

Fin de parcours pour le «plus petit train du pays»

L'Orbe-Chavornay
La ligne exploitée par la société Travys a lancé les travaux nécessaires à son incorporation dans le RER vaudois. Elle va s'allonger de 600 mètres.

Dans un peu plus de deux ans, l'Orbe-Chavornay (OC) - 130 ans au compteur - ne sera plus la plus petite ligne ferroviaire à voie normale de Suisse. Un changement qu'elle prend avec un sourire aussi large que l'espacement de ses rails: la finalisation du chantier officiellement lancé ce lundi lui assure son entrée dans le Réseau express régional (RER) vaudois.

Dix-sept ans de procédures

Bien que se dresse encore devant Travys - la société de transports qui exploite ce train - un imposant chantier à 100 millions de francs, la bonne humeur était de mise aux portes de Chavornay. C'est que le coup de pioche symbolique donné par les autorités cantonales et communales met fin à une procédure longue de dix-sept ans, que les opposants ont portée jusqu'au Tribunal fédéral administratif, où ils ont été déboutés ce printemps.

L'OC, on l'a dit, cédera en 2027 son titre de Petit Poucet ferroviaire suisse à la ligne soleuroise Oensingen-Balsthal et ses 4,1 kilomètres de long. «Le raccordement de notre train dans le réseau CFF en gare de Chavornay nécessite en effet la réalisation d'une boucle en double voie qui rallonge le parcours de 600 mètres, portant la longueur du trajet à 4,5 kilomètres», souligne le directeur de Travys, Daniel Reymond.

Changement de courant

Pas une mince affaire quand on sait que ce demi-kilomètre supplémentaire impose la création d'un passage sous-voies pour une route et la construction d'un petit viaduc ferroviaire dans la plaine de l'Orbe. «On parle là d'une plaine alluviale qui ne facilite pas les travaux. Les piliers de ce pont doivent être enfoncés de plu-

sieurs dizaines de mètres dans le sol», reprend le directeur.

La modernisation de l'OC passe aussi par le renouvellement de 2 kilomètres de rails, la rénovation de trois haltes et de quais à Orbe, ainsi que la mise à niveau du système électrique qui alimente les trains. Première ligne électrifiée de Suisse, en 1894, l'OC est encore branché aujourd'hui sur courant continu, comme les trams.

Qui exploitera ces rames?

Il y a vingt ans, les dirigeants de la petite ligne nord-vaudoise envisageaient de transporter ses voyageurs en bus. Et de ne conserver sur le rail que le transport de marchandises. Demain, son entrée

«Le raccordement de notre train dans le réseau CFF en gare de Chavornay nécessite la réalisation d'une boucle en double voie qui rallonge le parcours de 600 mètres.»

Daniel Reymond,
directeur de Travys

dans le RER vaudois pourrait dynamiser sa fréquentation de 56%, la portant à 500'000 passagers par année.

Les discussions vont bientôt commencer avec le Canton et la Confédération (qui finance à 96,2% l'investissement nécessaire) quant au type de trains et aux horaires qui desserviront l'OC du futur. Il s'agira aussi de savoir qui, de Travys ou des CFF, exploitera ces rames. «Le temps nous le dira, mais nous en sommes tout à fait capables», affirme Jacques-André Mayor, président du conseil d'administration de Travys.

Frédéric Ravussin



Le chantier de modernisation de la ligne Orbe - Chavornay a démarré officiellement ce lundi 11 novembre. FLORIAN CELLA