Nom prénom

Adresse

Préfecture de la Sarine

Grand-Rue 51

Case postale

1701 Fribourg

Marly, le X janvier 2021

**Opposition contre le projet de nouvelle route Marly-Matran (PDCAM 10712)**

Mesdames, Messieurs,

C’est en qualité d’opposants au sens de l’art. 84 al. 1 LATeC que nous vous communiquons notre opposition contre le projet de nouvelle route de liaison prévue entre Marly et Matran (PCAM 10712), mis à l’enquête publique le 11 décembre 2020.

**Destruction des zones de délassement de proximité et atteinte aux droits fondamentaux**

Ce projet portera une atteinte irrémédiable aux zones de délassement nécessaires au bien-être de la population de Marly et environs, voire de l’Agglomération et du canton. En effet, le secteur du Bois de l’Église – Pré Novel – Chésalles – Hauterive est un des derniers endroits préservés proches de la ville. Ses collines boisées, la Gérine et la Sarine, avec l’abbaye d’Hauterive, sont essentielles au ressourcement de la population. Or ces lieux seront détruits par la route de liaison Marly-Matran.

Nous serons ainsi personnellement touchés dans notre droit à bénéficier d’espaces de délassement proches de l’Agglomération et accessibles à tous. Pour son bien-être, la population a besoin d’espaces dans lesquels respirer, loin de l’agitation de la ville, sans avoir à faire plusieurs dizaines de kilomètres en voiture.

**Nuisances sonores et poussières durant la phase d’utilisation**

La circulation routière est la cause principale de l’exposition au bruit à laquelle la population est soumise. Selon l’Office fédéral de l’environnement (OFEV), une personne sur sept en Suisse est exposée durant la journée à un bruit nuisible ou incommodant issu du trafic. L’on constate une évolution de la sensibilité au bruit ces dernières années. Le bruit induit des coûts externes considérables et peut notamment entraîner des conséquences durables sur la santé des riverains exposés.

Le projet apportera du trafic supplémentaire dans une zone calme et silencieuse. Le hameau de Chésalles est à l’heure actuelle seulement traversé par des véhicules légers, étant donné que les poids lourds n’ont pas le droit de traverser le pont d’Hauterive. A l’avenir, le projet permettra à de nombreux véhicules et surtout de nombreux camions de circuler. Des nuisances sonores importantes vont incommoder les riverains sur tout le tracé de la route. Par ailleurs, un trafic de camions en direction de Tinterin, Giffers et Planfayon est à prévoir. Ces camions emprunteront les routes de la Gruyère et des Préalpes (c’est-à-dire que ces camions traverseront Marly-le-Grand avec les nuisances sonores, les poussières et les problèmes de sécurité et de santé pour les riverains que cela entraîne).

**Intérêt public et proportionnalité**

La route Marly-Matran va absolument à l’encontre de l’intérêt public en portant atteinte aux bases de notre qualité de vie. Ce projet contrevient ainsi à l’art. 5 al. 2 de la Constitution fédérale, qui impose que l’activité de l’État réponde à l’intérêt public et soit proportionné au but visé. Aucune pesée des intérêts sérieuse, au sens de l’art. 3 de l’ordonnance fédérale sur l’aménagement du territoire (OAT), n’est présentée dans le dossier du projet routier mis à l’enquête publique le 11 décembre 2020. Avec la restriction évidente de notre liberté personnelle et de mouvement (art. 10 Cst.) induite par la route Marly-Matran et l’absence d’un intérêt public démontré, l’art. 36 n’est pas respecté. Ceci est inadmissible.

De plus, la proportionnalité du projet de route Marly-Matran n’est pas démontrée. Premièrement, le dossier ne présente aucune preuve incontestable que cette route est apte à atteindre le but visé de réduction significative des charges de trafic sur le Pont de Pérolles. Deuxièmement, il ne s’agit pas, d’une manière évidente, de la solution qui porte le moins atteinte aux droits des tiers et à leurs libertés (fondamentales et individuelles, dont la garantie de la propriété). D’autres alternatives moins coûteuses et destructrices ne sont pas présentées. Troisièmement et pour rappel, le dossier du projet de route Marly-Matran ne présente aucune pesée des intérêts rigoureuse qui mettent en balance tous les intérêts en présence, aussi peu importants qu’ils puissent être.

**Echec du désengorgement du trafic**

Il est indiqué dans le rapport technique du projet qu'il n'a pas comme but de réduire le trafic. En effet, si on considère les projections de trafic, sur la route de Fribourg, selon l’état actuel considéré par le projet – qui d’une manière incompréhensible utilise les charges de trafic de 2015 – , nous avons près de 15'000 véhicules/jour, avec comme conséquence de nombreux bouchons. Il est prévu, d'ici 2040, 19'200 véhicules par jour sur ce même tronçon, donc effectivement une détérioration de la situation. Or, avec Marly-Matran, en 2040, ce même trafic sera de 17'000 véhicules/jour : ceci montre que la route Marly-Matran n'améliore que très marginalement la situation. Le canton ne démontre pas, dans le dossier du projet de liaison Marly-Matran, son utilité et sa capacité à atteindre son objectif principal de désengorgement de la route du centre de Marly, du pont de Pérolles et de la route de la Fonderie. La nécessité de ce projet n’est donc pas démontrée.

Pire, sur la route de la Gérine, toujours pour 2040, le rapport prévoit 18'300 véhicules/jour avec Marly-Matran, alors qu'il n’en prévoit que 13'800 véhicules/jour sans Marly-Matran. La même chose pour la route des Préalpes et la Crausaz, où le trafic augmentera de l'ordre de 34%, respectivement de 5% avec Marly-Matran, comparé à sans Marly-Matran.

La raison est que cette route appellera du trafic de la région, notamment du plateau du Mouret et de la région de Tinterin/Giffers/Planfayon.

Voici les raisons qui motivent notre opposition au projet routier « Liaison Marly-Matran ».

Avec nos meilleures salutations,

Signature manuscrite