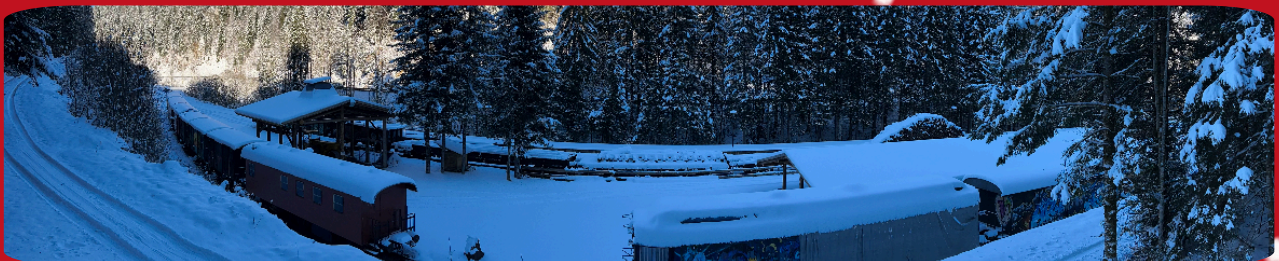


CHEMINÉE CONI'FER

Décembre 2025



Le Coni'fer vous souhaite une
belle année 2026 !

N°35

SOMMAIRE

- 
- 3 Le mot de la présidente
 - 4 Les brèves
 - 6 Dispositif local d'accompagnement
 - 7 Le nouveau conseil d'administration
 - 8 Saison estivale
 - 9 Fontaine Ronde
 - 10 Les portraits
 - 12 Retour Tigerli
 - 14 Autorail
 - 15 Suivi travaux matériel
 - 16 Nos villages
 - 18 Congrès UNECTO
 - 19 Ils animent notre association
 - 20 150 ans de la ligne Pontarlier-Vallorbe
 - 22 Le Coni'fer à besoin de vous
 - 23 Nos évènements
 - 24 Galerie photo

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

La présidente

Chers amis du Coni'fer,

L'année qui s'achève a été riche et vibrante, portée par l'engagement indéfectible de nos bénévoles.



Méline VIENNET

Sur les rails, le train-restaurant a connu une affluence record. La nouvelle carte, préparée sur place avec soin, a conquis aussi bien les groupes que les voyageurs venus en famille ou entre amis.

Pour nos circulations régulières, nous avons dû nous résoudre à une saison sans vapeur. Notre 030TU, récemment acquise, demande des travaux plus lourds que prévu. Par prudence et sécurité, nous avons préféré confier la traction à notre fidèle 66 000. Mais cette absence n'a pas empêché la magie d'opérer grâce aux visites guidées de la source, à l'ouverture de notre dépôt, à l'exposition de la BR 52 et aux animations déjà bien ancrées (wagon-musée, distillerie, buvette, meule..).

Un nouvel abri a été construit pour la meule, pensé à la fois pour la protéger et pour accueillir, demain, d'autres animations. Le Köff bleu est en pleine restauration, le toit de l'Orient Express reprend vie, et les travaux sur les aiguillages avancent. Le Spoutnik Château de Joux, lui, poursuit son chemin vers une mise en service espérée pour l'été 2026.

Et puis, il y a eu ce moment fort : au mois d'octobre, après plus de dix ans de silence, les moteurs de l'autorail X2426 ont enfin retrouvé leur souffle. J'en profite également pour remercier les bénévoles des autres associations, notamment de l'ABFC et de l'ATTCV, qui sont venus nous prêter main-forte.

Et la plus belle nouvelle de l'année : le retour de notre Tigerli, en décembre. Elle n'est pas encore prête à reprendre la voie, mais déjà son arrivée redonne de l'élan à toute l'équipe. Quatre mois de travaux l'attendent encore.

Cette année a montré combien quelques bénévoles déterminés peuvent accomplir de grandes choses. Mais nous restons trop peu nombreux face à l'ampleur de nos projets. Alors n'hésitez pas à parler du Coni'fer autour de vous !

L'année 2026 s'annonce déjà bien remplie : trains-repas, retour des trains à vapeur, soirée du Nouvel An. Avec vous, elle promet d'être encore plus belle et animée !

**Je vous souhaite, à vous et à vos proches,
de très belles fêtes de fin d'année !**

Méline VIENNET

LES BRÈVES

Claire Scherrer

C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris, au début de l'été, le décès de Claire, qui se battait depuis plusieurs années contre la maladie. Épouse de Bernard, notre nouveau membre du conseil d'administration, elle a été une bénévole engagée pendant de longues années.

Entre sa participation aux spectacles des Sons et Lumières et la vente des billets en caisse, elle ne manquait jamais une occasion de donner de son temps. Moins présente ces dernières années en raison de la maladie, un certain nombre de bénévoles ont accompagné Bernard lors de l'enterrement, qui s'est tenu à Métabief.



Train des dames

C'est une nouveauté pour l'association, la soirée fête des mères version chippendales fait son entrée au Coni' fer.



Avec non moins de 75 convives, cette première édition fût un succès dans une ambiance festive et chaleureuse.



Cleaners



Suite au tournage de l'émission Les Cleaners en février dernier, nous avons convié l'ensemble des bénévoles à une soirée de projection.



Entre rires, rappels de souvenirs et quelques découvertes de "talents cachés" devant la caméra, ce fut un moment convivial qui a permis à chacun de revivre cette belle aventure.

LES BRÈVES

Trains Halloween

Record battu ! 665 voyageurs pour ces deux trains d'Halloween, soit un nouveau record de fréquentation pour cette période.

Décoration du site de Fontaine-Ronde et des wagons ainsi que jeu d'enquête pour les enfants étaient au rendez-vous pour le plus grand bonheur des visiteurs.



Repas bénévoles



Le 31 octobre 2025, le conseil d'administration avait convié l'ensemble des bénévoles de la saison à partager un moment convivial autour d'un repas.

Mécaniciens, caissières, chefs de trains, formateurs, serveurs, agents de la voie... tous étaient conviés pour conclure la saison 2025 qui s'achève. Au total, 52 adultes et 4 enfants étaient présents pour une soirée réussie.

De Giorgi

Les premiers camions de ballast sont arrivés cet automne, marquant une nouvelle étape dans le prolongement de la voie prévu pour le printemps. Ces travaux ne pourraient se poursuivre sans le soutien précieux de l'entreprise De Giorgi, notre plus grand mécène.

Grâce à la mise à disposition de matériel, aux dons de remblais et à divers travaux réalisés bénévolement, ces coups de main nous permettent d'avancer concrètement. Une mention spéciale pour les travaux de falaise, effectués par l'entreprise sur plusieurs semaines.



DISPOSITIF LOCAL D'ACCOMPAGNEMENT

Le Coni'fer se prépare à un nouveau cap grâce à l'accompagnement du DLA

Depuis plus d'un an, le Coni'fer bénéficie de l'appui du **Dispositif Local d'Accompagnement (DLA)**, un **dispositif national** visant à **soutenir les associations et structures de l'économie sociale et solidaire** dans leurs projets de développement. Concrètement, le DLA propose un accompagnement personnalisé, en mettant à disposition des **conseils** d'experts pour aider les associations à structurer leur organisation, **consolider** leur modèle économique et **planifier** leur développement à long terme.

Pour le Coni'fer, cet accompagnement intervient à un moment charnière, alors que l'association connaît un **essor important de ses activités**, comprenant notamment les **travaux sur le matériel ferroviaire**, le **prolongement de la voie** et **l'organisation de circulations**. Deux professionnels ont été mobilisés pour ce suivi : **Béatrice Parreil**, responsable du DLA du Doubs, et **Frédéric Soubeyran**, consultant au sein du cabinet de conseil Chantier Mobelee.

Depuis le début de l'année, une **dizaine de séances de travail** ont été organisées. Ces rencontres ont permis de réfléchir à différents aspects stratégiques de l'association : le **modèle économique**, la **mission** et les **valeurs** du Coni'fer, ainsi que la planification des travaux sur le long terme. Plusieurs besoins et priorités ont émergé de ces échanges :

- **Optimisation du matériel et des espaces** : le Coni'fer dispose d'un stock conséquent de matériel, dont certains éléments sont déjà mis en vente. L'association doit désormais organiser un tri et un rangement efficaces pour faciliter son fonctionnement.
- **Renforcement des équipes bénévoles** : le recrutement de bénévoles qualifiés, notamment en mécanique diesel et en entretien de la voie ferrée, est devenu une priorité pour soutenir le développement des activités.

Par ailleurs, le Coni'fer s'apprête à franchir un nouveau cap avec le **recrutement de son premier salarié en CDI** à partir **d'avril 2026**. Ce poste stratégique comprendra des missions variées : coordination des travaux, formation des bénévoles, conduite des trains et réalisation de divers travaux sur le matériel ferroviaire.



L'accompagnement du DLA s'est également traduit par des **rencontres** en petit comité avec les **élus locaux** : **représentants du département**, des **communes traversées**, de **l'office du tourisme** et du **Grand Pontarlier** afin de discuter des projets de développement de l'association et de recueillir leurs avis et suggestions. De nouvelles rencontres avec les élus et le cabinet de conseil seront programmées pour poursuivre cette réflexion et consolider les orientations stratégiques du Coni'fer.

LE NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Méline
Présidente



Joaline
Secretariat



Odin
Trésorerie



Rémi
Vice président
Sécurité



Loulou
Voie



Guillaume
Exploitation



Bernard
Partenariat



Louise
Communication



Arnaud
Dépôt - halle



Frédérique
Bénévole



Michel
Manifestations



Corinne
Adjointe
secrétariat



Christine
Adjointe
trésorerie

La dernière Assemblée Générale, année d'élections oblige, a apporté un peu de mouvement au sein du Conseil d'administration. Voici un rapide portrait des nouveaux venus :

Arnaud : Bénévole depuis maintenant deux ans, Arnaud est un véritable bricoleur. Si l'électricité est son métier, il touche à tout : plomberie, soudure, étanchéité... C'est le « passe-partout » qui manquait à l'équipe ! Acteur clé du réaménagement de la halle pendant le tournage des Cleaner's, il est désormais responsable des bâtiments. Entre rangement, amélioration des espaces et multiples travaux, Arnaud ne s'ennuie jamais au Coni'fer.

Bernard : A-t-on vraiment besoin de le présenter ? D'abord venu donner un coup de main pour le vingtième anniversaire de l'association, Bernard s'est très vite intégré à l'équipe. Après avoir brillamment obtenu son habilitation de chef de train, cet ancien boulanger affectionne particulièrement les trains-restaurants. Fraîchement retraité, il souhaitait s'investir davantage : le poste de responsable des partenariats lui a donc été confié.

Guillaume : Après de longs mois d'attente, le Coni'fer tient enfin son nouveau responsable d'exploitation ! Parti plusieurs années près de Toulouse pour des études en génie mécanique, Guillaume est un enfant du Coni'fer. Avec Paul et Quentin, le trio infernal a passé son enfance à traîner dans les gares et à prêter main-forte aux travaux. Aujourd'hui, Guillaume reprend également la responsabilité des locomotives à vapeur et du matériel remorqué, fort d'expériences dans plusieurs associations : Le Creusot, la Doller, ou encore chez nos voisins suisses.

L'ÉTÉ À FONTAINE-RONDE

Il y a un an déjà nous vous parlions du développement du site de Fontaine-Ronde. Cette année encore, de nouveaux travaux ont été réalisés par les bénévoles toujours aussi motivés. Voici un aperçu de ce nouveau panorama.

Animations :

Cet été encore, nombreuses animations ont peuplé le site de Fontaine-Ronde. Au programme, animations musicales (accordéon, chant) ou encore marché artisanal, l'été a bien été rempli. Il ne faut pas oublier les chevaux qui ont été déplacés cette année à la place de l'ancienne meule.

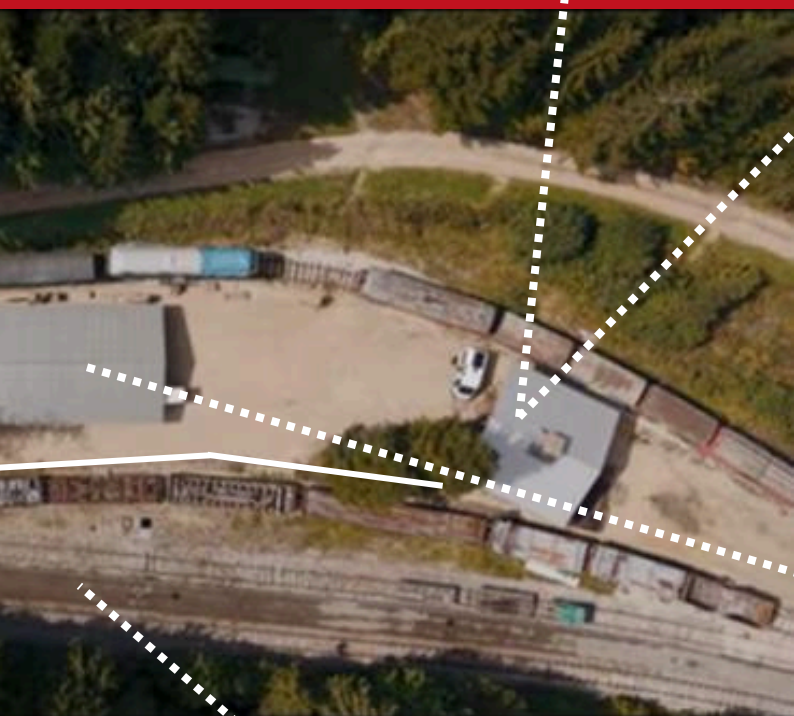


Barrières :

Avec l'allongement du site (wagon musée et distillerie, nouvel abri de la meule), il fallait de nouvelles barrières. Durant le printemps, les anciennes ont été enlevées, puis ce sont **56 piquets** plantés et **68 planches** vissées sur un total de **507m** pour une meilleure sécurisation du site.

Meule de charbon de bois et nouvel abri :

Bis repetita pour le charbon de bois de Fontaine-Ronde. Une nouvelle fois, Henri et Yvette ont animé le site avec leur meule, conséquente de **25 stères** cette saison. Nouveauté toutefois, la meule s'est déplacée sur le site pour trouver un nouvel abri en rondin de bois. Similaire à la construction de l'année dernière, cet abri est plus petit (9m x 9m) mais plus haut et accueille sur son toit le fameux tuyé du Haut-Doubs. Un grand merci à Jean-Claude et Victor, les deux maîtres d'œuvre de cet ouvrage.



Guinguettes :

400 : c'est le nombre de repas servis lors des **3 guinguettes** en août. José & Luis (groupe gipsy), les vieux de l'Hôp et Benoît Chabod ont animé ces 3 soirées où convivialité et bonne ambiance étaient au rendez-vous.



Locomotive diesel :

Faute de vapeur, c'est notre locomotive diesel (66000) qui a assuré l'ensemble de nos circulations cet été. Entre animations à Fontaine-Ronde, visite de la locomotive 150Y à quai aux Hôpitaux Neufs ou encore visite du dépôt à l'arrivée, les voyageurs n'en étaient pas pour autant déçus.



LES PORTRAITS

Mécaniciens diesels

Au cœur de notre association, les **mécaniciens diesel** sont les gardiens d'un savoir-faire, les artisans qui redonnent vie à des engins. Leur mission ? Assurer la **pérennité d'un patrimoine** roulant, tout en garantissant la **sécurité** et la **fiabilité des circulations**, qu'elles soient touristiques ou techniques.

Leur profil est varié : anciens agents de la SNCF, passionnés autodidactes, jeunes en formation, tous unis par une même passion pour la mécanique diesel et l'histoire ferroviaire. Leur journée, jamais monotone, se partage entre **conduite**, **entretien**, **manœuvres** et **rénovation**, au rythme des besoins de l'association et des imprévus mécaniques.

Avant chaque départ, le mécanicien procède à la «**préparation courante**» de l'appareil : contrôle des niveaux d'huile/liquide de refroidissement, actionnement de la pompe de prégraissage et des filtres à peigne. Vient ensuite le lancement du moteur puis les divers essais (conduite de frein, traction, veille assistée...).



Une fois les essais terminés, la journée se poursuit souvent par les **manœuvres** et la **mise en place du train** à l'aide du chef de train. Remettre un wagon en place, déplacer du matériel entre les voies de garage/d'atelier ou composer un train, c'est tout un **ballet ferroviaire** qui se met en place.



Vient ensuite la seule partie visible de la journée du mécanicien : la **conduite du train**. Cette étape demande une attention particulière, entre **anticipation** de la traction / du freinage et **adaptation** aux spécificités de chaque engin.

En dehors de ces activités, les mécaniciens mènent une autre vie : celle de **restaurateur/préservateur** du matériel. En effet, pour que le matériel puisse effectuer les trains commerciaux, il faut en amont entretenir le **matériel** et/ou le **rénover**, comme c'est en ce moment le cas avec **l'autorail X2426**. Cette activité nécessite des compétences variées et s'étale souvent sur de nombreuses années.

LES PORTRAITS

Jean-Louis



Nouveau bénévole de l'association, Jean-Louis est retraité de la SNCF. C'est aujourd'hui notre formateur sur cette machine. Nous simulant pannes et autres avaries mécaniques Jean-Louis provoque le trac des mécaniciens.

Méline



Présidente de l'association, Méline est doctorante à l'UNECTO. Présente depuis plusieurs années, Méline a pu passer ses formations et devenir, il y a 5 ans, la première mécanicienne diesel du Coni'fer.

Joaline



Secrétaire et étudiante à Besançon, Joaline est notre plus jeune mécanicienne diesel. Après avoir passé ses formations l'année dernière, Joaline peut désormais conduire les locomotives diesel.

Kurt



Retraité CFF, Kurt réside en Suisse. Il est le bénévole de la première heure dans l'association. Vapeur ou diesel, Kurt conduit au Coni'fer tout type de machines

Rémi



Responsable sécurité et vice-président, ce lodois est arrivé dans l'association lors du 30ème anniversaire. Après plusieurs formations, il a pu passer son permis diesel et peut désormais conduire les trains.

Odin



Étudiant en comptabilité à Besançon, Odin est le trésorier de l'association. Tombé dans la soupe depuis tout petit, il conduit aujourd'hui souvent les locomotives diesel de l'association.

Loulou



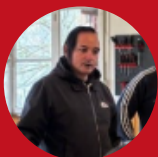
Ayant quitté la présidence il y a plus de deux ans, Loulou est toujours présent au sein de l'association. Dans les pelles, le camion ou encore les locomotives, il est toujours de temps à autres aux commandes des machines diesel.

Paul



Bénévole dans l'association depuis plusieurs années, Paul travaille en Suisse aux CFF. Surtout présent sur les locomotives vapeurs, Paul n'hésite pas à donner un coup de main sur les engins diesels.

Johnny



Nouvel arrivant dans l'association, Johnny travaille en scierie. Ancien de la SNCF, on le croise souvent au bord des voies, mais il est actuellement en formation sur les locomotives diesel.

Antoine



Expatrié Picard, salarié de la SNCF où il conduit des trains, c'est tout naturellement à bord de nos locomotives diesel que vous pourrez le croiser.

Guillaume



Nouvel arrivant au CA de l'association mais pas au Coni'fer puisqu'il était déjà présent sur les vapeurs il y a plusieurs années. Guillaume est encore en formation sur les engins diesels, vous le verrez peut-être l'année prochaine au bord du 66 000.

TIGERLI

Le retour tant attendu de la Tigerli, joyau du Coni'fer

Après deux années d'attente et un chantier aussi minutieux que colossal, la **locomotive Tigerli** du Coni'fer retrouve enfin ses rails. Sa remise en état, pilotée par les ateliers spécialisés de **DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH à Meiningen** (Allemagne), marque une étape majeure pour le patrimoine ferroviaire régional.



Une restauration complète, du châssis aux cylindres

La Tigerli n'a pas seulement été nettoyée : elle a été **désossée**, **contrôlée**, et **reconstruite** au besoin pièce par pièce. L'objectif ? Garantir sa sécurité, sa fiabilité et sa conformité aux normes de circulation.

Les travaux ont d'abord porté sur la partie mécanique basse, véritable squelette de la locomotive :



Châssis intégralement contrôlé, soudé et remis en tolérance : remplacement de rivets affaiblis, vérification des glissières de boîtes d'essieux et réaligement des longerons.

Essieux et boîtes d'essieux remis à neuf : tournage et meulage des fusées, remplacement des coussinets en bronze, rechargement des paliers et refabrication complète du système de lubrification.

Jeux de roues couplées inspectés par ultrasons et magnétoscopie, avec rechargement des bandages et profilage selon la norme S1002.

Cylindres à vapeur réalésés et resurfacés, avec refabrication des miroirs de vannes et remplacement des presse-étoupes pour assurer une parfaite étanchéité.

Commandes extérieures entièrement reprises : bielles, leviers d'avance, tiges de piston et bras oscillants ont été démontés, ressoudés, réalignés et réajustés au centième de millimètre.

TIGERLI

Au total, plus de **300 opérations** distinctes ont été listées dans le cahier des charges. Certaines pièces, introuvables sur le marché, ont été refabriquées à l'unité selon les plans d'origine.

Le coût global s'élève à plus **380 000€**, financés grâce au soutien de la **Région Bourgogne-Franche-Comté**, du **Département du Doubs** et de la **Communauté de Communes du Mont d'Or et des Deux Lacs**. Le Coni'fer a bien entendu pris part au financement de l'opération, à hauteur de plus de **100 000€**.

La remise en service d'une locomotive à vapeur ne s'arrête pas à la mécanique. Elle nécessite une "**décennale**", c'est-à-dire un grand contrôle technique obligatoire tous les dix ans portant sur la chaudière et les organes sous pression.

Cette révision, réalisée en partenariat avec les ateliers de la Doller, inclura :

- le remplacement complet du réseau tubulaire,
- la vérification des injecteurs et soupapes,
- le contrôle des entretoises internes et des plaques tubulaires,
- ainsi qu'une épreuve hydraulique sous pression validée par un organisme agréé

Vers un retour sur les rails en 2026 ?



Les prochaines semaines seront consacrées aux essais à froid et à chaud, avant les premiers tests en ligne. Si tout se déroule comme prévu, les bénévoles du Coni'fer espèrent présenter la locomotive au public dès le **printemps 2026**.

AUTORAIL

Autorail X2426

L'autorail X2426, né dans les **ateliers de la SNCF** en **1952**, incarne une époque où le rail reliait les territoires avec robustesse et simplicité. Ce modèle, issu de la **série X2400**, a été conçu pour desservir les lignes secondaires, offrant une alternative aux trains à vapeur. Pendant plusieurs décennies, le X2426 a sillonné les campagnes françaises, affecté successivement aux **dépôts de Marseille, Strasbourg, Nancy, Strasbourg** (à nouveau), **Metz, Limoges, Sotteville, Rennes** puis **Limoges**. Il sera radié des effectifs SNCF le **27 septembre 1987** à Limoges.



Après près de **quarante ans de service** il est **remplacé** par des **matériels plus modernes** et a échappé à la ferraille grâce à l'engagement de diverses associations ferroviaires.

Racheté par le **Train Touristique du Cotentin** en **1987**, il est utilisé de 1988 à 1994 sur le train des « marais » entre Carentan et Baupré (Manche). Il sera stationné en gare de Carentan, après l'arrêt des circulations en 1994, où il est vandalisé.

Notre autorail sera ensuite restauré à **Pont-Audemer** pour une exploitation par l'association PontAuRail. L'association cesse ses activités en 2005, année durant laquelle il sera revendu au Conifer.

Il sera transféré en **gare de Vallorbe** en **2007** d'abord en intérieur puis en extérieur où il subira plusieurs dégradations. C'est en **2021** qu'il est rapatrié sous le **dépôt de l'association aux Hôpitaux-Neufs** après un convoi routier depuis Vallorbe.

Train Touristique du Cotentin



Gare de Vallorbe



Conifer



Pont-Audemer



Autorail vendalisé

SUIVI DES TRAVAUX

Autorail X2426

Début des travaux

Le week-end du **04 et 05 octobre**, le Coni'fer a eu de la visite : **l'ABFC** (autorails de Bourgogne-Franche-Comté) pour venir **débuter les travaux** de l'X2426.

Après les évaluations en début d'année et sur conseil de **Philippe Moreaux** (ABFC), l'équipe du Coni'fer a pu faire **tourner à nouveau les deux moteurs** de l'engin en septembre dernier, qui étaient restés paralysés depuis dix ans.



La remise en état a commencé par la **vidange complète des moteurs**. Après de nombreuses années d'immobilité, les huiles et fluides avaient perdu leurs propriétés, risquant d'endommager les pièces. Chaque moteur a été **purgé**, et les **circuits lubrifiés**. En parallèle, le **contrôle des niveaux d'eau** (circuit de refroidissement, réservoirs) a permis de s'assurer qu'aucune fuite ou corrosion n'était présente sur l'appareil.

Une partie importante des travaux du week-end a été le **réglage primitif des moteurs**. Consistant à rétablir les paramètres de base des moteurs après une longue période d'inactivité, ce réglage est une phase essentielle et souvent méconnue. Elle vise à **synchroniser les injecteurs**, **caler la distribution** et **équilibrer les régimes**.



Pour conclure le week-end en beauté, les **premiers essais en ligne** sur le tronçon entre Les Hôpitaux-Neufs et Fontaine-Ronde. L'objectif étant de vérifier la tenue des moteurs, la transmission et le passage des vitesses. Supervisés par le 66000, ces essais se sont **révélés concluants**.

La rénovation de l'autorail a bien démarré, mais il reste encore beaucoup de travaux, notamment sur la carrosserie.

NOS VILLAGES

Après notre premier volet consacré à la ville de Pontarlier, nous poursuivons notre exploration des communes qui bordent l'ancienne ligne ferroviaire Pontarlier-Vallorbe. Ce numéro nous mène à **La Cluse-et-Mijoux**, une commune dont l'histoire millénaire est profondément ancrée dans sa géographie stratégique.

L'histoire de La Cluse-et-Mijoux est indissociable de celle de son célèbre **Château de Joux** et du **Fort Mahler**, qui dominent l'étroit passage naturel. Le terme "**Joux**" lui-même trouve son origine dans le latin "**Juria**" et le celtique "**Jor**", désignant respectivement la "**forêt de montagne**" et la "**hauteur boisée**", des appellations qui reflètent bien le paysage environnant.

L'économie locale fut longtemps dictée par ces **ressources naturelles**. Si l'agriculture céréalière dominait au XIII^e siècle, l'élevage prit le pas au XIX^e siècle, comme en témoignent les onze fromageries de 1845. L'abondance des eaux de Fontaine-Ronde et l'exploitation de plusieurs ressources naturelles favorisèrent le développement d'activités artisanales et industrielles telles que des moulins, des scieries et des tuileries.

Sur le **plan religieux**, La Cluse-et-Mijoux abrite plusieurs **oratoires** sur son territoire. Parmi eux, **la chapelle Saint-Léger** se distingue, étant certainement le plus ancien de ces édifices. Datant de **1701**, elle est située au bord de la RN 57. Sa caractéristique principale réside dans son curieux toit qui rappelle un toit à l'impériale. On trouve également les **chapelles Notre-Dame de Montpetôt** et **Mijoux**, ainsi que **l'église Saint-Pierre**.

D'autres lieux de mémoire jalonnent la commune, notamment le **Fort Mahler** du Larmont inférieur, érigé entre 1844 et 1851 face au château, et le **Monument aux Morts** de 1870 au lieu-dit « le Frambourg ».



LA CLUSE
ET MIJOUX
Le Frambourg





Les premières **mentions du château** remontent à **1034**, époque à laquelle il était probablement un simple **fortin en bois**, destiné à **contrôler** et **défendre** ce passage vital. Au fil des siècles, d'illustres propriétaires, **des sires de Joux aux rois de France**, en passant par les **ducs de Bourgogne** et la **couronne espagnole**, n'ont eu de cesse de l'agrandir, de le remanier et de le renforcer.

Après le **rattachement de la Franche-Comté au royaume de France** en **1678**, **Vauban**, l'ingénieur militaire de Louis XIV, **transforma radicalement le château** pour l'intégrer au système défensif frontalier du "pré-carré". Il y fit construire **cinq enceintes fortifiées**, échelonnées et bastionnées, ainsi que tous les **aménagements nécessaires** pour une garnison de **500 à 600 hommes**, incluant **casernes**, un **logis** pour le gouverneur, une **chapelle**, des **magasins** et un grand **puits**.

Du **XVIIIe au XIXe** siècle, le Château de Joux acquit une autre fonction, celle de **prison d'État**, détenant des personnalités menaçant l'ordre public, dont les célèbres **Mirabeau** et **Toussaint Louverture**, ce dernier y mourant le 7 avril 1803.

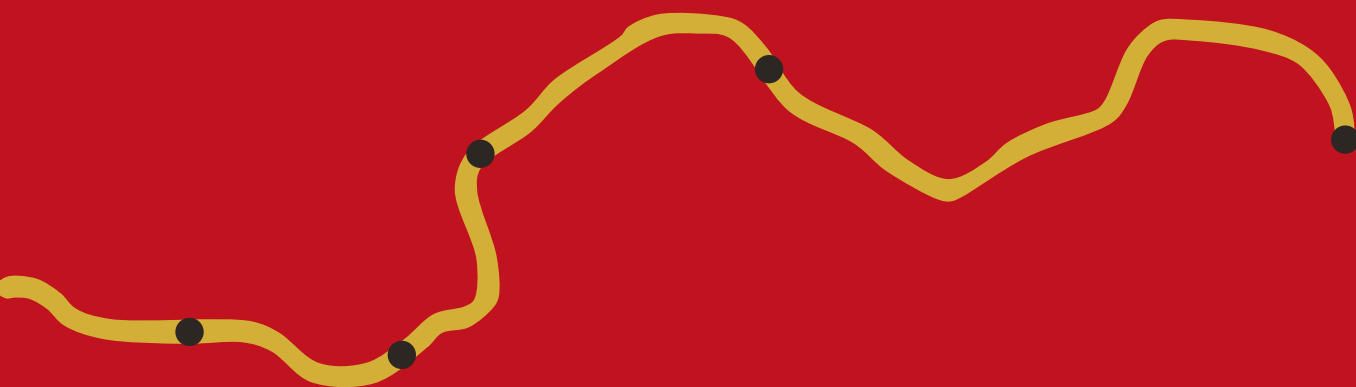
Ayant perdu son intérêt stratégique militaire, le château fut ouvert aux **visites touristiques** dès **1954**. En **1968**, il a été racheté par la **ville de Pontarlier**. Depuis, la **Communauté de communes** assure sa restauration et sa mise en valeur. Le château est classé **Monument historique** depuis **1996**.

La **Cluse-et-Mijoux** partage une histoire ferroviaire importante avec **notre association**. **L'ancienne ligne Pontarlier-Vallorbe**, inaugurée le 1er juillet 1875 par la compagnie P.L.M., **traversait la commune**. Cette ligne passait par plusieurs stations stratégiques, dont la **gare du Frambourg**.

La gare du Frambourg était particulièrement importante, étant un point de bifurcation vers Neuchâtel et un lieu d'exploitation des bois de sapin de la région. Son rôle s'étendait également aux croisements de trains, essentiels sur cette voie unique.

À la suite de **l'ouverture du tunnel** sous le mont d'Or en **1915**, la fermeture de la ligne s'est faite progressivement. La **gare du Frambourg** a ainsi cessé le trafic voyageur le **19 avril 1939** avant la fermeture définitive en **1969**.

C'était sans compter le Coni'fer avec l'espoir, un jour, de revoir une locomotive vapeur fumer à nouveau au pied du majestueux Château de Joux ...



CONGRÈS UNECTO

Le Coni'fer à Bussang



Les **6, 7 et 8 novembre 2025** a eu lieu le **congrès de l'UNECTO** pour la 13ème année avec comme thème : « Assurer la pérennité de nos chemins de fer touristiques en tenant compte des nouveaux besoins du public et des territoires ». Avec **24 membres** lors de cette rencontre, le Coni'fer était bien représenté cette année encore.

Côté congressiste, le week-end a débuté par **l'assemblée générale** de la fédération où **8 membres** étaient à élire au sein du conseil d'administration. Notre présidente, **Méline VIENNET** s'est présentée, a été **élue avec 51 voies** et devient ainsi la **première femme** élue au **CA de l'UNECTO**. La journée s'est poursuivie par **diverses présentations** (exploitants en région Grand-Est, exposants ...).

Le lendemain a été consacré à **plusieurs ateliers** dans la matinée, notamment sur **l'entretien vapeur**, la **commercialisation des trains** ou encore **commissions en présence du STRMTG**. Après le déjeuner, les séances ont permis de répondre à plusieurs questions notamment sur la réponse aux **attentes des voyageurs et des territoires**. L'après midi s'est poursuivie par la **restitution des ateliers** du matin et la **clôture du congrès**.

Côté accompagnant, diverses **visites** étaient programmées. Visite d'une **mine de cuivre**, **découverte du musée de l'Image d'Épinal**, ou encore **escale gourmande** avec la confiserie géromoise, le week-end était bien rempli côté accompagnant aussi.

Le **dîner de gala** a clôturé le congrès pour tous le **vendredi soir**. Puis le samedi, nos **24 membres** ont pu découvrir le **Fort d'Uxegney**, construit entre **1882 à 1884**, se balader avec le train des forts, en vapeur et en diesel sur quelques kilomètres et **visiter le dépôt** de l'association.

Visite de la mine



Visite du train des forts



Visite du train des forts



Visite du fort



ILS ANIMENT NOTRE ASSOCIATION

Le Rucher des 2 Lacs

l'authenticité du Terroir Jurassien et l'âme du « Fait maison »

Dans cette rubrique qui met en lumière les acteurs locaux engagés à nos côtés, nous célébrons aujourd'hui le **Rucher des 2 Lacs**. Cette entreprise familiale, qui cultive « le goût du terroir » depuis **1983**, nous rappelle la richesse artisanale de la Franche-Comté, région que notre ancienne ligne ferroviaire historique Pontarlier-Vallorbe a contribué à connecter.

L'histoire du Rucher des 2 Lacs est marquée par plus de **40 ans d'expérience**, une expertise basée sur la passion et la **transmission de père en fils**. Cette longévité est le gage d'une qualité qui a traversé les décennies, toujours au service des **miels francs-comtois** de caractère.



Leur engagement est total pour une production de qualité rigoureuse. Le Rucher des 2 Lacs revendique une **fabrication 100% artisanale** et **l'utilisation de recettes 100% originales**, garantissant ainsi le label « **Fait maison** ». Tous leurs produits sont mis en pot et transformés avec gourmandise directement dans **leur atelier**. Cette démarche est guidée par le respect de la nature et du produit dans le but de « **révéler le meilleur du miel** ».

Le Rucher des 2 Lacs offre une gamme de produits aussi **diversifiée** que les paysages naturels de notre région. Le **miel**, bien sûr, est au **cœur de leur savoir-faire**, avec une large sélection incluant les **miels d'acacia**, de **châtaignier**, de **forêt**, de **lavande**, de **montagne**, de **pissenlit**, de **printemps**, de **tilleul**, et surtout l'incontournable **miel de sapin**.



Vers un partenariat : Les Trains du Terroir

Le Rucher des 2 Lacs fait partie de ces **entreprises essentielles** dont l'existence même soutient et donne du sens à notre travail de **préservation ferroviaire**. Le Coni'fer est fier de partager cette philosophie de valorisation du patrimoine.

C'est grâce à ces **partenariats** que notre association continue de faire rouler l'histoire, assurant la pérennité de notre ligne historique aux côtés d'entreprises qui, comme Le Rucher des 2 Lacs, célèbrent l'authenticité régionale.

1875 - 2025 : 150 ANS DE LA LIGNE PONTARLIER-VALLORBE

Il y a 150 ans naissait la ligne Pontarlier-Vallorbe !

Le **1er juillet 1875**, le ruban était coupé pour **inaugurer** la ligne **Pontarlier-Vallorbe**, ouvrant un nouvel axe entre la France et la Suisse. Longue de **26 kilomètres**, cette voie unique concédée initialement au **PLM en 1857** fut plus qu'un simple raccordement : elle devint pour quelques décennies un passage indispensable reliant **Paris à Lausanne**, puis **Milan**.

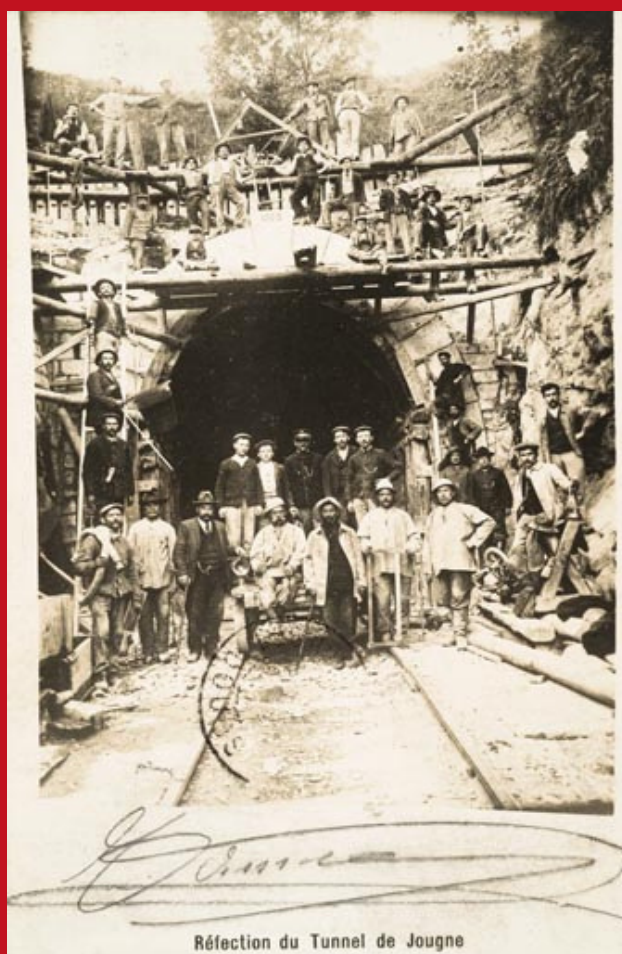
L'idée de cette liaison trouve son origine en **1857** lorsque le **canton de Vaud** sollicite la **compagnie PLM** pour réaliser la jonction transfrontalière. Si les travaux purent commencer en **Suisse dès 1867**, il a fallu attendre **1873** côté Français. Ce décalage s'explique par les **rivalités** entre les **compagnies PLM** et de **l'Est** ainsi que de la **guerre Franco-Prussienne de 1870-1871**.

Malgré ces obstacles, la ligne fut initialement **mise en service** en **1875** permettant alors aux trains internationaux de **circuler entre Paris, Dijon, Pontarlier, Lausanne**, faisant de la ligne la plus **haute du massif du Jura**, culminant à **1012 mètres** d'altitude.

À sa création, la ligne était qualifiée de **très difficile** en raison de son profil notamment, avec des rampes s'élevant à **26 %** et des importantes **chutes de neige** l'hiver provoquant retard, **accident** ou **blocage des trains**.

L'ouvrage majeur de cette ligne est sans conteste le **Tunnel de Jougne**. Il est situé entre Les **Hôpitaux Neufs** (entrée) et **Jougne** (sortie). Son **percement** s'est achevé dès **1872** pour une **longueur de 1560 mètres**. Des photographies d'époque montrent le tunnel en construction, probablement au niveau de sa sortie. La galerie est remarquable par la présence de boisages qui dataient de sa construction initiale. L'intérieur était également équipé de **deux groupes de cheminées d'aération axiales**. Ces groupes de **deux puits** verticaux étaient situés à **250 m** et à **950 m de l'entrée**. Les **puits** étaient **reliés** à une **gaine d'aération latérale** qui débouchait dans une **niche** à la base du piédroit.

Outre le Tunnel de Jougne, la ligne comportait un **autre tunnel plus court de 72 mètres**, ainsi qu'un **pont sous la route nationale** et un autre (aujourd'hui détruit) qui enjambait la route au **hameau des Tavins**.



À son ouverture en **1875**, l'exploitation initiale de la ligne était assurée par la **compagnie suisse Jougne** à Éclépens (JE). Cette compagnie possédait **trois locomotives** pour assurer le service : des **030 à tender** séparé, construites par la **Société Alsacienne de Constructions Mécaniques** (S.A.C.M.) en **1869**. Après la **faillite** de la **JE** en **1876**, la Compagnie de la **Suisse Occidentale**, puis le **Chemin de fer Jura-Simplon** (jusqu'en 1903) reprirent l'exploitation.

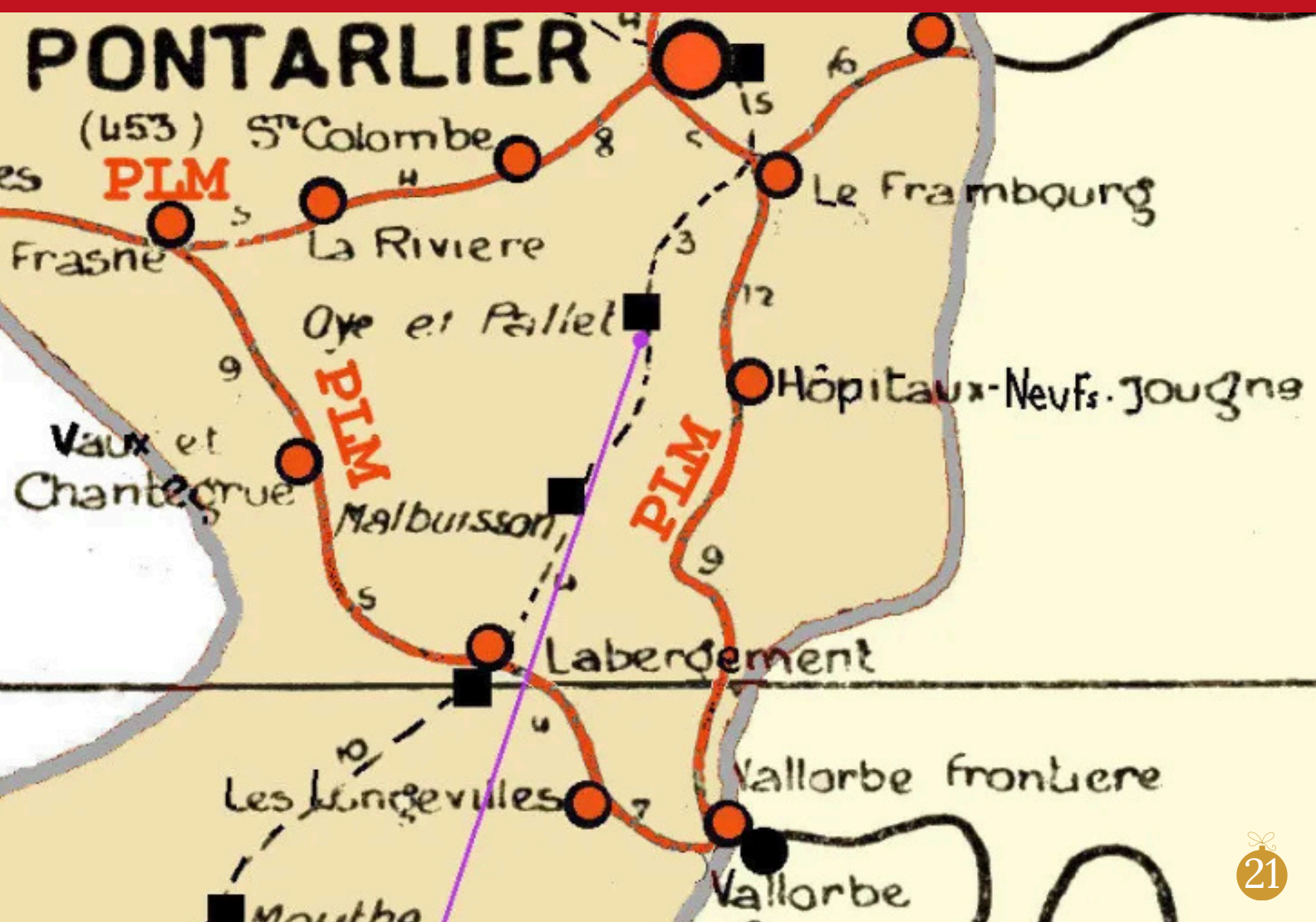
L'apogée de la ligne fut atteint après **1906**, grâce à l'ouverture du **Tunnel du Simplon**. La **ligne Pontarlier-Vallorbe** devint alors un **maillon** essentiel des **liaisons directes** entre **Paris** et des villes comme **Milan** et **Venise** via le **Simplon-Express**. Durant cette période faste (1906-1915), pas moins de **40 convois quotidiens** pouvaient parcourir la ligne dans les **deux sens**.

À partir de **1915**, et jusqu'en **1938**, c'est la **compagnie française PLM** qui hérita de l'exploitation intégrale de la ligne. Le PLM y affectait notamment ses **locomotives** de disposition **140** pour le trafic voyageurs et marchandises.

Les **difficultés récurrentes** liées au profil très exigeant et aux **conditions hivernales rigoureuses** encouragèrent la recherche d'un **tracé alternatif, plus court et plus fiable** entre **Dole et Lausanne**. Ce nouveau tracé fut trouvé par la **construction du Tunnel du Mont-d'Or** (long de 6 098 m), ouvert le **16 mai 1915**.

La **fin définitive** de la ligne arriva durant la **Seconde Guerre mondiale**. En **juin 1940**, l'**armée française** fit **sauter l'entrée du Tunnel** de Jougne, **détruisant les 100 premiers mètres** de la galerie. Le **transport de marchandises** cessa en **1940**.

Du côté **suisse**, la voie fut **démontée** entre **1942 et 1943**. Le **trafic marchandises** perdura cependant entre **Pontarlier** et la **gare des Hôpitaux-Neufs-Jougne** jusqu'au **3 novembre 1969**. La **voie** sera **déférée** à partir de **1970**.



LE CONI'FER À BESOIN DE VOUS

Recherche de bénévoles

L'association du Coni'fer recherche de nouveaux bénévoles, venez nous aider sur de nombreux postes :

- Vente et contrôle de billets
- Mécanique et travaux d'entretien
- Pose de voies
- Restauration et service
- Administratif

Que vous ayez des compétences à apporter ou l'envie d'apprendre.



Contactez-nous :

✉ contact@conifer.fr

🌐 conifer.fr

☎ 03.81.49.10.10

Appel à cotisation ✂

Comme chaque année, nous vous demandons, vous qui soutenez notre association, de bien vouloir adresser votre cotisation 2025, par chèque ou par espèces, à l'adresse ci-dessous :

**Le Coni'fer,
2 L'Orée des Pistes, 25370 Les Hopitaux-Neufs**

Case à cocher :



Membre actif : 50€



Couple : 75€
Indiquer les deux noms



Membre étudiant : 25€



Membre mineur : 1€
+ Autorisation parentale



Membre bienfaiteur : 100€

Nom :

Prénom :

Adresse :

Adresse mail :@.....

Montant :€

 Chèque

 Espèces

NOS ÉVÉNEMENTS

Trains février

Pour commencer l'année avec de bonnes habitudes, le Coni'fer relance les trains du terroir en février et mars.



Nous vous donnons donc rendez-vous les mercredis du **11 février au 03 mars**.

Trains pâques

Pour continuer l'année comme il se doit, les trains de pâques se tiendront lors de vacances d'avril.

Changement cette année, les 4 départs n'auront plus lieu les mercredis, mais **les dimanches, du 12 avril au 03 mai**.



Trains repas

Après le succès de la saison 2025, les repas reviennent en juin 2026.

Uniquement le dimanche en 2025, ils seront désormais sur les rails samedi et dimanche pour un voyage en vapeur.



Galette

En janvier, quoi de mieux qu'une bonne galette des rois !



Les bénévoles seront donc conviés comme depuis 2 ans à échanger sur la saison qui arrive autour de galettes préparées par les bénévoles.

GALERIE PHOTO

