ROUTE MARLY-MATRAN

Conflit avec l'assainissement de la décharge de la Pila

<u>Fact-sheet rédigé par Me David Ecoffey et</u> publié par l'association « Non à la route Marly-Matran »

L'implantation d'un pilier (pile « P5 ») du pont sur la Sarine du projet de route Marly-Matran dans la partie basse de la décharge de la PILA, partie qui ne nécessite pas d'assainissement, compromet définitivement la variante d'assainissement n° 2 préconisée par le Conseil d'Etat et validée par le Grand Conseil. Cela va générer un surcoût de CHF 50 millions.

A) But de la notice et généralités

1. Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du bureau Triform SA mis à l'enquête avec le projet routier Marly-Matran minimise et déforme totalement la problématique de la Pila. Il tait les problèmes, notamment l'absence de coordination et les conflits évidents et avérés entre le projet routier et le dossier d'assainissement de la Pila.

Il en va de même du rapport GEOTEST qui a servi de base au RIE de Triform SA.

- 2. Sous l'angle juridique, cette absence de coordination formelle et la contrariété matérielle entre les deux projets seront, à l'issue du processus judiciaire, à savoir dans plusieurs années, fatales au projet routier puisqu'il n'existe pas le début d'une coordination formelle et matérielle entre les deux procédures. Au contraire, ces deux procédures sont en conflit total. Il convient d'en être conscient aujourd'hui déjà, de telle manière qu'il ne sera pas possible ultérieurement de prétendre que l'on ne le savait pas et d'imputer les surcoûts, comme c'est l'usage, « à de nouvelles exigences légales ». Cette excuse ne sera pas recevable.
- 3. La présente notice « Fact Sheet » vise à démontrer de la manière la plus simple et la plus claire possible ce conflit entre le projet d'assainissement de la Pila et le projet Marly-Matran, ainsi que l'absence crasse de coordination. Ainsi,
 - > sous le titre B), la présente notice évoquera le projet d'assainissement de la Pila et ses conséquences financières énormes ;

- > sous le titre C), elle développera le projet routier et ses implications ;
- > finalement, sous le titre D), elle tirera les conclusions de ce qui précède.

B) Projet d'assainissement de la Pila : éléments essentiels de la Réponse du Conseil d'Etat et du Rapport CSD

Pour répondre à l'inquiétude parlementaire formalisée par mandat de députés en 2011 (2011-GC-22) en lien avec les coûts exorbitants articulés à l'époque, le Conseil d'Etat a rendu sa Réponse au Grand Conseil en date du 12 février 2019 (<u>lien</u>), réponse basée sur le Rapport du bureau CSD Ingénieurs SA (ci-après, le Rapport CSD ou CSD) du 31 mai 2018 (<u>lien</u>) joint en annexe à la Réponse du Conseil d'Etat. Tous les éléments développés sous le présent titre B) sont ainsi tirés, sans aucune interprétation, soit de la Réponse du Conseil d'Etat, soit du Rapport CSD.

- Tableaux tirés du Rapport CSD du 31 mai 2018 illustrant objectivement la situation et permettant la compréhension de la Réponse du Conseil d'Etat
 - 1.1. Distinction entre la zone haute et la zone basse de la décharge

Il est tout d'abord essentiel de comprendre que le site de la Pila est divisé en deux zones, la zone haute et la zone basse. Cela ressort notamment des tableaux suivants :



Figure 5-3 Plan de situation des secteurs à assainir selon scénario C (cf. Rapport mesures complémentaires)

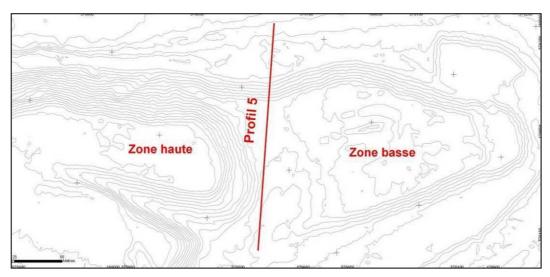


Figure 2.6 Situation des deux secteurs de la décharge

1.2. Tableaux des pollutions, Figures 2-7 et 2-8 du Rapport CSD

S'agissant de la pollution au PCB, les concentrations se répartissent comme suit selon les tableaux du rapport CSD.

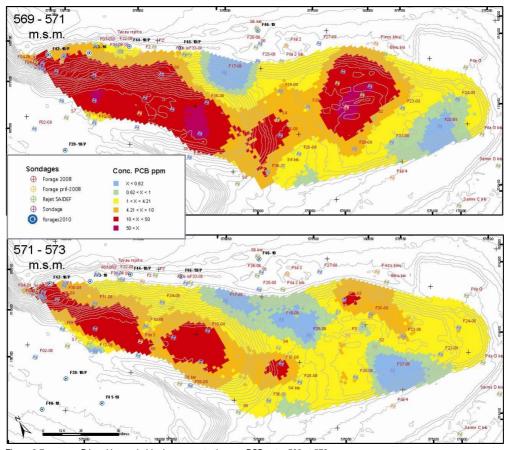


Figure 2-7 Répartition probable des concentrations en PCB entre 569 et 573 m.s.m.

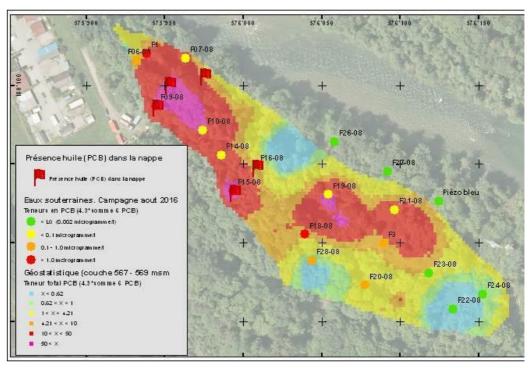


Figure 2-8 Répartition spatiale des classes de contamination par les PCB dans les déchets situés directement sur les alluvions [15].

2. <u>Les variantes analysées par le Conseil d'Etat dans sa Réponse du 12 février 2019</u>

Confronté à l'inquiétude du Grand Conseil quant aux coûts, le Conseil d'Etat a dégagé différentes variantes :

2.1. Variante 1

2.1.1. « La variante 1 vise l'excavation totale de tous les déchets et alluvions pollués et leur traitement dans des installations hors du site ».

2.1.2. « Elle permet d'agir :

- > Sur la totalité du périmètre de la décharge... ».
- 2.1.3. En clair, la variante 1 porte tant sur la zone haute que sur la zone basse et vise ainsi un assainissement total de la décharge.

2.2. Variante 2

La variante 2 tend à l'assainissement de la partie haute seulement. « Cette variante laisse en place 6 tonnes de PCB qui en l'état ne sont pas à l'origine d'atteintes nuisibles ou incommodantes. La localisation des matériaux qui resteraient en place pour la

variante 2, à savoir dans un secteur moins sensible d'un point de vue hydrogéologique, limite ce risque par rapport à la variante 3 ».

Comme illustré ci-dessous, la situation est donc la suivante pour la variante 2, en reportant la limite Zone haute/Zone basse de la Figure 2-6 de CSD sur la Figure 2-7 : le secteur (« spot ») entouré de vert (même endroit mais profondeurs/altitudes différentes entre le tableau du haut et celui de bas) n'a pas besoin d'un assainissement dans la variante 2, alors même qu'il présente des quantités très importantes de PCB, même proportionnellement à la taille de la décharge. Comme indiqué dans le Rapport CSD, cette absence de nécessité d'assainir est liée au fait qu'en l'état et sauf crue « exceptionnelle » de la Sarine, ce « spot » ne devrait pas diffuser de PCB en dehors du périmètre de la décharge (soit dans la Sarine).

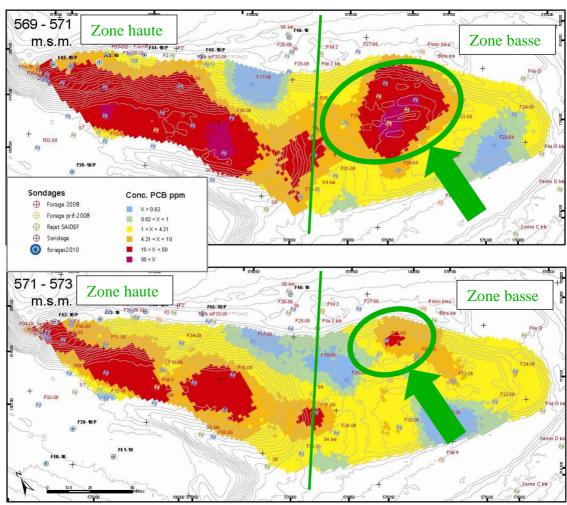


Figure 2-7 Répartition probable des concentrations en PCB entre 569 et 573 m.s.m.

On comprend donc où se trouve, sous l'angle de l'assainissement, la différence essentielle entre la variante 1 et la variante 2. Dans la variante 2, la surface cerclée de vert, contenant des quantités et densités extrêmes de PCB, et plus largement la zone basse, n'a pas besoin d'assainissement. De ce fait, la différence entre les variantes 1 et 2 est immense.

3. <u>Les coûts des différentes variantes selon la Réponse du Conseil d'Etat du 12 février 2019</u> (tableau p. 24/31)

	Coût estimé (mio CHF)	Subventions OTAS (mio CHF)	Coût à charge des perturbateurs (mio CHF)
Variante 1, montant max	250	100	150
Variante 1, montant moyen	195	78	117
Variante 1, montant min	140	56	84
Variante 2, montant max	195	78	117
Variante 2, montant moyen	150	60	90
Variante 2, montant min	110	44	66
Variante 2 moins			
Variante 3, montant max	90	0	90
Variante 3, montant moyen	70	0	70
Variante 3, montant min	50	0	50

Compte tenu de la règle générale et notoire qui enseigne que les coûts annoncés pour les projets de l'Etat ne sont jamais respectés¹ même pour les projets simples, ce qui n'est pas le cas ici, il est évident qu'il faut retenir les « montants max » en raison des innombrables surprises qui seront immanquablement découvertes en excavant et des filières complexes à mettre en œuvre pour les éliminer, filières (Type E) inexistantes en Suisse pour ce type de polluants. On parle donc d'une différence de CHF 55 millions entre la variante 1 et la variante 2 (CHF 250 mios – CHF 195 mios) pour les montants max et à peine moins, CHF 45 mios (CHF 195 mios – CHF 140 mios), si l'on devait retenir le montant moyen. En tout état, il faut prendre en considération le coût estimé (global = colonne de gauche) puisque dans tous les cas c'est de l'argent public qui sera utilisé, peu importe en définitive que cet argent provienne de la Confédération (Subventions OTAS) ou des perturbateurs (Etat et Ville de Fribourg principalement).

6

¹ Notamment : Route de contournement de Bulle (+ 44.3 mios), Pont de la Poya (+ 34.7 mios), Collège Sainte-Croix (+ 4 à 5 mios), Rénovation de l'Hôtel cantonal (en cours), Campus du Lac-Noir (en cours), Ferme-école de l'Institut de Grangeneuve (en cours) ; référence soit sur ce point, notamment à l'article paru dans La Liberté du samedi 26 juin 2021 « les élus en ont marre des rallonges ».

Afin que chacun puisse bien comprendre l'impact financier, particulièrement s'il est contribuable en Ville de Fribourg (exploitante de la décharge), il faut encore exposer la clé de répartition fixée dans la décision que la DAEC a rendue le 8 octobre 2020 sur la répartition des coûts entre les perturbateurs :

Ville de Fribourg	Exploitante de la décharge	45%
CFR Properties	Déposante des déchets	25%
Inconnus	Déposants de déchets (Pris en charge Etat)	5 %
Etat de Fribourg	Défaut de surveillance lors de l'exploitation	10%
Etat de Fribourg	Mise à disposition du terrain	5%
Etat de Fribourg	Propriétaire du terrain	10%

Ces pourcentages s'appliquent à la colonne de droite du tableau ci-dessus. A noter, pour être complet, que cette décision fait l'objet d'un recours au Tribunal cantonal de la part de la Ville de Fribourg qui visiblement n'accepte pas cette répartition.

4. Conclusions et recommandations du Conseil d'Etat dans sa Réponse

A l'issue de sa Réponse au Grand Conseil du 12 février 2019, le Conseil d'Etat tire les conclusions suivantes :

7. Conclusions et recommandations du Conseil d'Etat

Les investigations complémentaires ont permis d'esquisser des variantes d'assainissement, d'évaluer leur effet sur la Sarine et d'estimer leurs coûts. Les résultats sont encore entachés d'une grande incertitude, ce qui est tout à fait normal pour un projet d'assainissement complexe à l'issue d'une étude d'avant-projet. Il ressort toutefois que le Consortium (composé de la Ville de Fribourg et de l'Etat via la DIAF), la DAEC et l'OFEV préconisent un assainissement partiel de l'ancienne décharge de la Pila. L'objectif commun est d'optimiser le rapport entre les effets sur l'environnement et le coût total de l'assainissement. L'étendue de l'assainissement partiel de la décharge sera fixée dans la prochaine phase du projet qui consistera à développer la variante retenue à ce stade. Pour la recherche de cet optimum, le Consortium propose de partir d'un assainissement partiel réduit et l'OFEV d'un assainissement plus étendu. La solution finale se situera certainement entre ces deux variantes.

Au vu de ces éléments, le Conseil d'Etat informe le Grand Conseil que la DAEC entend demander au Consortium d'établir un projet d'assainissement au sens de l'OSites sur la base de la variante 2 (assainissement de la zone haute) en examinant jusqu'où cette variante peut être rapprochée de la variante 3 sans perdre la reconnaissance fédérale. La DAEC veillera ainsi à ce que la variante 2 soit développée en limitant au maximum l'intervention dans la zone haute, tout en garantissant le respect des objectifs d'assainissement définis. Dès que le projet d'assainissement sera établi, la DAEC déposera une demande d'allocation OTAS à l'OFEV puis rendra une décision d'assainissement conformément à l'article 18 OSites. Le Grand Conseil aura l'occasion de se prononcer ultérieurement sur un crédit d'engagement.

5. Conclusion intermédiaire

A titre de conclusion intermédiaire, il faut constater que la différence de coûts entre la variante 1 et la variante 2 est immense (CHF 55 millions au « max », CHF 45 millions montant moyen). Dans la mesure où le Conseil d'Etat indique dans sa réponse que la DAEC doit encore examiner s'il est possible de procéder à un assainissement encore plus léger que celui prévu dans la variante 2 tout en garantissant la protection de l'environnement et la participation OTAS de la Confédération, soit en examinant si un « mix - rapprochement » entre la variante 2 et la variante 3 est possible, <u>la différence financière (économie) pourrait potentiellement être encore bien plus importante</u>. Or, comme cela sera démontré plus bas, la route Marly-Matran mise à l'enquête par la DAEC, laquelle rend nécessaire la présence d'un pilier du pont (pile P5) dans le « spot » relevé ci-dessus dans la zone basse de la décharge (ci-dessus p. 5), <u>ANNIHILE PUREMENT ET SIMPLEMENT</u> cette possibilité voulue par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil d'aller vers une variante 2 (et si possible vers une variante 3 encore plus économique et restant acceptable par la Confédération), avec les conséquences économiques qui vont avec.

C) Le projet routier et son impact sur le site contaminé de la Pila

1. Pour traverser la Sarine à la hauteur d'Hauterive, un pont presque aussi long que celui de la Poya devra être construit (797 m pour le pont projeté contre 852 m pour le pont de la Poya), avec deux piles (P5 et P6) implantées dans le site contaminé de la Pila. A noter, pour faire bon poids, que deux autres ouvrages importants devront être construits (en particulier le pont de Chésalles sur 203 m).

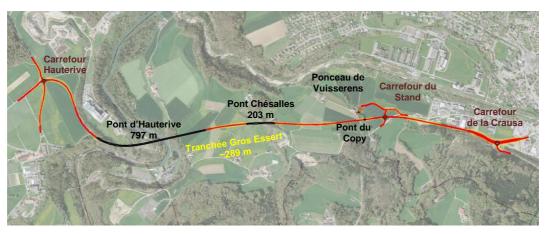
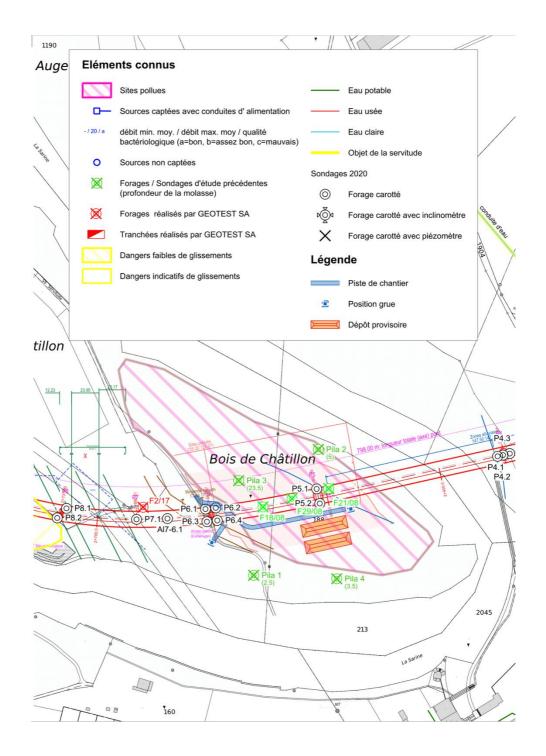


Figure 2: Situation du projet et principaux ouvrages (fond de plan : swisstopo)

2. Comme relevé, deux piles du pont projeté, les piles P5 et P6, se trouvent dans le site contaminé de la Pila. L'implantation des piles P5 et P6 est très claire si on examine le rapport GEOTEST joint au RIE.



3. En clair et de manière incontestable, la pile P5 se situera à l'endroit précis du « spot » ultracontaminé au PCB de la Zone basse (p. 5 ci-dessus). Quant à la pile P6, en limite de décharge, l'excavation nécessaire à son implantation s'effectuera largement dans le périmètre de la décharge. Pour preuve, le plan GEOTEST ci-dessus indique la présence de deux « dépôts provisoires », des « andains » simplement couverts d'une bâche, immédiatement à proximité de la pile P5, ce qui démontre bien qu'il y aura excavation de matériaux pollué.

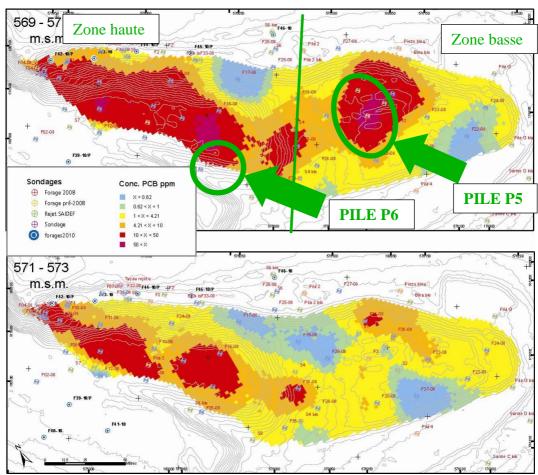
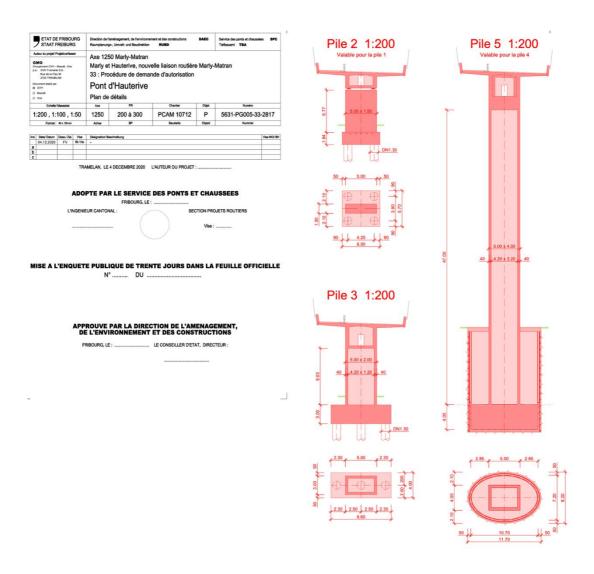


Figure 2-7 Répartition probable des concentrations en PCB entre 569 et 573 m.s.m.

4. Du fait de son implantation en pleine décharge, soit au milieu de produits chimiques, le projet a établi que la pile P5 devra faire l'objet d'un traitement particulier et être placée dans un puit qui la met à l'abri des effets de la pollution (RIE Triform SA p. 66/114 : « les contraintes du concours ayant précisé la problématique pouvant se présenter sur le site de la Pila, le projet d'Hauterive a bien pris en compte ces différents aspects. La pile sera donc réalisée à l'intérieur d'un puit permettant à celle-ci d'être protégée d'éventuelles agressions chimiques »). Ainsi, de ce fait, soit la nécessité d'un puit résistant aux produits chimiques, la pile P5 aura les dimensions gigantesques suivantes qui ressortent des plans mis à l'enquête dans le dossier (le trait vert sur le plan indique le niveau du sol...) :



L'ancrage (puit) aura ainsi une hauteur de 17 m entre son assise/base sur la molasse (sans parler ensuite des ancrages dans celle-ci) et le niveau du sol, pour une largeur de 12 m (11.70 m).

Ces seules dimensions du puit lui-même représentent déjà la taille d'un bâtiment de très grandes dimensions (bâtiment de quatre étages sur rez, soit environ la hauteur des bâtiments sur le boulevard de Pérolles) qu'il faudra enterrer. Cependant, cela ne prend évidemment pas encore en considération l'excavation/fouille qui sera nécessaire pour réaliser et implanter le puit lui-même, terrassement qui décuplera le volume à excaver compte tenu des pentes à observer pour une fouille à plus de 17 m de profondeur.

Ainsi, pour réaliser la pile P5, c'est quasiment toute la Zone basse de la décharge qui devra être excavée et, dans tous les cas, l'intégralité du « spot » ultra-contaminé précité lequel ne présentait pourtant, sans l'implantation de la pile P5, aucun besoin d'assainissement dans la Réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil du 12 février 2019.

Le tableau ci-dessous, tiré du rapport GEOTEST joint au RIE, illustre le cocktail que l'excavation de la pile P5 aura à traiter, ainsi que celui de la pile P6. Pour de nombreux éléments chimiques, il n'existe pas de décharge en Suisse (Type E, en violet dans le tableau).

2517053.1 Marly-Matran, nouvelle jonction Etude géotechnique et pollution



Annexe 3 : Résultats d'analyse

nalyses o	chimiques	selon OL	ED	-	Paramètres [mg/kg]														[mg/l]				١,		ممام مُ								
				S IOS			(qg	·		(Cd)	rtot		ļm						9									libre	rque	Qualité des matériaux			
chantillon N°	Profondeur [m]	Date	Description	Eléments anthropique	TOC 400	CrVI	Antimone (Sb)	Arsenic (As)	Plomb (Pb)	Cadmium (Cd)	Chrome (Cr to	Cuivre (Cu)	Nickel (Ni)	Mercure (Hg)	Zinc (Zn)	COV	ΣPCB	HC C5-C10	HC C10-C40	втех	Benzol	ΣНΑР	B(a)p	DOC	Nitrite	Ammonium-N	Fluorure	Cyanure lib	Remarque Lithologie	Type A Type	By Type B	Type E	
F-P5.2	0 - 1 m	13.10.20	Limon sableux, peu argileux, beige	<5%	<1000	0.18	⟨3	5	16	<0.2	30	14	29	<0.1	45	<0.01	<0.1	<1	31	<0.1	<0.01		<0.05	-				<0.02	Remblai propre, rares déchets de chantier / Chrome VI lié aux morceaux de brique et de béton				
F-P5.2	1 - 2 m	13.10.20	Limon argileux, peu sableux, beige	<5%	2'000	<0.05	<3	7	400	0.4	38	83	31	<0.1	240	0.056	<0.1	<1	46	<0.1	<0.01	<0.5	<0.05	-		-	-	<0.02	Remblai propre, rares déchets de chantier				
F-P5.2	2 - 3 m	13.10.20	Gravier sablo-limoneux avec déchets, brun-noir	>5%	9'000	0.18	16	21	1'400	2.9	88	700	95	0.1	1'600	0.586	<0.1	<1	1500	<0.1	<0.01	0.8	0.12				-	<0.02	Déchet de chantier				
F-P5.2	3 - 4 m	13.10.20	Gravier sableux, peu limoneux, avec déchets, beige-brun	>5%	3'000	<0.05	11	9	150	0.4	24	70	20	1.1	200	0.232	<0.1	<1	200	<0.1	<0.01	<0.5	<0.05	-				<0.02	Déchet de chantier				
F-P5.2	4 - 5 m	13.10.20	Gravier sableux avec déchets, brun foncé	>5%	14'000	<0.05	10	24	1'600	2.4	61	250	47	0.3	810	0.527	0.224	<1	1300	<0.1	<0.01	1.38	0.19				-	<0.02	Déchet de chantier			1	
F-P5.2	5 - 6 m	13.10.20	Gravier sablo-limoneux à sable limoneux avec	>5%	<1000	<0.05	<3	4	39	<0.2	36	25	27	<0.1	61	0.013	0.159	<1	30	<0.1	<0.01	<0.5	<0.05				-	<0.02	Déchet de chantier				
F-P5.2	6 - 7 m	13.10.20	déchets. Beige Gravier sableux avec déchets, brun-noir	>5%	9'000	<0.05	11	15	970	1	46	650	40	0.5	1'600	<0.01	<0.1	<1	2000	<0.1	<0.01	3.05	<0.05			-	-	<0.02	Déchet de chantier et déchets ménagers				
F-P5.2	7 - 8 m	13.10.20	Gravier sableux avec déchets, brun-noir	>5%	51'000	<0.05	۲3	8	460	2.1	37	110	28	1.2	8'200	<0.01	0.757	<1	4800	0.12	<0.01	17.4	0.39				-	<0.02	Déchet de chantier et déchets ménagers				
F-P5.2	8 - 9 m	13.10.20	Gravier sableux avec déchets, brun-noir	>5%	110'000	<0.05	21	23	530	2	290	130	40	0.7	670	<0.01	5.749	<1	12000	0.32	<0.01	14.4	<0.05				-	<0.02	Déchet de chantier et déchets ménagers				
F-P5.2	9 - 10 m	13.10.20	Gravier sableux avec déchets, brun-noir	>5%	27'000	<0.05	<3	4	63	0.5	31	34	32	0.1	530	0.016	773.53	<1	11000	0.82	<0.01	2	<0.05	-		-	-	<0.02	Déchet de chantier et déchets ménagers				
F-P5.2	10 -11 m	13.10.20	Sable moyen, gris	0%	4'000	<0.05	<3	3	8	<0.2	14	8	11	<0.1	92	<0.01	1327.4	<1	10000	<0.1	<0.01	0.28	<0.05				-	<0.02	Alluvions fines				
F-P5.2	11 - 12 m	28.10.20	Gravier sableux, gris	0%	<1000	<0.05	<3	<3	<5	<0.5	14	5	<5	0.2	18	-	617.09		580	-		<0.5	<0.02	1.7			-	<0.02	Alluvions grossières				
F-P5.2	12 - 13 m	28.10.20	Gravier sableux, gris	0%	<1000	<0.05	<3	<3	<5	<0.5	37	6	7	<0.1	28	-	58.093		110		-	<0.5	<0.02	0.8		-	-	<0.02	Alluvions grossières				
F-P5.2	13 - 14 m	28.10.20	Sable avec morceau de grès	0%	<1000	<0.05	<3	<3	<5	<0.5	57	6	24	<0.1	38	-	1.204	-	50	-	-	<0.5	<0.02	<0.5			-	<0.02	Molasse altérée				
F-P6.2	2 - 3 m	5.11.20	Gravier sablo-limoneux à sable limoneux avec déchets. Beige	>5%	6'000	<0.05	<3	7	49	0.3	38	38	34	<0.1	250		<0.1		160		-	2.73	0.27	6.3				<0.02	Déchet de chantier				
F-P6.2	4 - 5 m	5.11.20	Gravier sableux avec déchets, brun-noir	>5%	14'000	<0.05	6	16	380	7	80	250	48	0.2	1'300	-	<0.1	-	240	-	-	1.29	0.08	8.1			-	<0.02	Déchet de chantier et déchets ménagers				
F-P6.2	7 - 8 m	5.11.20	Gravier sableux avec déchets, brun-noir	>5%	42'000	<0.05	7	28	2'600	16	57	450	180	0.4	17'000	-	<0.1	-	1000	-	-	5.07	0.49	7.3			-	<0.02	Déchet de chantier et déchets ménagers				
F-P6.2	9 - 10 m	5.11.20	Sable avec morceau de grès	0%	<1000	<0.05	<3	3	5	<0.2	54	5	32	<0.1	38		<0.1	-	<10		-	<0.5	<0.02	2.9	-			<0.02	Molasse très altérée / Chrome lié à la molasse (géogène)				
						0.00					50	- 10		0.5	450		0.4	L.												T	1	لبلة	
				5	10'000	0.05	3 15	15 15	50 250	5	50 250	40 250	50 250	0.5	150 500	0.1	0.1	5	50 250	5	0.1	12.5	1.5							Type A Type B			
				>5	20'000	0.05	30	30	500	10	500	500	500	2	1'000	1	1	10	500	10	1	25	3	20	1	0.5	2	0.02		Type B	•		
					50'000 >50'000	0.5	50	50	2'000	10	1'000	5'000	1'000	5	5'000 >5'000	5 >5	10	100	5'000	100 >100	1	250 >250	10							Type E >Type E			

<LD <= sous le limite de détéction (LD)

Non pollué, matériaux admis en décharge type A
 Déchets admis en décharge type B, si possible valorisation
 Déchets admis en décharge type B

>E pas de mise en décharge possible en Suisse, traitemen

C) Conclusions et questions

- > Il ressort de l'opposition que le projet de route Marly-Matran est inutile et portera atteinte à de nombreux intérêts publics.
- > Le projet de route Marly-Matran est notamment en conflit matériel et juridique complet avec le projet d'assainissement de la Pila.
- > Le dossier mis à l'enquête évoque certes *pro forma* les problèmes de coordination entre les deux projets mais ne les traite absolument pas, ce qui est pourtant le but d'un rapport d'impact. Pourquoi ?

- Comment est-il politiquement possible que le Conseil d'Etat, par la DAEC, demande au Consortium (Ville de Fribourg et Etat via la DIAF) de tout faire pour mettre en œuvre une variante 2 avec si possible (soit sans perdre les subventions fédérales) des éléments de la variante 3, et que cette même DAEC, sur la base de documents de mise à l'enquête clairement lacunaires et erronés, se permette de lancer un projet qui ruine totalement cette volonté et qui va coûter au bas mot CHF 50 millions au contribuable pour un assainissement supplémentaire inutile ?
- Comment le Conseil communal de Fribourg, alors que la Ville doit assumer le 45 % des coûts en qualité d'exploitante de la décharge et qu'elle a du reste fait recours au Tribunal cantonal contre la décision de la DAEC fixant les taux de responsabilité, réagit-il ? Dans ce sens, est-ce qu'il incombera à la Ville de prendre en charge le 45 % du surcoût de CHF 50 millions lié au fait que la présence du futur pont rend nécessaire l'assainissement de la partie basse de la décharge (retour vers la variante 1), alors que sans ce pont il n'y aurait pas besoin d'assainir cette partie basse ?
- Ces problèmes étant facilement identifiables, pourquoi faire comme s'il n'y avait pas de problème, en continuant de dépenser dans l'intervalle des millions dans des études qui seront inutiles compte tenu des oppositions et des décisions judiciaires qui finiront par intervenir dans ce cadre et notamment sur cette problématique ?
- > Ces CHF 50 millions de surcoût que l'on ne veut pas voir ne concernent que la problématique limitée du passage de la Pila. Il y en a d'autres, notamment la nécessité au même endroit d'enterrer la ligne Haute tension (60 kW) du Groupe E. Idem pour les problèmes de défrichement. Sur cette base, il est renvoyé à l'opposition publiée sur le site de l'association « NON à la route Marly-Matran » (<u>lien</u>), qui liste tous les problèmes graves qui affectent ce projet.
- > Juridiquement, le projet de route Marly-Matran va dans le mur pour la seule problématique Pila déjà, sans parler des autres.

Comment est-il possible que de tels problèmes n'aient pas été identifiés et traités en amont ?