

L'histoire humaine de la ligne Orbe–Chavornay

Entre pionniers, vie locale et souvenirs savoureux

Aux origines : une petite ligne née d'une grande vision

Lorsque la ligne Orbe–Chavornay ouvre en 1894, elle fait sensation :

- elle devient l'une des premières tractions électriques de Suisse,
- elle relie une petite ville en pleine transformation au réseau ferroviaire national,
- elle symbolise l'arrivée de la modernité dans une région encore rurale.

Deux hommes jouent un rôle central :

- ➔ **Donat Golaz**, conseiller national et ardent défenseur du rail
- ➔ **Jules Rod**, industriel visionnaire qui encouragea l'utilisation de normes ferroviaires complètes

Une ligne profondément ancrée dans la vie locale

Bien plus qu'un simple moyen de transport, la gare d'Orbe est longtemps un lieu social, un espace d'accueil, de discussions et de services.

On y croise :

- des ouvriers se rendant aux manufactures,
- des étudiant-e-s pressés,
- des pendulaires fidèles,
- des visiteurs perdus à la recherche d'un renseignement... et qui le trouvent toujours.

C'est dans ce décor que Willy Deriaz, chef de gare d'Orbe pendant plusieurs décennies, a vécu une carrière remplie d'histoires savoureuses.

Le saviez-vous ?

Au tout début, plusieurs viticulteurs et agriculteurs s'opposèrent fermement au passage de la ligne...

Ils craignaient que la fumée des locomotives empêche le raisin de mûrir et que le bruit fasse mettre bas prématurément vaches et juments !

Une anecdote devenue mythique à Orbe.



Anecdotes de Willy Deriaz – Tranches de vie urbigènes

La fausse manchette qui affole tout Orbe

Deux journalistes du quotidien *La Suisse* l'interrogent courtoisement sur l'avenir du service voyageurs. Le lendemain, un titre en gras : « **L'OC abandonne ses voyageurs !** » À 8h30, le téléphone saute littéralement : le chef de gare comprend qu'il est dans la tourmente...

"Depuis, je me méfie des journaux bavards comme de la peste !", dira-t-il en riant.

Les "Babybouchettes" à la gare

Invité à présenter le chemin de fer à des enfants de 8 à 10 ans, Willy improvise en répondant à toutes leurs questions.

La première : « **M'sieur, ça sert à quoi un chef de gare ?** »

Il avouera ensuite que c'était l'une des prises de paroles les plus stressantes de sa carrière !

La gare d'Orbe dans le Guide du Routard

Trois Italiens posent des questions sur Orbe. Souriants, discrets, sympathiques.

Quelques semaines plus tard : « Tu sais que tu es dans le Routard ? »

Citation du guide : *"Si vous avez besoin de renseignements sur Orbe, allez à la gare : le chef vous répondra... et attention, il est inarrêtable !"*

Une ligne profondément humaine

Ces récits montrent que la ligne OC a toujours été bien plus qu'une infrastructure. C'est un lieu de caractère, où l'on partage histoires, entraide et, bien sûr, beaucoup d'humour. Un espace où se croisent techniciens, voyageurs, industriel-le-s, enfants, visiteurs, curieux... et où se tisse depuis 130 ans une part essentielle de l'âme urbigène.

Nos remerciements vont à Monsieur Willy Deriaz, dont les souvenirs donnent vie à l'histoire de la ligne, ainsi qu'à Monsieur Evan Cherpillod pour ses recherches dans les archives historiques de l'OC conservées par VOé. Son travail de rédaction a permis de créer et enrichir certains de ces contenus.



Halte de St-Eloi construite en 1924, image issue de l'ouvrage « Orbe, Histoire et Architecture », Laurent Auberson

La ligne qui a façonné la plaine de l'Orbe

Industrie, innovations et patrimoine ferroviaire

Une ligne courte mais stratégique

Longue de 3,898 km, la ligne OC semble modeste. Pourtant, à son apogée entre 1990 et 2019, elle compte plus de 7 km de voies secondaires et de raccordements industriels. Un chiffre impressionnant qui témoigne de son importance économique.

Grâce à sa connexion directe au réseau national, elle permet :

- l'exportation de produits vers toute la Suisse et l'Europe,
- un approvisionnement fiable pour les industries de la plaine,
- une logistique performante pour de nombreuses entreprises locales.

Jules Rod : un choix visionnaire

Lors des premières études en 1887, la ligne devait être un simple tramway isolé. Mais Jules Rod, entrepreneur et propriétaire des moulins, pressent l'importance stratégique d'un véritable chemin de fer.

Il impose trois principes clés :

- utiliser des normes ferroviaires nationales,
- éviter toute rupture de charge pour le fret,
- permettre une industrialisation durable de la plaine.

Sans lui, la ligne serait probablement devenue... une ligne d'autobus.

Nestlé, Peter, Nespresso® et l'essor industriel

En 1901, la Société des chocolats Daniel Peter SA choisit Orbe pour y construire une usine de chocolat moderne, les installations de Vevey ne permettant plus d'absorber l'augmentation de la production.

L'accès direct au chemin de fer, la proximité des zones de production laitière et les possibilités d'accueil de la main-d'oeuvre jouent un rôle déterminant dans ce choix de localisation.

Moments clés :

- 1938 : première production mondiale de café soluble.
- Années 1980 : lancement des toutes premières capsules Nespresso®.
- Aujourd'hui : les capsules ainsi que les matières premières comme le café brut continuent d'être expédiées par rail.

Chavornay : un carrefour logistique majeur

Dès les années 1980, Chavornay développe des embranchements ferroviaires stratégiques vers plusieurs clients majeurs : **Pistor**, grossiste du secteur alimentaire, des **silos à céréales** et le **Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO)**, spécialisé dans les containers maritimes.

Ce réseau permet à la ligne OC de survivre grâce au fret, alors que la plupart des petites lignes européennes disparaissent à la même période.

Un matériel roulant unique en Suisse

Huit automotrices seulement en 131 ans d'exploitation :

- 1894–1895 : premiers tramways d'origine (l'un est exposé au Musée suisse des transports).
- 1915–1920 : nouvelles automotrices, utilisées jusqu'en 2002 et 2015. L'une roule encore en Allemagne sur la Buckower Kleinbahn.
- 1990 : arrivée du célèbre « petit train orange », emblématique jusqu'en 2023.
- 2006 : mise en service d'une rame zurichoise des années 1960, rénovée, retirée en 2020.
- Depuis 2023 : deux tramways allemands (1992) reprennent le service. Par un bel hasard, leurs couleurs rouge et jaune correspondent aux couleurs historiques de la ligne et a donné naissance au fameux « ketchup-mayo ».

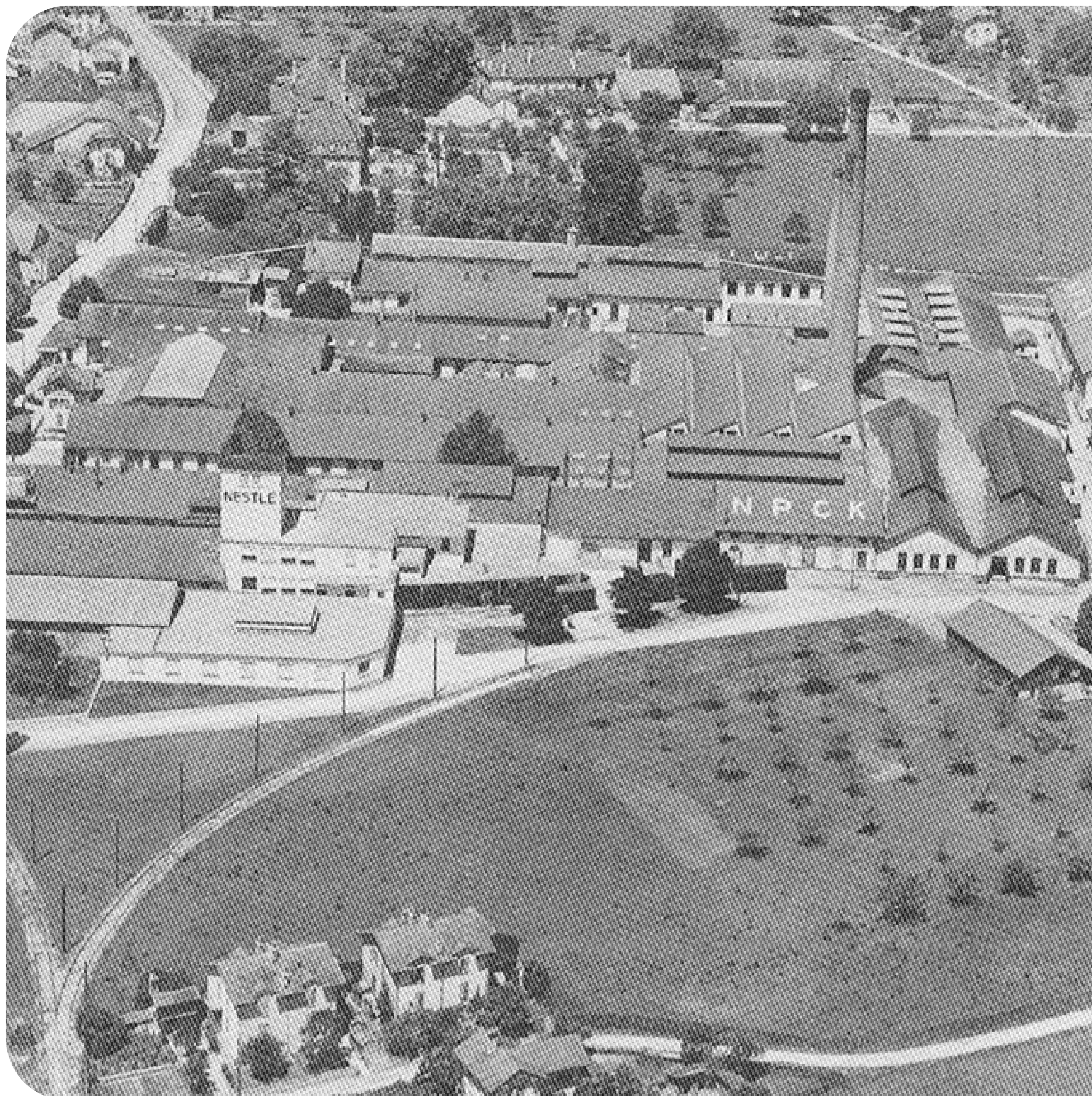
Pourquoi la ligne OC n'est-elle pas aux normes CFF ?

En 1894, l'OC devient la première ligne de train à voie normale électrifiée de Suisse et aucune norme CFF n'existe encore. Le réseau adopte naturellement du 600 V, tension courante dans les systèmes électriques ferroviaires de l'époque. Cette tension évoluera ensuite à 750 V, toujours en vigueur aujourd'hui.

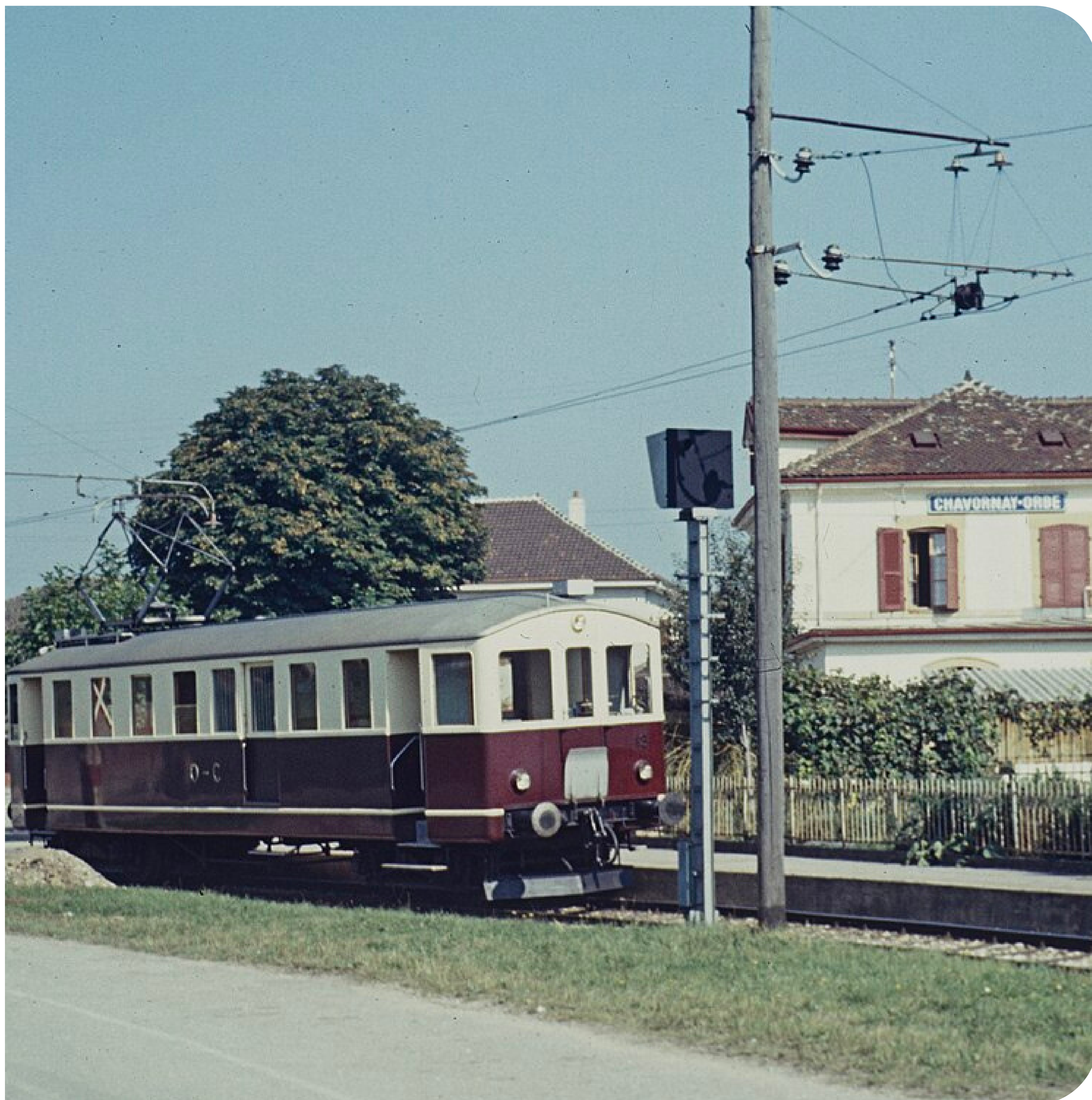
Contrairement à d'autres lignes TRAVYS, l'OC est conçue dès l'origine comme un projet autonome, lié à un barrage hydroélectrique et sans nécessité d'adopter les standards CFF.

Une ligne qui raconte l'histoire de toute une région

À travers son industrie, ses innovations, son matériel roulant unique, ses raccordements stratégiques et son rôle logistique majeur, la ligne OC apparaît comme un pilier du développement économique de la plaine, un patrimoine ferroviaire précieux, et un témoin irremplaçable de 130 ans d'ingéniosité.



La Fabrique au début des années 1930, aux initiales N.P.C.K (Nestlé-Peter-Cailler-Kohler), image issue de l'ouvrage « Orbe, Histoire et Architecture », Laurent Auberson



Weinrot/beiger BDe 4/4 13, Chavornay, 1970