Vaud

Comment le petit train des militaires est devenu marqueur d'une région

Le BAM, une saga vaudoise La ligne Bière-Apples-Morges n'en finit plus de se développer depuis 130 ans, avec en point de mire son chantier du siècle: une gare ultramoderne à Bière.

Sarah Rempe

Relier Bière depuis Morges, quel défi pour ce 29 juin 1895, il y a 130 ans! L'Union instrumentale joue gaiement dans une gare décorée de nombreux drapeaux multicolores et il faut les coups de canons de l'artillerie pour que cet ovni qu'on appelle alors le BAM quitte la ville pour rejoindre son terminus de Bière dans un nuage de vapeur. Une première qui marque un tournant dans la région et dans son développement.

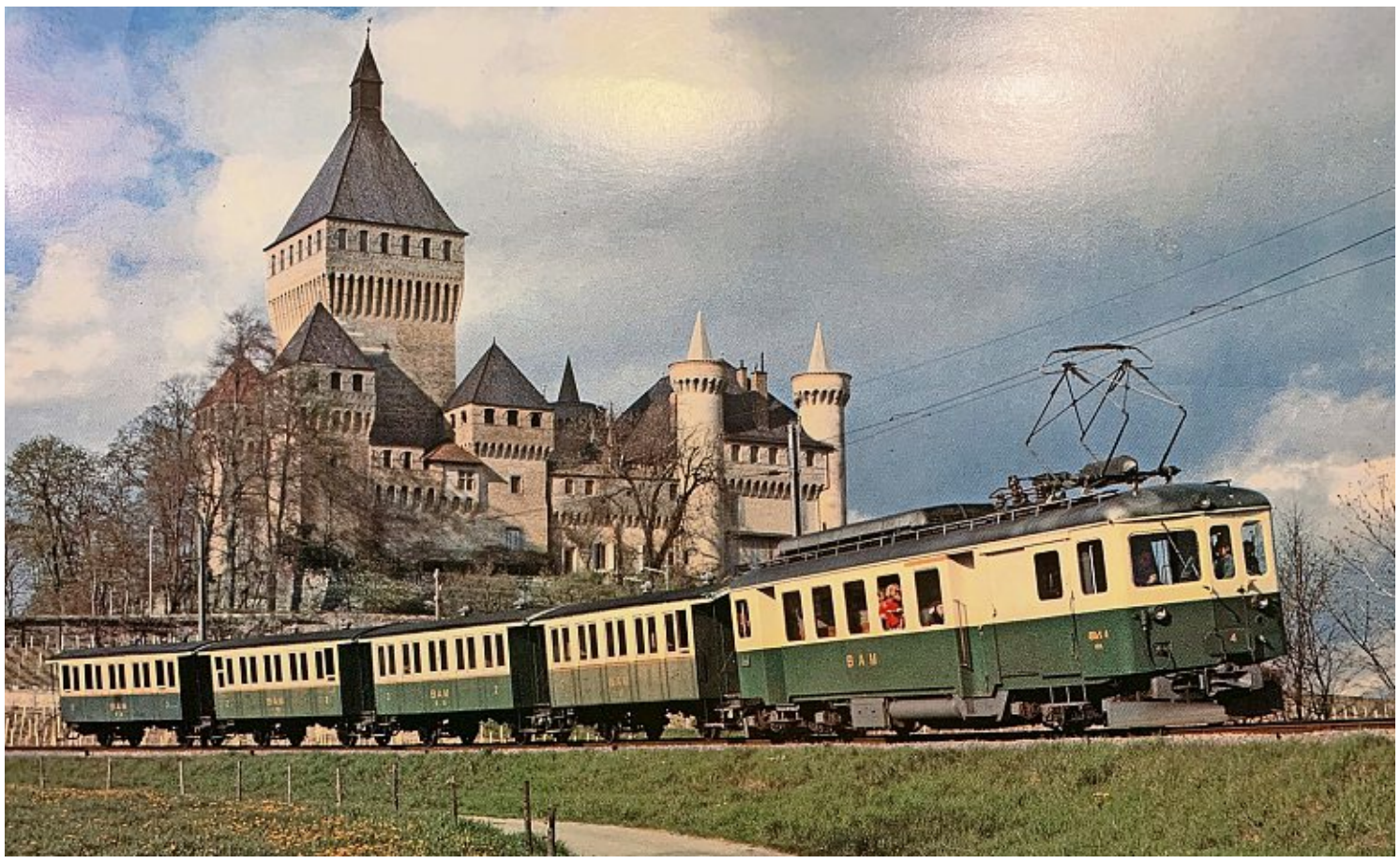
Mais avant d'arriver à ce jour de festivités, il a fallu de nombreuses années de labeur pour que le train régional puisse se mettre à siffler à l'approche du Château de Vufflens ou devant les vaches, nombreuses à l'admirer sur son passage.

Il faut en effet remonter en 1872 pour trouver les prémices de la ligne Bière-Apples-Morges (BAM). À cette période, on cherche à se déplacer plus rapidement, de manière plus sûre et surtout avec des volumes de transports plus intéressants que ce que pouvaient proposer les diligences. Dès lors, quoi de mieux qu'une ligne ferroviaire sur le versant sud-est du Jura vaudois, desservant toute la région?

En décembre 1875, un comité présente une étude de création d'un réseau ferré reliant la ville d'Yverdon à Nyon en passant par Orbe, Croy, L'Isle, Bière, suivant le pied du Jura. Ce réseau devait alors se diviser en deux parties distinctes: un tronçon à voie normale pour le trafic international et intercommunal; un plus régional en voie métrique, partant de Croy et reliant Nyon via Moiry, Cuarnens, L'Isle, Apples, Bière, Gimel, Bassins, Givrins, Gingins…

Trop chère, la ligne principale n'est pas réalisée, mais certains tronçons tels que Bière-Apples-Morges le sont. Et ce notamment grâce à la caserne de Bière qui, dès 1873, connaît un essor croissant. Celle-ci a en effet joué un rôle dans la décision des communes de la région qui se réunissent pour la première fois en un comité «pour un chemin de fer régional». Il faut dire que les 1900 hommes, 1000 chevaux et 335 tonnes de matériel justifient presque à eux seuls la création d'une ligne de chemin de fer.

Après de nombreuses discussions et l'obtention de la concession fédérale octroyée par Berne, l'itinéraire actuel, reliant Bière à Morges en passant par Apples – le BAM – est acté. Et les travaux peuvent débuter le 14 avril 1894 pour se terminer en mai 1895, soit cinq mois plus tôt que prévu.



L'image du BAM avec dans le fond le Château de Vufflens est reproduite depuis des décennies, comme un symbole qui fait de la compagnie un partenaire incontournable de milliers d'habitants ainsi qu'un lien entre la ville – Morges – et la campagne. DR

L'armée et principalement l'école de recrues de Bière est indissociable du «petit train vert», ce qui est toujours le cas en 2025. DR

Le long de son histoire, le BAM s'est souvent retrouvé confronté aux intempéries et à la neige, comme ici en février 1985. DR

Électricité et modernité

À cette période, la campagne se trouve reliée à Morges. Ce qui contribuera au développement de tous les villages se trouvant sur la ligne, qui se parcourt alors de bout en bout en une heure, au rythme de quatre déplacements quotidiens dans chaque sens. Parallèlement, une seconde ligne se développe, entre Apples et L'Isle, dès 1896.

La Première Guerre mondiale chamboule le destin du BAM, de par l'augmentation du trafic, mais aussi à cause de la pénurie de charbon de 1918. Une électrification de la ligne devient indispensable. Mais cela a un coût et, faute de moyens, il faudra attendre une usure suffisante des locomotives avant de franchir le pas. Ce sera fait en pleine Seconde Guerre, le 13 novembre 1943. Un nouveau mode de traction qui fait gagner 25 minutes de trajet mais permet aussi de transporter davantage de matériel, non seulement militaire mais également du bois et des betteraves, entre autres.

Intempéries historiques entre Bière et Morges

Et si le BAM s'impose rapidement comme un incontournable de son territoire, il doit aussi s'adapter à son climat, spécialement l'hiver où neige et bise font des dégâts dans ce coin de pays, théâtre de souvenirs épiques quand la locomotive s'incline face aux énormes congères.

Ce fut par exemple le cas en janvier 1963. «L'armée, les cheminots et des volontaires ont déclenché la «Bataille du rail» entre Bière et Morges», titre alors «La Feuille d'avis de Lausanne». En soulignant que «si le travail se poursuit à la pelle, il faudra pas moins de 5 à 6 jours avant que tout soit terminé. Mais on espère que l'armée pourra fournir une fraiseuse, auquel cas la circulation serait rétablie dans les deux jours.» Un épisode qui s'est reproduit à de nombreuses reprises jusqu'à la plus récente, en 2015. «On s'est relayé durant 72 h pour déneiger les voies, témoigne Philippe Gut, un ancien conducteur. C'était à la fois stressant et complètement féerique, mais on était content de ne plus devoir travailler à la pelle!»

Une gare cathédrale à Bière

Au moment de souffler ses 130 bougies, on peut donc affirmer que le BAM a su traverser les âges et s'imposer comme un véritable emblème du district de Morges. Aujourd'hui, il met le cap sur l'avenir avec notamment le projet de renouvellement complet du site ferroviaire de Bière.

Pour une enveloppe qui tourne autour des 130 millions de francs et qui fait causer dans les environs! «C'est un grand pas, qui arrive tous les 100-150 ans, et celui-ci permettra d'assurer l'avenir de la ligne et la fera rentrer dans le XXIe siècle. Voire le XXIIe, car quand on construit quelque chose de cette ampleur, on veut que ça dure longtemps», résume le directeur des MBC Pierre-Alain Perren, qui se dit «très confiant» pour l'avenir du petit train vert.

Ce futur passera toujours davantage par le transport du gravier. Le Grand Conseil vaudois a récemment octroyé 73 millions de francs pour le renouvellement du matériel roulant dans le cadre du transport de gravier des MBC. «Les quantités transportées vont doubler, déclare le directeur des MBC. Ce qui ne va pas impacter les infrastructures, déjà adaptées au fur et à mesure depuis ces dix dernières années.»

Voyageurs toujours plus nombreux

Si sur le haut de son tracé, le BAM reste toujours «en forte concurrence avec la voiture, car vous êtes encore plus rapide avec elle plutôt qu'en transports publics», selon les mots de Pierre-Alain Perren, le bas ne cesse de convaincre de nouveaux voyageurs, qui approchent le million annuel.

«C'est un grand pas, qui arrive tous les 100-150 ans, et celui-ci permettra d'assurer l'avenir de la ligne.»

Pierre-Alain Perren
Directeur général des MBC, à propos du projet de renouvellement complet du site ferroviaire de Bière

La cadence à la demi-heure sera appelée dans le futur à passer au quart d'heure. Objectif: convaincre encore plus de passagers de monter dans un train du BAM qui a toujours su s'adapter à son époque et en être un acteur marquant pour tous les habitants de la région.

PUBLICITÉ

RoMédCo

Association romande pour le développement et l'intégration des médecines complémentaires

a le plaisir de vous convier à une
Conférence publique

Les plantes contre la fatigue

Par le Prof. Kurt Hostettmann
Professeur Honoraire aux Universités de Genève, Lausanne, Nanjing, Shandong et à l'Académie Chinoise des Sciences à Shanghai. Docteur ès sciences.

Jeudi 6 novembre 2025 à 19 h 30
Grande salle du Collège Lac, Villeneuve
Avenue des Comtes de Savoie 2

Entrée libre

La fatigue atteint toutes les classes d'âge de la population et se manifeste sous différentes formes: – **la fatigue passagère** qui survient après un grand effort. Pour récupérer plus rapidement, les plantes riches en caféine peuvent venir en aide. – **la fatigue nerveuse** qui engendre une baisse de la concentration et la somnolence. L'orpin rose et le ginseng apporte un soulagement. – **la fatigue chronique,** ou quand l'épuisement devient permanent, est considérée comme une maladie neurologique. Cette fatigue ne s'améliore pas avec le repos et conduit à des maux multiples. Les plantes riches en vitamine C, l'aronia et d'autres plantes contribuent à atténuer les symptômes. – **la fatigue sexuelle** peut conduire à la frustration et même à la déprime. Le schisandra, le gingembre, la maca et la grenade peuvent aider l'homme et la femme. On mentionnera encore la spiruline, une algue d'eau douce, pour réduire la fatigue des personnes âgées, pour augmenter les performances sportives et accroître la résistance à l'effort.

● www.romedco.ch ● c/o Luc Recordon ● Case postale 1270 ● 1001 Lausanne ●

PUBLICITÉ

L'académie des entreprises depuis 1986
Programmes accrédités eduQua, IACBE & ISO 9001

Transformez votre salon en salle des marchés…
Trading et crypto pour toutes les bourses

Executive Certificate en Trading
Prochaine session: 1er décembre

ESM ÉCOLE DE MANAGEMENT ET DE COMMUNICATION GENÈVE
022 979 33 79 esm.ch