

Au Conseil intercommunal du district de Nyon

Préavis du Comité de direction n°46-08

Concerne : Contribution financière de CHF 50'000.- pour l'étude du redimensionnement et de la relocalisation de la Ballastière et de la plateforme rail-route

Responsable: M. Pierre Stampfli

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1. Historique et contexte

Le district de Nyon dispose au sein de son territoire le long des lignes CFF de quatre « plateformes rail-route » de dimension et d'usage variables. Malgré la concurrence du transport routier de ces dernières décennies, le fret de marchandises transporté par le rail demeure encore important, c'est ainsi que dans le district près de 4'000 wagons de marchandises sont chargés et déchargés chaque année¹.

Les perspectives de renforcement de l'usage du rail pour le transport des marchandises sont réelles car l'entreprise Ronchi qui fournit environ les 2/3 du marché régional béton/gravier dispose d'installations ferroviaires à même d'accueillir des trains blocs de 1'200 tonnes de charge utile ; elle envisage sérieusement de privilégier son approvisionnement par le rail depuis la gravière des Délices à Apples (via le BAM); l'entreprise pense procéder de même pour l'évacuation des matériaux d'excavation pour le voyage retour². Avec la mise en place

¹ Problématique de la plateforme rail-route dans l'Ouest vaudois – octobre 2007 Conseil régional/Service de la mobilité.

² Le volume de matériaux traité par Perrin holding SA sur le site de la Ballastière est d'environ 400'000 m³ annuel

de TRIDEL, il est également planifié à moyen terme le transport des déchets de la région par le rail pour un volume annuel d'un peu plus de 20'000 tonnes³.

Le maintien de ces interfaces de transport est également important pour les filières agricoles (betterave, céréales & le silo d'Eysins, engrais) et forestières. Indépendamment de ces projets précis et de l'intérêt de certaines filières, l'évolution des coûts du carburant et de la RPLP incitent à la recherche de solutions alternatives pour le transport routier à terme. Dans le cadre du nouveau plan directeur régional en élaboration, il apparaît important de préserver les interfaces rail-route existantes tout en veillant à rendre ces dernières fonctionnelles et attractives pour les opérateurs susceptibles de les utiliser.

La revue des différents sites régionaux effectuée⁴ fait apparaître les questions spécifiques qu'il s'agit de traiter dans chacun des cas. Certains de ces secteurs se trouvent aujourd'hui ceinturés par les développements urbains, ou en voie de l'être, limitant parfois les possibilités d'exploitation de ces interfaces. Il s'agit de mettre en adéquation chacun des périmètres avec son contexte/environnement qui parfois révèle d'autres potentiels d'usage.

Dans le cadre de l'établissement du nouveau PDR les vocations de chacun des sites ont été sommairement estimées selon les spécificités identifiées. La revue des sites qui est effectuée dans le précédent chapitre démontre qu'en dehors du cas de Gland aucune intervention lourde n'est nécessaire pour réhabiliter et renforcer l'usage des trois autres plateformes rail-route. Les adaptations et modifications souhaitées peuvent être entreprises, sous le contrôle du PDR, au travers des planifications intercommunales en cours (SDAN, PDL Coppet/SD Terre sainte, SD Ouest rollois, valorisation de la gare de Rolle, ...).

Le cas de la Ballastière est tout à fait particulier et problématique car le périmètre est situé au cœur du schéma directeur de Gland-Vich qui révèle dans l'ensemble un potentiel de développement à terme de l'emploi et des habitants de l'ordre de 10'000 unités supplémentaires. Le périmètre est extrêmement bien positionné à proximité de la gare CFF. Ce schéma directeur est d'intérêt régional et cantonal, il présente un caractère exemplaire au regard des exigences du plan directeur cantonal.

Le développement des activités de Ronchi en renforçant significativement l'usage du transport par rail constitue également un projet exemplaire au regard des dispositions du plan directeur cantonal.

Des discussions préliminaires à la présente démarche ont été entreprises par le Chef du Département de l'économie de l'Etat de Vaud avec les représentants de la commune de Gland et de l'entreprise Ronchi. Il en est ressorti qu'il s'agit de préserver les différents intérêts en présence en engageant sous coordination de la région et du PDR l'étude des possibilités de redimensionnement et relocalisation des activités menées sur le site RONCHI.

2. Les objectifs de l'étude

Il est donc proposé de procéder à l'évaluation de cinq scénarios distincts permettant d'une part le maintien et le développement des activités de RONCHI dans des conditions économiques et environnementales supportables tout en cherchant dans les différentes variantes à libérer du potentiel de développement urbain bien positionné. Dans chacun des

³ Pour évacuer les déchets, pour d'évidentes questions de logique économique, il semble impératif de conserver plusieurs lieux de chargements dans le district plutôt que de concentrer le chargement en un seul lieu. Un mandat d'étude en cours mené par le SESA confirme ce postulat.

⁴ Le document de cadrage est disponible au secrétariat régional.

sites il s'agira également d'intégrer les possibilités d'usage de la plateforme rail-route pour d'autres fonctions notamment containers et déchets.

Ces variantes devront être étudiées en profondeur et comparées sur la base de critères précis. Cinq hypothèses sont identifiées dans le cadrage de l'approche proposée.

Une hypothèse correspondant à la situation actuelle (situation de référence) et quatre hypothèses dans lesquelles sont explorées les voies du redimensionnement et de la relocalisation.

Il s'agit dans ces cas de figure de redimensionner l'organisation des activités actuelles déployées sur le site de la Ballastière et de proposer pour chaque site une utilisation optimale de l'espace en fonction des activités à développer.

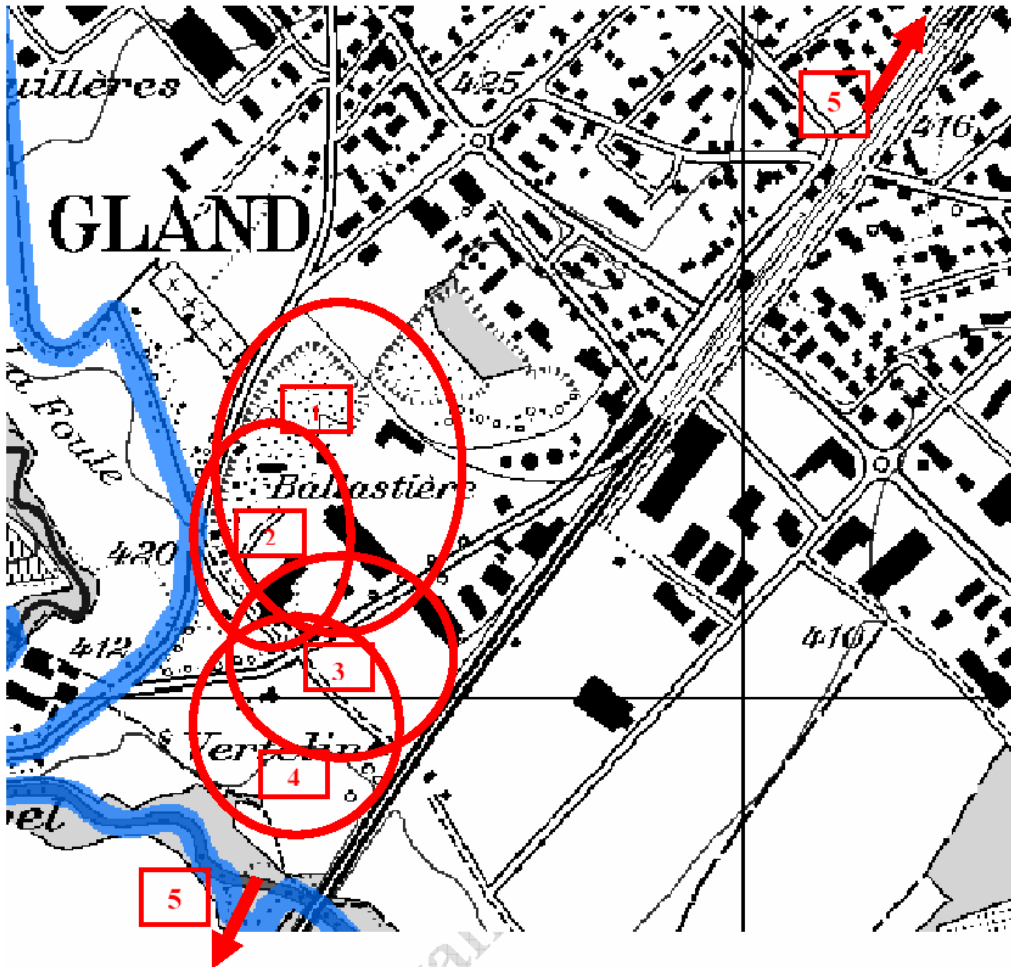
I	Station de lavage, tri et concassage d'agrégats.
II	Station de production de sables fillérisés.
III	Centrale pour le traitement des boues de lavage.
IV	Station de recyclage des déchets de béton, d'enrobés bitumineux, de graves de fondation.
V	Deux centrales de production de bétons prêts à l'emploi.
VI	Installation de dépotage de ciments.
VII	Centrale de production de béton bitumineux.
VIII	Centrale de production d'asphaltes coulés.
IX	Centrale de tri de déchets de chantier.
X	Voies de raccordement ferroviaire avec capacité d'accueil d'un train bloc de 20 wagons.
XI	Alimentation eau industrielle et réseau, bassin tampon ; alimentation électrique.
XII	Places de stockage des matériaux bruts et finis.
XIII	Bureaux de pesage & bureaux administratifs, ponts bascule, décrotteur.
XIV	Atelier de réparation, stockage pièces de rechange.
XV	Accessibilité, réseaux internes adaptés aux flux.

On intègre également le principe que l'interface rail-route doit également être à disposition d'autres utilisateurs (containers, déchets,...). Dans l'ensemble des hypothèses, les conséquences sur le schéma directeur intercommunal Gland-Vich seront évaluées.

1. **Maintien sur le site actuel de la Ballastière.** Situation actuelle de référence.
2. **Maintien sur le site actuel de la Ballastière** en procédant à un **redimensionnement et une optimisation de l'espace** et en minimisant les impacts sur l'environnement. Il s'agira notamment d'identifier les possibilités de stockage des matériaux dans des silos. Les conditions d'accessibilité routière ainsi que les relations avec la collectrice ouest projetée doivent être évalués.
3. **Transfert partiel en direction de Vertelin** (parcelle CFF), en optimisant l'espace et en minimisant les impacts sur l'environnement. (possibilité de déplacement du projet d'installations électriques des CFF). Les conditions d'accessibilité routière ainsi que les relations avec la collectrice ouest projetée doivent être évalués.
4. **Transfert complet en entrée de Ville** sur le site Vertelin (possibilité de déplacement du projet d'installations électriques des CFF). Les conditions d'accessibilité routière ainsi que les relations avec la collectrice ouest projetée doivent être évalués.
5. **Identification d'un autre site** positionné dans le cercle Prangins-Gilly-Bursinel. Les questions d'accessibilité routière aux sites doivent être évaluées.

Les entreprises présentes sur le périmètre doivent se renouveler et réinvestir en permanence pour maintenir leur compétitivité et la conformité de leur système de production. Cette réalité suppose pour l'étude de maîtriser ces déterminants avant de s'attaquer à la définition plus détaillée des scénarios.

Sur la base de ces déterminants, il faut que l'on puisse définir rapidement une emprise et une organisation de principe pour tester les autres localisations et rechercher des sites nouveaux. Les scénarios de relocalisation sont contraints par le nouveau schéma d'exploitation définissant les exigences du point de vue de l'entreprise, les données du Rail et les contraintes d'aménagement du territoire, d'environnement, et les contraintes du marché couvert par l'entreprise. Ce qui contribue à limiter sensiblement les sites possibles.



Une recherche de compétences spécifique a été entreprise pour mener à bien l'étude de redimensionnement et relocalisation. Il s'agit de constituer une équipe avec différentes compétences « métiers » pointues et indispensables pour mener à bien cette étude. En raison du caractère particulier et complexe de l'étude, une approche de gré à gré doit être privilégiée.

Des contacts préliminaires ont été entrepris auprès de différents spécialistes et des vérifications de disponibilité ont été opérées.

Le document de cadrage de la démarche a été validé par le COPIL du PDR qui validera les principales conclusions de l'étude. Un COPIL ad'hoc regroupant des représentants de Ronchi SA, des CFF, de la commune de Gland et de la région ainsi que des services de l'Etat concernées (SM, SESA, SDT et SELT) a été constitué ; un groupe technique représentant les diverses institutions concernées a été mis en place.

4. Financement et calendrier

A l'issue de la validation du document de cadrage, les experts pressentis ont été approchés. Ils ont formulé une proposition technique et financière qui évalue les travaux à entreprendre pour un montant de CHF 153'708.— (TVA comprise).

Sous réserve de l'accord formel des différents partenaires, la participation financière se répartit de la manière suivante :

Ville de Gland	CHF 15'371.—
RONCHI SA	CHF 15'371.--
CFF Immobilier	CHF 15'371.--
Conseil régional du district de Nyon	CHF 49'186.—
Subvention LADE (DEC)	<u>CHF 58'409.--</u>
Total	CHF 153'708.—

Par souci de simplification, le montant de la participation financière du Conseil régional est arrondi à CHF 50'000.--

A la suite de la décision du Conseil intercommunal, l'étude pourrait débuter au mois de décembre 2008 et s'achever au mois de juin 2009. Le scénario retenu pourra être mise en œuvre dès cette période.

5. Conclusion

La région a été l'un des partenaires de la réalisation du schéma directeur Gland-Vich qui constitue l'une des premières pièces du puzzle du développement régional, elle accompagne la mise en œuvre de ce dernier. La présente étude vise à trouver une solution qui vise à concilier les intérêts du développement urbain de Gland avec ceux d'une des plus grosses entreprises de la région qui par ailleurs joue un rôle majeur dans la filière construction régionale. L'objectif consistant à utiliser le rail pour le transport des matériaux est très important pour le bilan environnemental de cette filière, il s'agit donc de renforcer la plateforme d'échange rail-route mais en positionnant correctement cette dernière dans le territoire.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal du district de Nyon

- vu le préavis du comité de direction N°46-08 relatif à l'étude du redimensionnement et de la relocalisation de la Ballastière
- ouï le rapport de la commission de gestion et finances,
- ouï le rapport de la commission ad'hoc,
- attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide d'autoriser le crédit de CHF 49'500.- pour l'étude du redimensionnement et de la relocalisation de la Ballastière; ce dernier sera prélevé sur le fonds d'investissement régional pour être amorti sur cinq années.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 13 novembre 2008, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITE DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Pierre-André Romanens

Patrick Freudiger