

# PRÉAVIS DU COMITÉ DE DIRECTION N° 12 – 2012

## AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

### **Cautionnement à hauteur de CHF 250'000.- du projet de transport de gravier par le rail**

Responsable : Denis Dumartheray

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

#### **1. Historique, contexte et présentation du projet**

Les installations sises à la Ballastière, à Gland, assurent globalement environ les deux tiers de la production de béton et de produits bitumineux utilisés par la filière construction dans notre district.

Les flux de marchandises entrants et sortants dans ce site représentent 700'000 tonnes par an, soit approximativement 35'000 camions de 20 tonnes chacun. Les matériaux bruts entrants dans le site sont quasiment exclusivement transportés par la route (en dehors du ciment, qui est acheminé par le rail). Annuellement, le volume de gravier exploité à La Ballastière est d'un peu plus de 200'000 m<sup>3</sup>

Les ressources en gravier dans notre district ne sont pas importantes, le potentiel de gisement est de l'ordre de 250'000 m<sup>3</sup> à Prangins et de 250'000m<sup>3</sup> à Trélex.

D'importants gisements de gravier sont exploitables dans plusieurs localités du pied du Jura (Gravière des Délices à Apples (1.5 million de m<sup>3</sup>) et des Genevriers à Montricher (volume équivalent)). La société Ronchi SA, avec d'autres sociétés vaudoises du même type, a mis en place un consortium (Léman Granulats SA) pour étudier et exploiter les possibilités de transport par le rail de ces matériaux du pied du Jura. Les études ont démontré que sur le plan financier le transport par rail est compétitif par rapport au transport de ces mêmes marchandises par la route sans subvention de l'opération. Par ailleurs le bilan environnemental sera bien entendu bien plus positif pour le transport de ces marchandises par rail.

Le chemin de fer Bière-Apples-Morges (BAM ou MBC) assurera le transport des matériaux du village d'Apples à Gland pour la première étape du projet.

Un autre lieu, Daillens, est en cours d'identification pour desservir, dans une seconde étape, l'agglomération lausannoise. Cette seconde phase du projet sera effective lors de l'exploitation de la gravière de Montricher sera possible.

Les sillons ferroviaires pour le fret sont garantis par les CFF, qui autoriseront trois transports Aller et Retour par jour entre Morges et Gland.

**Sur le site de la Ballastière, le transport par le rail permettra d'acheminer environ 300'000 tonnes par le rail (dont 200'000 tonnes de gravier entrants et 100'000 tonnes de matériaux d'excavation sortants) correspondant à 3 convois ferroviaires entrants par jour sur le site et 3 convois sortants. Pour rentabiliser le transport par rail, les trains au retour seront chargés par des matériaux d'excavation (matériaux de remblai).**

Pour les flux totaux nous aurons par rapport à la situation actuelle 100'000 tonnes de plus (matériaux d'excavation acheminés à la Ballastière) à ajouter aux 700'000 tonnes soit 800'000 tonnes, dont au final 300'000 tonnes seront transportés par le rail.

Pour le site de la Ballastière nous nous retrouverons donc avec un solde de 500'000 tonnes toujours acheminés par la route et le reste acheminés par le rail. Soit une diminution d'environ 200'000 tonnes correspondant à 40 camions/jour soit environ 10'000 camions par année.

Cette opération dans son ensemble nécessite des investissements qui sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Entreprises	Objet	Investissement en millions	Subventions OFT	Fonds propres	Prêts LADE	Niveau de risque
MBC	locomotive VN	3.3	-	1.65	1.65	Très faible
MBC	10 wagons	2	-	1	1	Très faible
Ronchi SA	Balastière/Gland	2.6	0.3	1	1.3	Faible
Léman Granulats SA	Délices/Apples	5.2	1.45	1.15	2.6	Moyen
<b>TOTAL</b>		<b>13.1</b>	<b>1.75</b>	<b>4.8</b>	<b>6.55</b>	

L'investissement du BAM est également prévu pour l'exploitation ultérieure de la gravière de Montricher qui permettra de desservir le site de Daillens et intéresser l'agglomération lausannoise ainsi que la région du Gros de Vaud. On observe qu'entre Apples (Léman granulats SA) et Gland (Ronchi SA) environ 7.8 millions doivent être investis. Il est à noter que les nouveaux branchements ferroviaires d'Apples et de La Ballastière bénéficieront des subventions de l'Office fédéral des transports (OFT).

Un prêt LADE est sollicité, respectivement par Ronchi SA et Léman Granulats, à hauteur de 3.9 millions de CHF.

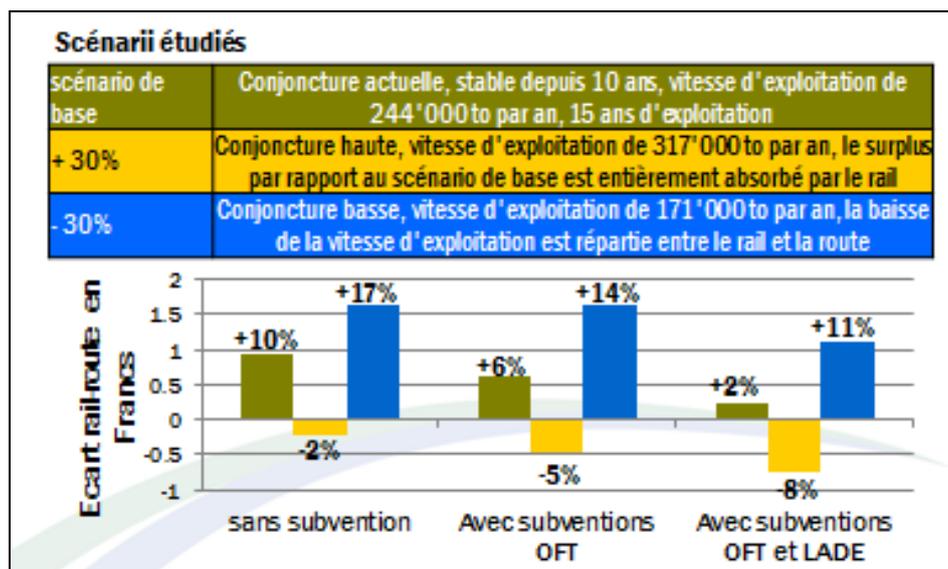
Il est proposé que

- les transporteurs cautionnent le prêt LADE à hauteur de 50%,
- les deux régions concernées cautionnent le prêt LADE à hauteur de
  - o 12.8% pour la région ARCAM<sup>1</sup>,
  - o **6.4% pour Régionyon soit une caution à hauteur de 250'000 CHF**

Il est prévu que cette opération soit fonctionnelle pour le début de l'année 2013. Sur le principe de l'opération le CODIR s'était prononcé favorablement sur un soutien de principe en septembre 2011.

Le tableau ci-après compare les différents scénarios en tenant compte des vitesses d'exploitation des gravières. Il est à relever que la rentabilité du projet pourra être atteinte en augmentant le volume d'extraction annuel. La création d'un deuxième site de traitement relié au rail (Le Genevriers à Montricher) assurera même un avantage concurrentiel aux entrepreneurs engagés dans le projet.

<sup>1</sup> Association régionale Cossonay-Aubonne-Morges



## 2. Pourquoi est-il important que le district de Nyon soutienne ce projet ?

Ce projet porté par des entreprises privées est exemplaire à plusieurs titres. Le fait de transporter par le rail du gravier est innovant dans le contexte actuel car il met en évidence un moyen de transport plus écologique que le camion. Par rapport au coût économique du transport du gravier par la route, et de la concurrence du gravier importé de France (taux de change de l'Euro), les entrepreneurs prennent des risques en réalisant de pareils investissements.

Les régions de Morges et de Nyon sont des bénéficiaires directs de cette opération par ce mode d'approvisionnement de la filière construction qui privilégie le rail et par la diminution des nuisances du transport individuel motorisé (- 10'000 camions par an dans le secteur de Gland notamment).

Le Conseil d'Etat souhaite que les régions concernées (Morges et Nyon pour la première étape, l'agglomération lausannoise et le Gros de Vaud pour la seconde étape) soient solidaires de ce projet en assurant un cautionnement partiel des investissements. L'Etat de Vaud soutient le projet par l'octroi de prêts sans intérêt remboursables en 15 ans de 2.6 millions de CHF pour Léman Granulats SA et de 1.3 millions de CHF pour Ronchi SA.

Le soutien de la région à cet intéressant projet est conditionné au projet de relocalisation de la Ballastière à long terme (Cf préavis n°46-08). Conformément aux engagements pris vis-à-vis de ses partenaires<sup>2</sup> et de la délégation du Conseil d'Etat au développement territorial, l'opérateur Ronchi SA a donné des garanties concernant son adhésion à cette relocalisation à long terme.

Dans ce cadre, la Municipalité de Gland a autorisé la construction de la fosse d'arrivée des marchandises par le rail en intégrant une clause relative au caractère provisoire de l'installation qui pourrait être amenée à être démantée avec la relocalisation de la Ballastière. L'on sait par ailleurs que le faisceau de rails situé dans le secteur de la Ballastière est de toute manière condamné à terme avec les projets de développement des CFF liés au projet Lemman 2030.

Il faut relever que cette opération s'inscrit dans trois objectifs stratégiques du plan directeur régional du district de Nyon (PDRN)<sup>3</sup> approuvés par les 46 Communes du district.

<sup>2</sup> Etat de Vaud, Regionyon, Ville de Gland, CFF

<sup>3</sup> Plus particulièrement les mesures A2-7, B4-5, B4-10 ainsi que le commentaire développé en p.66 du PDRN.

### 3. L'engagement du Conseil régional du district de Nyon

Le soutien à ce projet se traduit par un cautionnement de CHF 250'000.— sur un emprunt total des opérateurs de CHF 3'900'000.— représentant 6.4% du prêt total ou 19.23% de la part spécifique du prêt Ronchi SA.

### 4. Conclusion

Nous avons vu que sur le plan strictement environnemental, ce projet améliore la situation et met en évidence un moyen de transport qui mérite d'être réhabilité. De plus ce partenariat entre les régions, l'Etat de Vaud et les entreprises privées revêt un caractère exemplaire sur un projet bénéficiant à la population du district.

Le Comité de direction est convaincu de la nécessité d'apporter un soutien subsidiaire à cette opération par un cautionnement partiel de l'emprunt LADE.

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°12-2012

ouï le rapport de la commission ad'hoc,

ouï le rapport de la commission gestion & finances,

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

d'approuver le cautionnement de projet à hauteur de CHF 243'750.—sur une durée de quinze années.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 26 avril 2012, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

AU NOM DU COMITÉ DE DIRECTION

Le Président

Le Secrétaire

Gérald Creteigny

Patrick Freudiger