

Nord vaudois-Broye

Vingt-quatre oppositions obstruent la voie vers la modernisation de l'Orbe-Chavornay

Mobilité

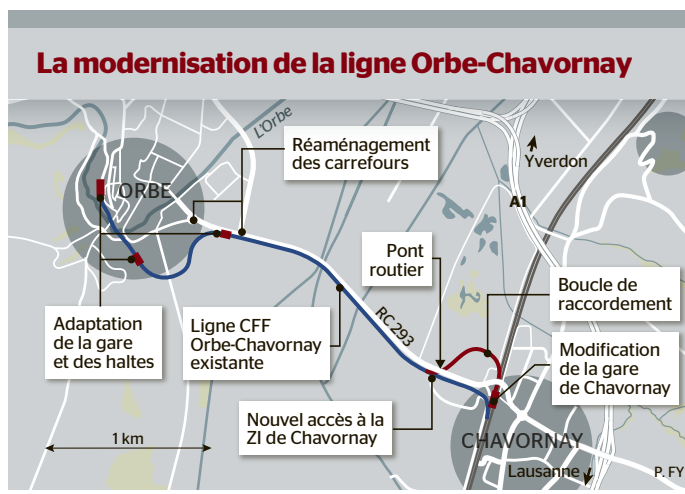
A Orbe comme à Chavornay, on s'inquiète des nuisances qui découleront de la transformation du tracé de la ligne ferroviaire

Partir de la gare d'Orbe pour aller à choix vers Yverdon ou Lausanne via Chavornay sans devoir y changer de train: c'est l'enjeu final du projet d'extension du RER vaudois, qui passe par la modernisation de la ligne ferroviaire Orbe-Chavornay (OC).

La mise à l'enquête par Travys, la société de transports qui gère cette ligne régionale, de la première étape de ce projet à 50 millions, s'est achevée lundi. Et si personne, ou très peu de monde, ne conteste le bien-fondé de ce développement qui améliorerait sensiblement la mobilité régionale, ses répercussions font grincer autre chose que les essieux des wagons de la compagnie. A Orbe comme à Chavornay, des dizaines de personnes s'inquiètent des désagréments qu'ils pourraient subir.

De fait, ce sont bien 24 oppositions qui ont été déposées dans le délai imparti auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Paraphée par 238 habitants de Chavornay, l'une d'elles est collective, les 23 autres étant individuelles. «La modernisation de cette ligne ferroviaire est un projet d'envergure pour la région. Nous nous attendions donc à rencontrer des réactions et ne sommes pas étonnés de ces différentes oppositions», souligne Céline Epars, responsable communication de Travys.

Du côté d'Orbe, les oppositions émanent pour partie de citoyens du quartier de Saint-Eloi, dont la halte (l'une des trois situées sur le territoire de cette commune) sera déplacée. Ce qui occasionnera, selon eux, davantage de nuisances sonores qu'aujourd'hui. *L'Omnibus* rapporte en outre qu'ils s'inquiètent d'un



afflux supplémentaire de circulation et de piétons sur des chemins actuellement privés.

A Chavornay, le bruit est aussi une préoccupation. Le Conseil communal s'en est fait l'écho à la fin du mois dernier («24 heures du 1er octobre»), rapportant que les habitants de deux quartiers résidentiels redoutent tout particulièrement l'impact sonore des convois lancés à 50 km/h sur une boucle de 185 mètres de rayon qui les cernerait. Or cet aména-

gement est un maillon sine qua non de la modernisation de la ligne, qui doit permettre aux trains de l'OC d'accéder directement à la gare CFF, facilitant le transbordement des voyageurs.

A la sortie de cette boucle, le projet prévoit aussi la réalisation d'un pont routier par-dessus les rails. L'ouvrage est lui aussi contesté. Pour des raisons esthétiques et environnementales, il serait préférable, selon des opposants, d'enterrer cet ouvrage de

franchissement. Suivant la volonté de l'organe délibérant, la Municipalité, qui a déclaré ne pas être enchantée par ce projet, a fait opposition, demandant que ces deux points soient réétudiés. «Nous savons cependant que la Confédération avait écarté cette variante. D'une part pour son coût et d'autre part en raison de la proximité de la nappe phréatique», reconnaît le syndic, Christian Kunze.

Alors que l'OFT refuse de communiquer publiquement sur la teneur de ces oppositions, Travys attend de son côté leur retour. La société de transports nord-vaudois ne connaît pas leur détail et ne peut donc pas estimer en quoi ces obstacles qui obstruent sa volonté de développement pourraient freiner son projet. Idéalement, les travaux devraient débuter en 2017 ou en 2018, afin que le tracé de l'OC soit intégré au RER vaudois avec l'entrée en vigueur de l'horaire 2019. Quoiqu'il en soit, les passagers devront alors encore changer de train à Chavornay jusqu'en 2023, date de finalisation de l'ensemble de ce projet. **F.R.A.**

«Il en va de notre développement»

● Les Communes d'Orbe et de Chavornay le disent: elles ont tout à gagner de voir ce projet initié il y a une dizaine d'années se réaliser. Il devrait par exemple aider la seconde à réguler le trafic des 14 000 véhicules qui la traversent chaque jour pour prendre l'autoroute. Pour les deux localités, cette modernisation passe aussi par la rénovation de leurs infrastructures liées à cette ligne ferroviaire empruntée quotidiennement par 1200 voyageurs et qui transporte pas moins de 400 000 tonnes de marchandises par an. Les stations d'Orbe seront réaménagées, de même que la

gare, vétuste de Chavornay, dont les quais notamment seront modifiés et rendus plus accessibles pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer. «Je connais des personnes âgées qui prennent le taxi jusqu'à Essert-Pittet pour prendre le train», atteste le syndic Christian Kunze.

Sa Municipalité a pourtant fait opposition lors de la mise à l'enquête qui vient de s'achever. «Même si nous avons toujours été tenus au courant de ce projet privé, nous ne sommes pas obligés de dire «oui amen» à tout. Et à ce titre, l'idée du pont ne nous a jamais convaincus», justifie l'édile.

Cette décision a le don d'agacer son homologue urbigène: «Je suis scandalisé que nos voisins aient fait opposition alors qu'ils ont signé la feuille de route du projet», s'exclame Henri Germond. Pour lui, aucun doute, il faut l'envisager à plus large échelle. «Il en va de notre développement économique et de celui de tout le Nord vaudois dont on dit souvent qu'il a un peu de peine en la matière.» Il s'agit donc de prendre le train en marche. «La Confédération est prête à investir plusieurs dizaines de millions chez nous, n'attendons pas qu'elle décide de les mettre ailleurs pour agir.»