heureuse, aujourd'hui, d'avoir pu, après neuf années de travail, terminer cette ligne internationale de 42 km.....

» C'est en 1885 que naquit le premier projet d'une traversée du Jura par le Col de St-Cergue, projet qui échoua, devant les difficultés insurmontables pour l'époque que présentait semblable construction.

» Un deuxième projet, prévoyant une ligne à crémaillière de Nyon à St-Cergue, vit le jour en 1897, mais échoua également.

» Enfin en 1899, une concession fut donnée à une ligne dite : « Nyon-Jura », dont le tracé, partant de Nyon, desservait le pied du Jura Vaudois jusqu'à Gimel, avec embranchement possible sur St-Cergue.

» Si cette dernière concession échoua également, ce fut cependant sur cette base que prit naissance en 1912, grâce à l'initiative du Bureau de Vallière et Simon, de M. Thélin, juge fédéral, Lausanne, de MM. Auberson et Péclet, en collaboration avec la Société Dyle et Bacalan, *la Cie du Chemin de fer électrique Nyon-Morez*, qui aujourd'hui fête le parachèvement de son œuvre.

» Les études et les travaux du côté suisse furent entrepris immédiatement, soit le 15 juin 1912. Les principales difficultés rencontrées du côté sud furent les mauvais terrains. C'est dans la marne glaciaire que furent fondés les travaux d'entrée en ville de Nyon, c'est également dans cette marne, tantôt dure, tantôt liquide, que furent fondés les viaducs de l'Asse, de Givrins, des Allevays, ainsi que les tunnels d'Arzier et de St-Cergue dans lesquels vous avez passé ce matin. Ceux d'entre vous, Messieurs, qui connaissent les aléas et les imprévus que causent aux grandes entreprises les terrains instables, peuvent par cette rapide description se représenter que « tout ne fut pas rose » durant cette construction, surtout au moment de la fonte des neiges, alors que les remblais se tassent, que les tranchées s'éboulent et que les ruisseaux débitent à pleins bords. Cependant à force d'assainissements et de drainages, d'aqueducs et d'ouvrages d'art, la Société Dyle et Bacalan finit par avoir raison de ces terrains et actuellement, depuis 5 ans, plus rien ne bouge.

» Les travaux, commencés en 1912 et interrompus en 1914 par la guerre, au moment où la pose de voie atteignait Arzier, ne furent repris qu'en 1915, et, le 16 juillet 1916, on pouvait inaugurer le tronçon Nyon-St-Cergue. — Cette inauguration aurait pu avoir lieu un an plus tôt, si les câbles de cuivre destinés aux lignes d'alimentation et de contact, arrivés d'Amérique au Havre en octobre 1914, n'avaient pas été réquisitionnés par l'armée française, et convertis en fusées d'obus. Il fallut attendre juin 1915 pour en avoir de nouveaux.

» Quant au tronçon St-Cergue-La Cure, il était achevé en 1917 seulement et il n'y eut aucune inauguration, la frontière étant strictement fermée et les Suisses trop bons voisins pour se réjouir sans leurs amis de Morez.

» C'est pourquoi, Messieurs, nous vous avons conviés aujourd'hui à l'inauguration des tronçons St-Cergue-La Cure et Morez-La Cure.

» Les années de travaux, de 1907 à mai 1921, comptent parmi les mauvais jours de l'entreprise.

» Ce fut d'abord le manque absolu de main-d'œuvre. Impossible de trouver un ouvrier de plus de 16 ans ou de moins de 60 ans, et encore, aucun n'était-il professionnel. Ce furent des démarches sans nombre pour obtenir, mais en vain, des ouvriers italiens ou suisses, pour accélérer les terrassements. Toute la main d'œuvre disponible fut employée, jusqu'aux convalescents en séjour au fort des Rousses et aux ouvriers Kabyles que le centre de Marseille envoya en plein hiver, époque à laquelle ils étaient d'ailleurs inutilisables. Ce fut ensuite le manque absolu de matières premières. Pour avoir un vagon de chaux ou de ciment il fallait chercher à Paris au Ministère de la Guerre des bons de livraison, puis des bons de priorité de transport, et ensuite se rendre à l'usine, laquelle en général ne livrait pas, puis ensuite trouver un vagon pour le chargement, si la chance vous avait permis d'obtenir les ciments désirés.

» Souvent, c'est par camion que nous dûmes faire chercher à plus de 200 kilomètres de distance, ces matières premières nécessaires à la marche du chantier.

» Lorsqu'enfin arriva la pose de la voie, c'est par camion également que nous dûmes transporter les rails, faute de charbon pour les locomotions de travaux.

» La Société Dyle et Bacalan a travaillé avec opiniâtreté et acharnement pendant 9 ans à la réalisation de cette ligne de 42 km. de longueur.

» Le résultat financier de cette entreprise n'est pour le moment pas brillant; la Société Dyle et Bacalan a en effet dû engager plusieurs millions dans cette entreprise, dont elle n'est couverte actuellement qu'en partie. Elle espère néanmoins que le Département saura lui tenir compte de ses efforts et lui permettra prochainement de rentrer dans une partie au moins de ses débours.

» Mais si, par la construction de cette ligne, notre Société a pu contribuer à resserrer les liens d'amitié des populations Vaudoises et Suisses, avec les populations si sympathiques du Département du Jura, si par cette ligne, s'établit non seulement un courant commercial et touristique mais encore et surtout un courant d'estime réciproque et de cordiale amitié entre les deux côtés de cette grande barrière naturelle qu'est le Jura, la Société Dyle et Bacalan estimera avoir accompli une œuvre utile et durable, et elle ne regrettera ni son temps ni sa peine. »

Dans son discours M. de Blonay n'oublie aucun de ses collaborateurs pas plus que les personnages politiques qui, du côté français, ont usé de leur influence pour faire aboutir cette intéressante entreprise.

Nos grands quotidiens ayant résumé ou mentionné les autres discours, nous n'y reviendrons pas. L'heure du départ sonne et nous voici de nouveau aux Rousses où, après avoir rendu les honneurs à une splendide collation, nous n'échappons à un déluge de discours qu'en prenant le premier convoi en partance pour Morez.

Au point terminus, nouveaux discours, nouvelle rasade et, enfin, visite à une exposition d'un intérêt tel qu'il faudrait avoir de la place en surabondance, ce qui n'est pas le cas. Mais il ne faut abuser de rien, pas même de la patience du lecteur, voilà pourquoi il faut poser la plume pour ne la reprendre que lorsque nous inaugurerons, dans un avenir qui ne semble pas trop éloigné, la nouvelle voie Brassus à ... ??? La Cure ou les Rousses.