

destination. Le présent chapitre sert donc à expliciter les éléments justificatifs par rapport à la localisation du projet de centre de tri et recyclage des déchets.

Le premier élément justificatif est lié au fait que le projet en question n'empiète pas sur une zone agricole exploitée, mais plutôt sur une friche industrielle. Comme constaté au chapitre 1.2 du présent rapport, le site a été longuement exploité par des activités industrielles (ancien stock stratégique de produits pétroliers utilisé par la Société Carburants AG). Le nouveau projet permettra donc la requalification d'une ancienne zone industrielle.

Un deuxième élément important pour justifier l'emplacement des activités en lien à la zone spéciale est lié à la nécessité, pour les futures entreprises, d'exploiter le rail. En effet, il est planifié de raccorder le site à l'infrastructure ferroviaire, afin de transporter une partie des déchets et des matières secondaires valorisées par le rail. Pour cela, le raccordement existant doit être remis en fonction.

A ce propos, une convention a été signée (le 10 mai 2019 avec un avenant au contrat du 19 novembre 2020, voir document en annexe au chapitre 12) entre la société Helvetia Environnement SA et les CFF concernant le raccordement de la voie n° 1 à la pleine voie Léchelles-Grolley pour une durée indéterminée. Le contrat a permis aux parties de définir, entre autres, le régime de propriété, la conservation, l'exploitation, le démantèlement et la répartition des coûts du dispositif de raccordement et de la voie de raccordement. Les CFF rappellent, qu'en accord avec les termes négociés avec l'OFT, ce raccordement peut être maintenu pour autant qu'un trafic de 720 wagons, ou 12'000 tonnes, soit atteint annuellement. Selon Helvetia Environnement, le tonnage exigé devrait être atteint sans difficulté. Les CFF rendent également attentive la société Helvetia Environnement que la mise en service de la modernisation de la ligne entre Payerne et Fribourg est planifiée à l'horizon 2027-2030. Le raccordement de la zone spéciale est aussi concerné par cette modernisation.

Selon les informations disponibles sur le site internet des CFF, une procédure d'approbation des plans (PAP) pour des installations ferroviaires a été lancée pour le lot 3 (Cheyres-Châbles-Payerne-Givisiez) du projet de modernisation des lignes de la Broye, avec une mise à l'enquête publique qui a eu lieu du 16 janvier au 14 février 2023. Le raccordement à la ligne CFF de la zone spéciale n'est pas soumis à une procédure PAP, conformément à l'art. 1a « Etablissement et modification de constructions ou d'installations non soumis à l'approbation » de l'Ordonnance fédérale sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF). Ce constat a été confirmé par les CFF à Helvetia Environnement. Dans son préavis, les CFF demandait également de compléter l'analyse en lien au raccordement ferroviaire avec un concept d'exploitation du système traitant des volumes du transport ferroviaire, des horaires, de la fréquence des transports ainsi que de l'éclairage pour les transports de nuit. Helvetia Environnement nous a communiqué que certains de ces éléments sont toujours en cours de négociation. A ce propos, un courrier (voir image ci-dessous) a été transmis par CFF Cargo à Helvetia Environnement. Dans ce courrier, les CFF affirment que le raccordement est techniquement réalisable et que la desserte se fera probablement la nuit depuis Payerne. Les CFF recommandent également l'électrification de la voie de raccordement. D'autres éléments économiques doivent toutefois encore être discutés auprès des CFF avant la desserte de matériaux en 2030.

Olivier Kernen
Helvetia Environnement SA
Avenue Industrielle 14 – CP 1221
CH-1227 Carouge

À Olten, le 10 Juillet 2024

Desserte de la future plateforme entre Léchelles et Grolley (Canton de Fribourg)

Monsieur Kernen,

Nous vous remercions pour votre demande concernant la future desserte de votre plateforme. Nous avons pu discuter du projet lors de séances de travail.

Nous serions évidemment ravis de répondre à vos besoins de transports ferroviaires et de pouvoir desservir le site par le rail. La desserte ferroviaire de votre site à Léchelles est techniquement réalisable : CFF Cargo est en effet représentée dans cette région avec de l'équipement et du personnel. La desserte se fera probablement la nuit depuis Payerne.

Afin de permettre une desserte efficiente nous vous recommandons néanmoins d'envisager l'électrification de la voie de raccordement, ce qui permettrait d'optimiser l'import de chaque desserte.

Nous essayons toujours de construire notre offre avec nos ressources de manière économique et flexible selon les besoins du marché. Ainsi, les aspects économiques doivent encore être discutés entre nous avant la desserte de matériaux en 2030.

Nous restons à votre disposition pour toute question.

Meilleures salutations



Claudia Schwab
Logistique de construction et recyclage
CFF Cargo



Félix Weber
Responsable Planification Concepts stratégiques
CFF Cargo

CFF Cargo SA
Vente
Bahnhofstrasse 12 · 4600 Olten · Suisse
Téléfon +41 79 766 86 84
olivier.mahe@sbbcargo.com · www.sbbcargo.com

Figure 5 : Courrier CFF Cargo du 10 Juillet 2024

Dans le cadre de son préavis d'examen préalable, le Service de la mobilité (SMo) demandait une garantie afin que le transport des matériaux traités se fasse au maximum par le rail et que donc l'article RCU de la zone spéciale soit complété avec une prescription allant dans ce sens. Pour cette raison, une prescription a été rajoutée à l'article 25 du RCU qui exige désormais que « un minimum de 50% du tonnage des déchets en flux sortant doit transiter par le rail ». Comme annoncé dans le paragraphe précédent, le raccordement au rail sera probablement opérationnel à partir de 2030 ; pour cette raison le transport de 50% du tonnage des déchets en flux sortant sera assuré à partir de 2030, et 55 % à partir de 2035.

Cette condition ne peut pas être exigée pour le flux entrant de déchets, vu que ce dernier se fera essentiellement par route, avec le transport des déchets assuré par des poids lourds depuis les déchetteries qui ne disposent pas d'un raccordement au rail. Dans l'attente de la fin des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire (attendue au plus tôt entre 2027 et 2030) qui garantira également la mise en service du raccordement ferroviaire au site de Léchelles, tous les déchets traités seront acheminés par la route.

Le troisième élément découle de la nécessité d'affecter à la zone spéciale seulement la superficie qui correspond à l'emprise de la demande de permis de construire. Pour rappel, le secteur B de la zone spéciale (destiné principalement au raccordement ferroviaire) a fait l'objet d'un préavis favorable de la part du SeCA dans son préavis d'examen préalable. En revanche, le SeCA demandait à ce que le secteur A de la zone (destiné principalement aux activités en lien avec le tri, la récupération, le traitement, le stockage, la valorisation des déchets et de matières secondaires) soit précisé et justifié afin qu'il se superpose au projet présenté dans la

demande de permis de construire, sans inclure aucune surface superflue ne répondant pas aux besoins spécifiques des entreprises ni des surfaces à prévoir pour des extensions futures.



Figure 6 : Délimitation du secteur A de la zone spéciale en fonction des besoins du projet (Source : projet architectural)

Comme nous le constatons dans l'image ci-dessus, le secteur A inclut exclusivement les installations indispensables au fonctionnement du centre ainsi que les aires de circulation, les places de stationnement et les surfaces vertes (biotopes).

Le périmètre de la zone se cale donc avec précision sur le projet inclus dans la demande de permis de construire, sans intégrer des surfaces « inutiles » ou prévues pour un développement ultérieur. La délimitation du secteur A tient également compte du « plan des modifications pour accès » du 2 octobre 2019 élaboré par le bureau Hirsiger et Péclard (voir aussi chapitre 3.5).

Besoin concret et urgent et intérêt public du projet

Les sociétés Sogetri SA et Transvoirie SA, qui font partie de la société Immobilière Helvetia Environnement Holding SA, exploitent actuellement un centre de tri et recyclage de déchets à Avry. Le centre se trouve dans la zone d'activités à Rosé.