

# L'Orbe-Chavornay a effectué son ultime voyage

**Fin d'un chapitre ferroviaire** Près de 500 personnes sont venues dire un dernier adieu à la plus petite ligne de Suisse, samedi.

**David Genillard**

«Il faisait partie du paysage.» Samedi, la nostalgie était palpable sur le quai de la gare d'Orbe. Sur le coup de midi, l'Orbe-Chavornay a entamé ses derniers allers-retours, emmenant successivement à son bord quelque 500 voyageurs venus dire adieu au petit train.

Inaugurée en 1894, la voie ferrée est désormais fermée, en attendant l'ouverture d'un nouveau tracé entre les deux localités, connectée au RER vaudois, sans changement jusqu'à Renens.

La région s'apprête ainsi à perdre le record de la plus petite ligne du pays au profit de l'Oensingen-Balsthal et de ses 4,1 km, puisque le tronçon vaudois passera de 3,9 à 4,6 km au gré des travaux.

Mais c'est surtout un symbole qui disparaît. Preuve du capital sympathie dont jouit ce train surnommé affectueusement l'Ottawa-Chicago, près de 500 voyageurs se sont inscrits pour s'asseoir une toute dernière fois sur ses banquettes, avant que les rames ramenées en 2022 de Karlsruhe (D) n'effectuent leur

dernier voyage en direction de la casse, en fin d'après-midi.

## «C'est un pan de notre patrimoine»

Née à Orbe, Sylvie Fernandes embarque avec un pincement au cœur: «Je l'ai pris pendant dix ans. C'est un pan de notre patrimoine, on était habitués à voir ces rames rouge et jaune.»

Après trente années passées à travailler dans le dépôt urbigène, Eddy Zahnd peine également à dissimuler son émotion: «On a fêté ses 100 ans, ses 125 ans... Je me mets à la place des conducteurs de diligences qui ont assisté à l'inauguration du train, le 24 avril 1894.»

L'interruption de trafic n'est que provisoire, puisque la réouverture est prévue pour début 2027. Mais c'est malgré tout une grande page qui se tourne: ce seront les CFF qui exploiteront le tronçon et non plus la société Travys. «La petite équipe qui faisait fonctionner cette ligne y était très attachée», réagit le directeur de Travys, David Robert.

Le chef du personnel roulant Yanik Perron confirme ce déchirement: «Certains y ont travaillé



De nombreux nostalgiques ont voulu s'asseoir une dernière fois dans le petit train samedi. Surnommé l'Ottawa-Chicago, il jouissait d'un joli capital sympathie.

Marie-Lou Dumauthioz

placer par des bus», se souvient Jacques-André Mayor.

La cérémonie de samedi a aussi attiré de nombreux «ferropathes», selon l'expression de Stéphane Rickli. Cet employé du Nyon-Saint-Cergue-Morez remarque que «de telles fermetures provoquent toujours un pincement. Mais on se réjouit de la réouverture.» Sylvie Fernandes en convient: «Même si ça ne me dérangeait pas de devoir changer de train à Chavornay, force est de constater qu'Orbe se développe et ses habitants ont besoin d'être connectés à la région lausannoise.»

Reste qu'après la reprise de l'exploitation entre Le Brassus et Vallorbe par les CFF, c'est la deuxième desserte régionale qui glisse des mains de Travys pour revenir au transporteur national. S'il ne dissimule pas entièrement ses regrets face à cette décision cantonale, David Robert reconnaît la logique de cette évolution: «C'est une véritable plus value en termes de confort pour les voyageurs, qui vont bénéficier d'une fréquence augmentée et d'une connexion directe au réseau des CFF.»

trente ans. Nous avons bien sûr invité les mécaniciens, mais ils ne sont pas venus; c'est une journée difficile pour eux.»

David Robert précise que ce changement d'exploitation n'impliquera pas de licenciements. «Nous cherchons encore des solutions pour certains collaborateurs, en priorité du côté des CFF. Les mécaniciens sont aujourd'hui très qualifiés et recherchés.»

Ce fort attachement n'a rien de surprenant lorsque l'on sait que ce chemin de fer a littéralement façonné le paysage économique de la plaine de l'Orbe. Propriétaire des moulins Rod à Orbe, Jules Rod a été l'un des artisans de cette ligne novatrice: à son inauguration en 1894, elle est la première ligne à voie normale électrifiée du pays et a permis un important développe-

ment économique. «Le transport de fret reste important, notamment grâce à la présence de Nestlé», explique Jacques-André Mayor, président de Travys. Aux 3,9 km de rail sont progressivement venus s'ajouter 7 km de voies secondaires et de raccordements industriels. «Cela a pesé en faveur du train lorsque au début des années 2000, la question s'est posée de le rem-