

GARE DE TRANSBORDEMENT

Gland / VD

Maître de l'ouvrage: Ronchi SA, Gland

Bureau d'études: CSD ingénieurs SA, Lausanne

Bureau d'ingénieurs civils: Liard & Dutruit SA, Etoy

Conception et réalisation technique: Frei Fördertechnik AG, Rubigen

UNE GARE UNIQUE EN SON GENRE A ÉTÉ INAUGURÉE ■ *Il s'agit même de la première gare vaudoise de transbordement par rail des graviers et sables – plus de 1000 tonnes quotidiennes – extraits de la nouvelle gravière Les Délices, à Apples. Les tonnages sont acheminés à La Ballastière, à Gland, sur le site de l'entreprise Ronchi SA, présente, ici depuis plus d'un siècle.*



LIARD & DUTRUIT SA

Dimensionnement de la fosse

Ch. Neuf 1

1163 Etoy

Tél. 021 826 02 13

Fax 021 826 02 14

E-mail: info@liard-ingenieurs.ch

Web: www.liard-ingenieurs.ch



LIARD & DUTRUIT SA
INGENIEURS CIVILS DIPL. HES-SIA
STRUCTURES BETON / METAL
GENIE CIVIL - BATIMENTS

FURRER + FREY SA

Projet et réalisation de la ligne de contact

Av. des Alpes 56

1820 Montreux

Tél. 031 357 61 91

Fax 031 357 61 00

E-mail: adm@furrerfrey.ch

Web: www.furrerfrey.ch



La gare de transbordement est maintenant en service, mais pour en arriver là, tout n'a pas été facile! Il a fallu plus d'une décennie de démarches pour faire aboutir cet audacieux projet, impliquant plusieurs partenaires, dont Léman Granulats SA, la société Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) et Ronchi SA, porteurs du projet.

Réduire l'empreinte carbone

L'objectif de cette gare étant de soulager les routes d'une soixantaine de camions quotidiens, soit 120 rotations par jour, il s'inscrit

dans la volonté de privilégier le rail pour le transport de marchandises, mais également dans celle de contribuer au développement durable, en réduisant l'empreinte carbone de 300 tonnes de CO₂ par année, soit l'équivalent de la consommation d'une voiture diesel sur plus de 2,5 millions de kilomètres.

L'aspect économique n'est pas absent, dans la mesure où 30% des matériaux pierreux utilisés dans le canton de Vaud proviennent de France, l'objectif étant de réduire cette dépendance grâce aux matériaux indigènes. Les travaux de construction de cette gare de trans-

bordement ont débuté en été 2015 par le terrassement de 4000 m³ et des travaux spéciaux avec la réalisation de parois verticales, clouées et gunitées. Au final est née une impressionnante fosse pouvant accueillir 300 m³ de matériaux, sur une longueur de 25 m, large de 6 m avec autant de profondeur.

Trois trains quotidiens dans le trafic

Les matériaux extraits à la gravière Les Délices – entièrement automatisée et fonctionnant avec trois employés – sont lavés, triés puis chargés sur des wagons, à raison de trois trains de sept wagons d'une contenance de 60 tonnes par jour. Un casse-tête puisqu'il a

fallu intercaler les convois dans un trafic dense sur une des lignes CFF les plus encombrées du pays. En gare de Morges après un changement de boggies, du fait de l'écartement différent des voies entre les MBC et les CFF, le convoi se dirige vers la gare de Gland. Là, une locomotive diesel propulse le chargement à vitesse réduite vers la gare de transbordement. En quelques minutes, 400 tonnes de matériaux pierreux sont délivrées à travers une grille géante.

Au-dessous, dans la fosse, le matériau est acheminé à travers deux tapis roulants vers un troisième extérieur, jusqu'à un dumper, sorte de gros camion-benne, puis vers les lieux de stockage, selon la nature du produit.

L'objectif annuel est d'acheminer au minimum 170 000 tonnes de matériaux pierreux à La Ballastière et de renvoyer – chaque train ne repartant pas à vide – 120 000 tonnes de matériaux, afin de combler, au fur et à mesure, la gravière, dont on espère extraire environ 1,65 million de mètres cubes de matière première en 15 ans.

gdo

QUELQUES CHIFFRES

170 000 tonnes minimum de matière première seront acheminées annuellement de la gravière à Gland. 2,6 millions de francs ont été investis par Ronchi SA dans la réalisation de cette gare.

