

SAINTE-SUZANNE Horlogerie

# L'Épée, pied au plancher

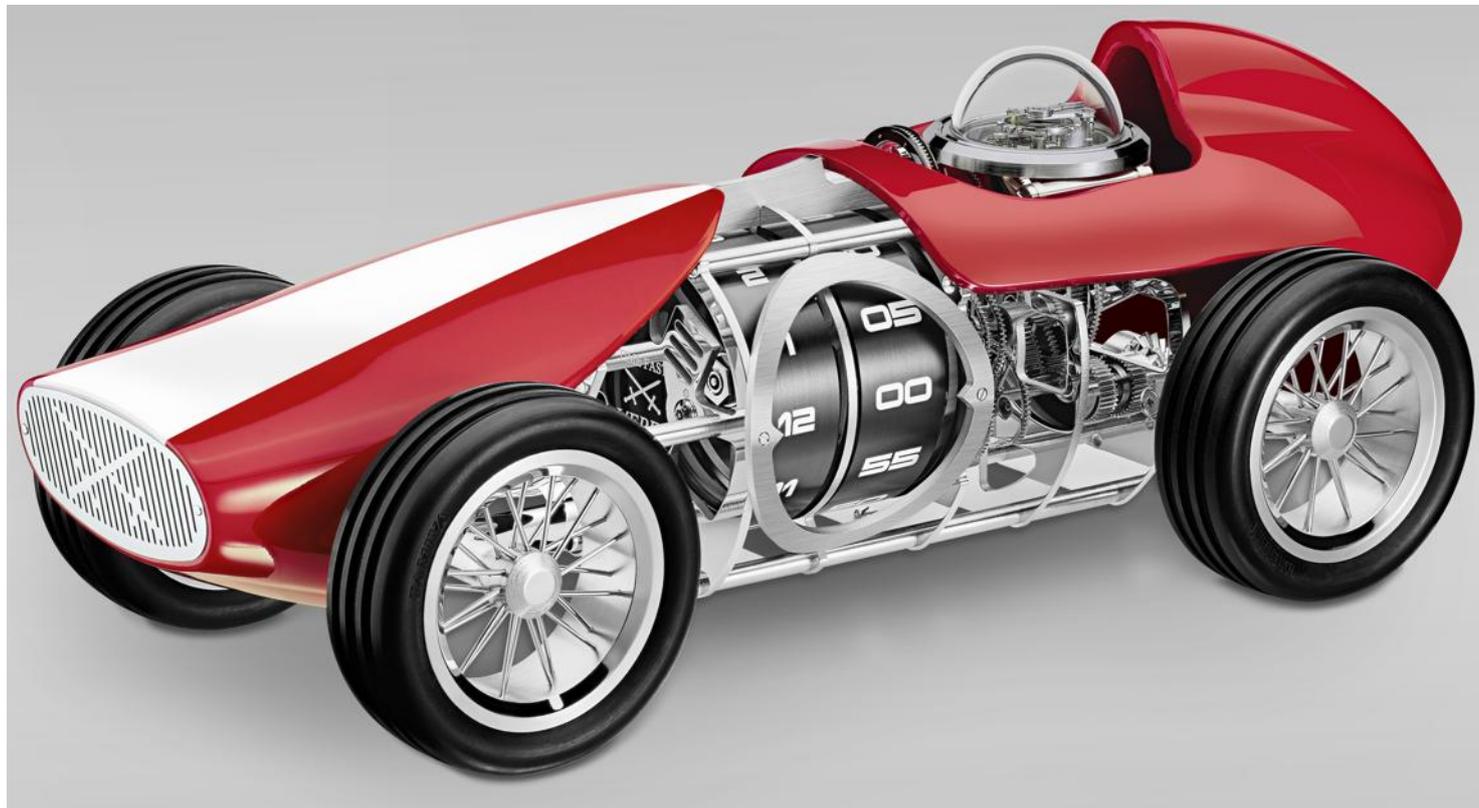
L'emblématique manufacture de pendulettes, née à Sainte-Suzanne en 1839 et désormais installée à Delémont, ne cesse de se réinventer. Pour ce début 2019, c'est un voyage en voiture qui est proposé.

Vu de l'extérieur, cela ressemble à un clin d'œil à l'histoire et à sa terre natale. Dans le Pays de Montbéliard, longtemps, il y a eu deux fleurons : l'automobile, incarnée par la marque au Lion, à Sochaux, et les pendulettes L'Épée, de Sainte-Suzanne, mondialement connues et réputées.

La conjoncture économique a fait que l'automobile a survécu, tandis que L'Épée historique périssait et rentrait douloureusement dans son fourreau, pour rejaillir une première fois de l'autre côté de la Manche, avant une réelle résurrection à Delémont, sous l'impulsion du Lyonnais Arnaud Nicolas, il y a de cela 10 ans maintenant.

Depuis, L'Épée revit et resplendit comme le sabre laser de Luke Skywalker. Savoir se réinventer : voilà la clé de la réussite. La maison a su sortir de l'étroit carcan de la pendulette d'officier de jadis pour offrir d'autres interprétations de la lecture temps.

En ce début 2019, c'est donc littéralement pied au plancher que L'Épée attaque avec un garde-temps carrossé en voiture de course. La Time Fast D8 déboule sur la route. Le bolide a été dessiné par



L'incarnation du renouveau de L'Épée, en ce début 2019, prend les contours d'une voiture de course, la Time Fast D8. Ou comment fusionner l'univers de l'automobile et de l'horlogerie. Diverses versions existent : en rouge, vert, bleu rayé blanc et blanc rayé bleu, chacune limitée à 100 pièces, et vendues 27 500 francs suisses.

Georg Foster, un talent prometteur issu de l'École cantonale d'art de Lausanne, la fameuse ÉCAL.

Le design reprend les standards des années 50 avec un long capot, une calandre typique de l'époque ou encore des roues à rayons. Un petit bijou, en somme.

La lecture de l'heure s'effectue sur une espèce de dossard comme ceux embarqués sur les portières des voitures de courses. Sous un dôme de verre, apparaît une partie de la mécanique et l'échappement vibrant. Pour la remise à l'heure, il suffit d'actionner le volant.

Comme une métaphore du temps qui file à la vitesse d'un bolide sur l'autoroute de la vie...

L'objet emprunte aussi les chemins de la nostalgie pour les grands enfants qui la manipuleront. Le moteur de cette pendulette se remonte à la manière de ces voitures

à rétro friction avec lesquelles des générations de quinquagénaires (et plus) jouèrent dans leur enfance.

L'horlogerie embarquée dans une dimension ludique. C'est peut-être ça aussi, le secret de L'Épée du XXI<sup>e</sup> siècle.

Sam BONJEAN

## 289

Le nombre de composants de cette voiture longue de 38 cm et pesant 4,7 kg.

**Comme une métaphore du temps qui file à la vitesse d'un bolide sur l'autoroute de la vie...**

Et sous le capot, justement, quel type de moteur trouve-t-on ? C'est là que l'expertise de L'Épée entre en jeu avec un calibre maison spécialement créé pour la circonstance, filant à 18 000 alternances par heure et doté d'une réserve de marche de 192 heures, soit huit jours.



Photo ER

## Questions à ?

Arnaud Nicolas  
patron de L'Épée

« Nous avons conservé l'ADN d'Auguste L'Épée »

**Parlez-nous un peu de cette drôle de voiture qui sera présentée le 7 janvier, puis à Genève, la semaine suivante, en marge du SIHH ?**

C'est un projet que je portais depuis trois ans et que nous aurons mis deux années à finaliser, notamment grâce à un étudiant très brillant de l'ÉCAL. Je voulais une voiture de sport iconique des années 50. Une voiture qui reprenne les codes de plusieurs maisons sans dénaturer une seule.

**Que de chemin parcouru entre la pendulette d'officier de l'époque Sainte-Suzanne et les instruments actuels... Que reste-t-il, justement, de l'historique L'Épée 1839 ?**

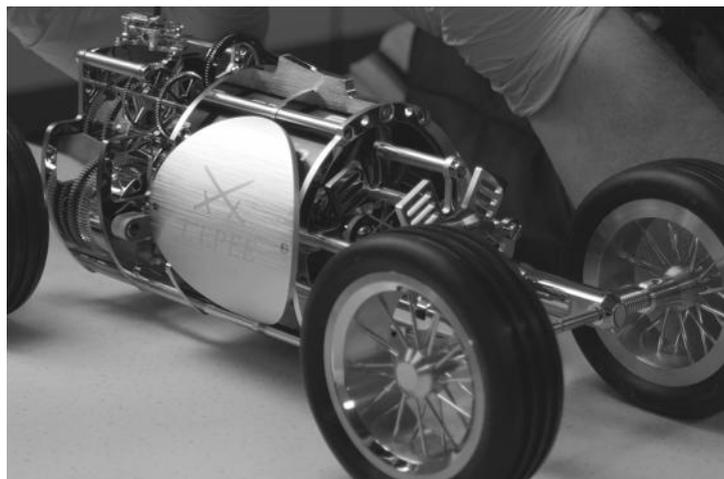
Nous avons conservé l'ADN d'Auguste L'Épée, lui qui était aussi inventif qu'inventeur. Nous nous sommes simplement remis au goût du jour. Nous avons conservé une grande technicité mais nous l'envisageons différemment. Là où L'Épée d'hier visait les grandes séries, nous misons sur les plus petites. Les temps changent, la demande aussi. Aujourd'hui, dans l'industrie horlogère, beaucoup s'appuient sur la standardisation, la mutualisation. Pour une montre, on prend un mouvement commun et on se contente de proposer un habillage différent. Dans l'automobile, c'est un peu pareil. Tout cela s'expliquant par des coûts économi-

que inférieurs et une meilleure rentabilité. Chez nous, c'est totalement différent. On s'affranchit totalement de ces considérations. La forme et la fonction se rejoignent. Le mouvement fait pleinement partie de l'habillage. Que ce soit pour la fusée ou pour Octopod (N.D.L.R. : un instrument développé avec la maison MB&F), nous réalisons un mouvement spécial. Chaque année, nous développons six mouvements différents. Ce qui explique la présence de six ingénieurs à plein-temps. Comme à l'époque de Sainte-Suzanne, tout ou presque est manufacturé chez nous. Pour la voiture, seule les pneus, les rubis et une partie de la coque sont faits ailleurs.

**Depuis 10 ans, L'Épée revit sous votre baguette à Delémont...**

Oui, nous sommes aujourd'hui 45 personnes, dont près de 50 % de frontaliers, à la production. Nous avons même deux personnes qui ont travaillé à la manufacture de Sainte-Suzanne.

Propos recueillis par S.B.



Sous la carrosserie, apparaît le mouvement spécialement conçu pour ce modèle.