

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
CONCERNANT  
LE RAPPORT MUNICIPAL N° 8-1/20**

Opposition à l'enquête publique  
« Modernisation de la ligne ferroviaire  
Orbe - Chavornay ». Levée de  
l'opposition par l'OFT

---

Chavornay, le 16 juin 2020

**Au Conseil communal**  
de et à  
**1373 Chavornay**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillères et les Conseillers,

La commission, composée de Mme Micheline Guadagnino et de MM. Claude Auberson, Eric Loutan, Patrick Malherbe, Umberto de Gregorio et présidée par Olivier Thibaud, rapporteur, s'est réunie aux dates suivantes :

- le 12 juin 2020 (excusé M. Claude Auberson) en présence de Me Alain Thévenaz, avocat de la commune et d'une délégation municipale composée de M. Christian Kunze, syndic, Mme Laurence Marchand, municipale et MM. Guillaume Abetel, Pascal Desponds, Yves Leuenberger et Paolo Troilo, municipaux.
- le 13 juin 2020 (excusée Mme Micheline Guadagnino) en présence de M. Christian Kunze.
- le 16 juin 2020 pour la signature du rapport.

La commission remercie Me Alain Thévenaz, M. le syndic Christian Kunze et Mme la municipale et MM. les municipaux pour leur disponibilité et les informations qu'ils nous ont fournies.

Lors de sa séance du 29 septembre 2016, le conseil communal de Chavornay a accepté à une large majorité (36 oui, 7 avis contraire et 4 absentions) une motion demandant à la municipalité de faire opposition à la mise à l'enquête du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Orbe - Chavornay, ce principalement en raison du mode de franchissement de la voie ferrée par un pont routier. Le conseil communal souhaitait alors qu'une mise en souterrain du trafic routier (tunnel) soit étudiée. Dans sa décision du 29 mai 2020, l'Office fédéral des transports a levé l'opposition de la commune de Chavornay. Il s'agit dès lors de décider si le conseil communal de Chavornay maintient la conclusion de sa motion et autorise la municipalité à déposer un recours auprès du Tribunal administratif fédéral.

En préambule, la commission précise qu'elle est favorable à la modernisation de la ligne ferroviaire Orbe - Chavornay et au développement d'un concept de transport public desservant la région dans son ensemble.

La commission a concentré son examen sur deux éléments :

1. Mode de franchissement de la ligne ferroviaire.
2. Recours.

### **1. Mode de franchissement de la ligne ferroviaire**

Le mode de franchissement de la ligne ferroviaire par la route cantonale RC 293 est prévu au moyen d'un pont routier. La commission relève les éléments suivants :

- L'impact visuel et paysager d'une telle réalisation sera important et portera une atteinte inacceptable à l'aspect de l'entrée de notre village, à l'environnement naturel (proximité de la réserve naturelle ornithologique du Creux de Terre) et aux habitations (quartiers de logements en Forez et d'habitations collectives Longilloux-Mollenchire). Les rampes d'accès et le viaduc seront très visibles de ces quartiers mais également depuis l'autre côté de la plaine de l'Orbe et les villages alentours, y compris depuis les alpages du Jura. Cet imposant ouvrage marquera durablement la plaine par son volume.

A ce propos, la commission relève que le plan directeur cantonal (PD Cant), dans sa vision stratégique C prévoit d'encourager une vision dynamique du paysage en visant, notamment, dans ses lignes d'action à ce que les centres locaux conservent leur identité et leur valeur paysagère. Le plan directeur cantonal reconnaît expressément que le Pied du Jura offre un cadre paysager et des dégagements qui permettent au regard de s'échapper au loin (PD Cant, p. 39). La réalisation du pont tel que le prévoit le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Orbe - Chavornay contrevient à ces principes.

- La RC 293 accueille quotidiennement environ 10'700 véhicules sur la route d'Orbe (source : guichet cartographique cantonal, 2015). Pour protéger la population des nuisances sonores y relatives, notre commune construit actuellement des parois antibruit. Le passage de ces véhicules sur un pont amplifiera les nuisances par rapport à la route actuelle, notamment en lien avec le franchissement des joints de dilatation. La commission craint dès lors que le prolongement des parois antibruit soit nécessaire avec des conséquences négatives tant sur le plan financier que sur le plan visuel, puisque la localité est en contre-haut du futur ouvrage (le bruit « monte », dès lors les parois antibruit seront nécessaires).
- La construction d'un viaduc impliquera que le futur accès à notre zone industrielle et sa liaison à la route cantonale RC 293 devra être effectué depuis le pont en question, augmentant de fait le volume de l'ouvrage, voire un autre pont. L'atteinte au sol, l'aspect visuel et les nuisances sonores, accrues par le bruit émis par les camions fréquentant la zone industrielle, seront empirés.
- La commission relève que la ligne ferroviaire CFF est franchie en de nombreux endroits par des passages souterrains comme à Essert-Pittet ou Ependes. A Yverdon-les-Bains, la future route de contournement actuellement en cours de finition passe sous la ligne ferroviaire CFF à double voie d'importance nationale Lausanne – Yverdon au nord de Y-Parc et a imposé un important passage inférieur (« tunnel ») qui n'a pas été contesté. Dans ce dernier cas, la proximité du lac implique l'existence de la nappe phréatique dont la construction du passage souterrain tient compte. La situation est analogue dans la plaine de l'Orbe et la solution d'un franchissement de la RC 293 par voie souterraine peut donc être retenue.

- Le surcoût du passage souterrain par rapport au viaduc ne paraît pas disproportionné en regard des avantages qu'une telle solution apporterait à la population:
  - Suppression de l'impact visuel négatif qu'implique le pont ;
  - Prise en compte de la réserve naturelle ornithologique d'importance européenne du Creux-de-Terre, plus précisément en évitant que les oiseaux en migration ne percutent un pont lors de leur vol ;
  - Diminution des nuisances sonores.

La commission relève que ce surcoût a été consenti à Yverdon-les-Bains

## **2. Recours**

Le coût d'un recours est de l'ordre de CHF 15'000.00 au maximum.

La commission estime que l'opposition du conseil communal n'a pas été traitée par l'Office fédéral des transports. La position de cet Office n'est basée que sur des éléments juridiques et financiers, omettant les éléments techniques, environnementaux, de nuisances sonores et finalement du bien être et de la qualité de vie de la population résidente. Un recours nous permettra d'être mieux entendus.

## **Conclusion**

La commission rappelle qu'elle est favorable à la modernisation de la ligne ferroviaire Orbe-Chavornay, tout en souhaitant que ce projet se réalise en harmonie avec l'ensemble des communes concernées.

Selon la commission, notre commune doit tout mettre en œuvre pour sauvegarder l'intérêt de ses citoyens, l'aspect visuel de l'entrée de notre village et éviter des nuisances sonores pour nos habitants.

La commission considère que le franchissement de la ligne ferroviaire par un pont routier apportera des inconvénients majeurs à notre commune, tant du point de vue visuel et paysager que s'agissant des nuisances sonores. Elle estime indispensable que ce franchissement soit concrétisé par voie souterraine, ce d'autant plus que cette dernière solution ne devrait pas entraîner des surcoûts susceptibles de remettre en cause le projet dans son ensemble.

Fondée sur ce qui précède, la commission soutient à l'unanimité le rapport municipal qui nous est soumis et invite le Conseil communal à prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Chavornay

- vu le rapport municipal n° 8-2/20,
- ouï le rapport de la Commission ad hoc,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

Décide :

- d'inviter la municipalité à maintenir la conclusion de la motion acceptée par le conseil communal le 29 septembre 2016 et à poursuivre la procédure d'opposition en déposant un recours auprès du Tribunal administratif fédéral contre la décision de l'Office fédéral des transports.

#### LA COMMISSION

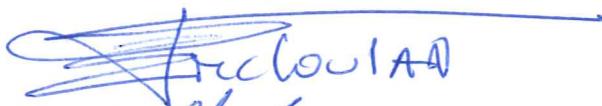
Claude Auberson :



Micheline Guadagnino :



Eric Loutan :



Patrick Malherbe :



Umberto de Gregorio, suppléant :



Olivier Thibaud, rapporteur :

