

Recommandé

Préfecture de la Sarine

Grand-Rue 51

Case postale

1701 Fribourg

Association NON à Marly-Matran, p. a. Yvan Maillard Ardent, Chemin des Cossettes 41,
1723 Marly

- **Opposante** -

MÉMOIRE COMPLÉMENTAIRE

D'OPPOSITION

au

Projet de la nouvelle liaison routière Marly-Matran sur la route cantonale axe 1250 Marly-Matran, sur les communes de Marly et de Hauterive (FR) mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle FO n° 50 du 11 décembre 2020

par

l'Etat de Fribourg, agissant par son Service des ponts et chaussées SPC

* * *

I. CONCLUSIONS

1. L'opposition est recevable.
2. L'opposition est admise.
3. Le projet de nouvelle liaison routière Marly-Matran sur la route cantonale axe 1250 Marly-Matran, sur les communes de Marly et de Hauterive (FR) mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle FO n° 50 du 11 décembre 2020 est intégralement refusé.

* * *

II. GRIEFS COMPLEMENTAIRES

A. Elements généraux par rapport au RIE

a) De la nullité de l'EIE / RIE découlant du conflit d'intérêt de l'auteur du RIE

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (cf. notamment 1C_17/2008), un RIE est un élément nécessaire du dossier initial, prévu directement dans la loi (cf. art. 10b, 10c et 10d LPE, art. 7 ss OEIE – notamment l'art. 11 OEIE qui dispose que le rapport doit être remis à l'autorité « dès l'engagement de la procédure décisive »).

Selon l'art. 10b al. 1 *in fine* LPE, « *ce rapport sert de base à l'appréciation du projet* » (mise en évidence ajoutée). C'est donc dire l'importance que le législateur fédéral a accordé à cet instrument. A ce titre, et compte tenu du rôle essentiel qui lui est dévolu par la loi dans le but de garantir notamment le respect des normes de protection de l'environnement, mais également de transparence, un RIE doit bien évidemment présenter un degré total d'objectivité et être à l'abri de tout soupçon de partialité ou de complaisance.

Or, en l'occurrence, il est évident que le RIE établi par le mandataire Triform SA est d'emblée affecté de problèmes graves de partialité :

1. Le bureau Triform SA est un bureau d'ingénieurs-conseils en environnement, fondé en 1991 (selon le site internet de Triform SA). Le président du Conseil d'administration est Markus Bapst. Il est le fondateur du bureau comme cela ressort du site zefix.ch. Parallèlement, Markus Bapst a été député au Grand Conseil durant plus de 20 ans, assumant notamment la fonction centrale et d'influence de chef du groupe PDC ; il a démissionné du Grand Conseil avec effet au 31 octobre 2019, soit il y a un peu plus d'une année.
2. Le bureau Triform SA est un mandataire régulier de la DAEC, notamment du SPC. Ce bureau obtient en effet régulièrement des mandats de l'Etat et de ses services. Il existe de ce fait une relation étroite, - de mandat -, relation représentant *de facto* une grande importance économique pour le mandataire Triform SA du fait du volume des mandats

traités pour l'Etat. De ce seul fait déjà, Triform SA n'est pas indépendant par rapport à l'Etat.

3. Mais il y a plus. Il ressort en effet du Bulletin des séances du Grand Conseil pour la session de septembre 2016, p. 2046 notamment, les éléments suivants en lien avec l'« Examen du décret 2016-DAEC-109 Octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de cinq routes de contournement ».

«Bapst Markus (PDC/CVP, SE.

Zuerst zu meinen Interessenbindungen: Ich bin Mitinhaber eines Ingenieurbüros, das auch für das Tiefbauamt Aufträge abwickelt.

Wie Sie alle wissen, wird die Mobilität auch in den nächsten Jahren sehr stark zunehmen. Das zeigen, wie Sie gelesen haben, auch neuste Studien des Bundes. Der Mensch bewegt sich auch in der modernen, digitalisierten Gesellschaft weiterhin von A nach B, weil er ganz einfach seiner Natur gemäss andere Menschen treffen will. Er tut dies heute natürlich auch global. Sich dagegen zu wehren, nützt nichts. Wir leben gescheiter damit und suchen intelligente Lösungen, um die Fortbewegung auf der Schiene, der Strasse und in der Luft umweltfreundlicher und stressfreier zu gestalten.

Der Kanton Freiburg hat mithin das grösste Bevölkerungswachstum der Schweiz. Es ist also nicht verwunderlich, dass wir die Auswirkungen erhöhter Mobilität direkt im Verkehr spüren. Wir haben in den letzten Jahren diese Entwicklung beobachtet, sind aber praktisch auf die kommenden Auswirkungen nicht vorbereitet. Zum Glück wird jetzt aktiv unsere Schieneninfrastruktur erneuert. Wir brauchen aber auch neue Strassen, um die zukünftigen Herausforderungen von Arbeit, Wohnen und Freizeit zu meistern. Es geht nun in erster Linie darum, in Gedanken aufzuholen, das heisst zu planen, damit wir bei Notwendigkeit dann auch bereit sind zu bauen.

Bis ein Projekt Baureife erlangt, dauert es heute 5 bis 10 Jahre. Welche der geplanten und hier vorgeschlagenen Projekte dann auch wirklich einmal gebaut werden, können wir heute gar nicht wissen. Das Parlament und das Volk werden schlussendlich abschliessend über Kredite entscheiden. Heute geht es darum vorzubereiten. Deshalb werde ich auch die Zusatzanträge Givisiez und Kerzers unterstützen.

Abschliessend ein Wort als Düdingen zur Umfahrung Düdingen. Es hat mich gefreut, dass sich der Staatsrat nun doch formell zur Weiterentwicklung der Umfahrung Düdingen bekennt. Im Herbst dieses Jahres wird das ASTRA den ersten Teil, den Abschnitt Birch-Luggiwil, öffentlich auflegen und es ist davon auszugehen, dass das Projekt dann in den kommenden zwei Jahren auch bewilligt wird.

Ich zähle persönlich auf Sie, Herr Staatsrat, damit Sie nach Genehmigung durch den Bund die Weiterentwicklung der Umfahrung Düdingen unverzüglich an die Hand nehmen werden und das Projekt dann auch dem Volk zur Genehmigung vorgelegt wird. Düdingen und der Bezirk brauchen die Umfahrung. Nur mit dieser kann man die Ortsdurchfahrt lebenswert umgestalten und durch die Entlastung vom Lastwagentransit sicherer machen. Zudem ermöglicht die Umfahrung den hervorragenden Zugang zur Industriezone Birch, Arbeitszone von kantonaler Bedeutung. Die Umfahrungsstrasse ist in diesem Sinne auch für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Bezirks und des Kantons wichtig.

Wer rastet, der rostet und wer nicht weiter denkt, wird morgen von der Realität überholt. In diesem Sinne stimme ich dem Dekret mit Überzeugung zu».

Dans cette intervention de Markus Bapst en lien avec les projets routes de contournement, donc notamment le projet Marly-Matran, le précité annonce que son bureau travaille pour le SPC, sans autre précision. Sur le fond, les propos largement favorables et l'engagement sans faille de Markus Bapst en faveur des routes de contournement, dont la route Marly-Matran, sont parfaitement clairs et sont notamment illustrés par le passage précité.

4. Dans ces circonstances, il est évident et il ne saurait être contesté que lorsque le SPC (ou la DAEC) octroie au bureau Triform SA le mandat d'effectuer l'EIE et d'établir le RIE pour la route Marly-Matran, le SPC (ou la DAEC) n'ignore pas que son auteur est plus que largement favorable au projet, étant notamment intervenu en séance de Grand Conseil pour le soutenir et y exerçant toute son influence de chef du groupe PDC pour obtenir les crédits d'engagement. De même, le SPC connaît le volume des mandats octroyés à Triform SA. Ces circonstances démontrent une situation objective et incontestable d'absence d'impartialité de l'auteur du RIE.
5. Cette absence d'impartialité est notamment illustrée par le fait que, contrairement à ce qui se fait systématiquement tout au début de tous les rapports officiels ou de toutes les expertises officielles, le RIE n'indique pas les circonstances d'octroi du mandat. En particulier, on ignore absolument tout des éléments suivants :
 - 5.1. Depuis quand Markus Bapst et/ou ses collaborateurs du bureau Triform SA sont-ils impliqués dans le projet ? Dans quelles circonstances et à quel titre ?
 - 5.2. Sur quelle base le mandat de procéder à une EIE puis de rédiger le RIE a-t-il été octroyé ? En particulier, quelle a été l'application de la législation sur les marchés publics ?
6. Compte tenu de la série impressionnante de manques graves du RIE tels que relevés plus bas, ces questionnements doivent absolument trouver des réponses claires, nettes, précises et documentées.
7. En tout état, le bureau Triform SA se trouvait dans une situation claire de récusation au sens de l'art. 21 CPJA, qui devait être identifiée d'emblée par le mandant. On ne confie pas une EIE à quelqu'un présentant un tel degré d'implication personnelle et dont les intérêts économiques de sa société se confondent dans une mesure importante avec ceux du maître de l'ouvrage.

b) Du caractère fondamentalement incomplet de l'EIE /RIE

La LPE et l'OEIE notamment, mais également les autres législations qui exigent une EIE, sont violées en raison des innombrables erreurs flagrantes et manques crasses de l'EIE/RIE mis en évidence dans la présente opposition. Le RIE est :

- Incomplet en ce qu'il n'analyse simplement pas une série importante d'intérêts publics ou privés pourtant évidents. D'autres intérêts sont analysés de manière superficielle, dans une mesure inquiétante.
- Faux sur de très nombreux points.

Partant, le RIE ne remplit absolument pas sa fonction légale. Comme démontré plus bas, il vient valider *a posteriori* un choix de variante plus que discutable.

B. De l'absence complète de justification du projet routier

a) Absence d'intérêt pour les habitants du bassin collecteur supposé

1. Conformément à l'art. 5 al. 2 Cst. féd., « *l'activité de l'Etat doit répondre à un intérêt public et être proportionné* ». L'Etat ne peut pas de manière générale procéder à des actes publics inutiles. La construction d'une route publique est un acte public qui tombe à l'évidence sous cette nécessité de démonstration d'existence d'un intérêt public et de proportionnalité. Ainsi, et contrairement à ce que semblent visiblement penser le SPC et l'auteur du RIE, ce n'est pas parce que l'on prétend construire une route que l'on répond d'emblée et sans autre examen à un intérêt public, respectivement que l'on peut se passer de l'obligation de justifier le besoin de l'infrastructure envisagée. Cela est d'autant plus le cas si, comme en l'occurrence, cette infrastructure gigantesque et coûteuse heurte une série impressionnante d'intérêts publics et privés prépondérants et qu'il s'agit de procéder à une pesée globale des intérêts. Par ailleurs, une fois l'intérêt public démontré (ce qui n'est pas le cas ici), le principe de proportionnalité doit être respecté, qui impose à la collectivité publique de choisir la manière la moins dommageable pour les autres intérêts publics et privés.
2. En l'occurrence, l'intérêt public n'est absolument pas démontré, au contraire.

Alors que l'on parle officiellement d'un projet à CHF 100 millions et portant atteinte aux innombrables intérêts publics et privés développés plus bas, la justification qui ressort du RIE et du Rapport technique est simplement indigente et tient sur quelques lignes. En particulier, nous ne connaissons ni le but exact de la route ni son « bassin collecteur » tant les développements à ce sujet sont vagues et succincts, pour ne pas dire énigmatiques. S'agit-il de relier plus efficacement Marly et le plateau du Mouret à l'A12, s'agit-il de désengorger la traversée de Marly ? Le but de l'ouvrage projeté n'est pas clair du tout et, comme démontré plus bas, dans tous les cas loin d'être atteint. Au contraire, ce projet inutile génère une série impressionnante d'atteintes graves et irréversibles à des intérêts supérieurs, publics et privés, pour un résultat absolument nul. Par ailleurs, l'établissement du projet cache totalement une série impressionnante de coûts énormes, alors que pour rappel nous nous trouvons au stade d'une demande d'autorisation de construire.

3. En l'absence d'intérêt public, il ne saurait être question de proportionnalité. S'il faut tout de même faire l'exercice, la proportionnalité n'est évidemment pas donnée puisqu'il ressort des griefs développés plus bas, notamment en lien avec les manques incroyables dans l'analyse des divers volets du RIE, que l'Etat n'a absolument pas cherché une alternative à la réalisation d'une route de contournement, se contentant de réveiller puis d'affiner un projet ancien, en passant simplement sous silence les nombreux changements de circonstances déjà intervenus ou en cours, manquements qui seront détaillés plus bas.

4. Tout d'abord, la zone que la route projetée doit desservir (le « bassin collecteur ») n'est pas fixée clairement dans le RIE : le RIE le définit en p. 14 de la manière la plus vague qui soit en parlant du trafic provenant de Marly et des villages « *du côté de la Roche ou de Tentlingen* ». Ce manque est évidemment destiné à dissimuler une absence crasse de justification de la route projetée. Surtout, la zone évoquée, qui s'étendrait jusqu'à La Roche, repose sur des constats totalement faux.

Pour mesurer l'intérêt des habitants de la zone envisagée, le soussigné s'est prêté à l'exercice consistant à examiner systématiquement les variantes qui se posent aux habitants du « bassin collecteur supposé ». Pour cela, le soussigné a effectué et mesuré à de nombreuses reprises le temps des trajets évoqués ci-dessous, en respectant strictement les limitations de vitesse, à des moments où la circulation était parfaitement nulle (soit notamment le 1^{er} janvier 2021 dans la matinée), afin que les résultats soient objectivement

comparables s'agissant de mesurer le temps de parcours sans circulation. Il s'agissait simplement de vérifier une intuition évidente et de bon sens, à savoir que l'intérêt de la future route est inexistant pour la plupart des villages du « bassin collecteur supposé » et ne servira donc pas à décharger la traversée de Marly.

Par anticipation sur ce qui sera exposé plus bas, posé de manière directe, on ne distingue sérieusement pas quel serait l'intérêt pour un habitant du plateau du Mouret de descendre à Marly au bas de la Crausa (avec les problèmes évoqués plus bas, notamment la présence de futurs feux à l'entrée de Marly qui bloqueront tout) pour emprunter la route projetée qui le conduira de manière obligée (pas de sortie possible) au futur carrefour d'Hauterive (dans la courbe à Grangeneuve) où,

- S'il souhaite se rendre en ville, l'automobiliste en question bifurquera à droite pour revenir par le pont de la Glâne / la route de la Glâne, contribuant ainsi au flux supplémentaire généré par la route projetée de 4'700 vhc/j (donnée objective ressortant du RIE, Figure 13 p. 29/114) débouchant sur la route de la Glâne au niveau du carrefour Route de la Glâne/Route de Condoz (point noir avec déjà largement plus de 10'000 vhc/j selon les chiffres 2010 du PA3, eux-mêmes largement périmés et infiniment inférieurs aux chiffres d'aujourd'hui; ces chiffres actuels à produire), soit dans l'une des pénétrantes les plus chargées du canton où il se trouvera bloqué comme des milliers d'automobilistes aux heures de pointe tous les jours. Il suffit de se trouver à la route de la Glâne le matin à l'heure de pointe pour comprendre le problème et donc le peu d'intérêt de s'y jeter si l'on se trouve déjà à Marly au bas de la Crausa.
- S'il veut emprunter l'A12, bifurquera à gauche pour emprunter la route des Muéses où il entrera dans « l'enfer routier » de Matran et ses blocages quotidiens aux heures de pointe.

En fait, toute l'inutilité de la route est résumée à la Figure 13 du RIE, en p. 29/114. A noter, concernant les temps de trajet pris en considération pour la route projetée, qu'il n'est pas tenu compte du fait que le futur carrefour du bas de la Crausa sera systématiquement bloqué aux heures de pointe par le conflit (non traité/caché dans le RIE) avec la mesure 3M.01.01 du PA3, à savoir la volonté de l'Agglo de réguler par des feux les divers points d'entrée dans l'agglomération, notamment à Marly par la présence

de feux régulateurs immédiatement à côté (50 m) du futur carrefour de la Crausa. Cette mesure aura inévitablement pour effet, compte tenu de la charge de trafic au moment où les feux fonctionneront (heure de pointe), de faire remonter la file d'attente dans le futur giratoire (le bloquant) et au-delà dans la Crausa.

Par ailleurs et à nouveau, si venant du Plateau du Mouret je souhaite entrer en ville, me trouvant au bas de la Crausa à Marly pour me rendre au centre de Fribourg, est-ce que je vais emprunter la nouvelle route sur des kilomètres pour me retrouver à Grangeneuve puis bloqué à la Route de la Glâne à Villars-sur-Glâne ? Encore une fois, la réponse est évidemment négative.

Les différents cas de figure mesurés

Les tableaux examinent l'accès à l'A12, ce qui semble être un des motifs de la nouvelle route, dont Matran est l'entrée/sortie pour la route projetée.

TREYVAUX	
a) Venant de / allant vers FRIBOURG par A12	
Sortie / entrée A12 ROSSENS	Sortie / entrée A 12 MATRAN (<u>avec la route projetée</u>)
<u>Venant de Fribourg vers Treyvaux</u> 1. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 2. Sortie A12 Rossens-Treyvaux : 5'24'' 3. Total : 8'39'' <u>Venant de Treyvaux vers Fribourg</u> Idem : 8'39''	<u>Venant de Fribourg vers Treyvaux</u> 1. Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive (via giratoire problématique de Matran) : 4'10'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté Crausa-Treyvaux via Pratzet : 8'20'' 4. Total : 15'30'' <u>Venant de Treyvaux vers Fribourg</u> 1. Treyvaux – Carrefour projeté via Pratzet : 8'20'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 : 3'00'' 4. Total : 14'20''
b) Venant de / vers BULLE par A12	
Sortie Rossens	Sortie Matran
<u>Venant de Bulle vers Treyvaux</u> 1. Sortie A12-Rossens-Treyvaux : 5'24'' <u>Venant de Treyvaux vers Bulle</u> Idem : 5'24''	<u>Venant de Bulle vers Treyvaux</u> 1. Trajet A12 à ajouter entre Rossens et Matran : 3'15'' 2. Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive, sans passage par giratoire problématique Matran : 3'17'' 3. Route projetée : 3'00'' 4. Carrefour projeté Crausa-Treyvaux via Pratzet : 8'20'' 5. Total : 17'52'' <u>Venant de Treyvaux vers Bulle</u> 1. Treyvaux – Carrefour projeté via Pratzet : 8'20'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 8via giratoire problématique de Matran) : 3'46'' 4. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 5. Total : 18'11''

Pour les habitants de Treyvaux, il est évident qu'il n'existe aucun intérêt, tant en termes de temps que de distance parcourue, à vouloir emprunter la nouvelle route projetée pour rejoindre l'A12. Ce constat évident vaut *a fortiori* si on prend en considération le fait que les mesures ont été effectuées à un moment où la circulation était absolument nulle. En effet, si on ajoute les problèmes graves de surcharge du giratoire du bas de la Route des Muéses et de celui de Matran aux heures de pointes, la question ne se pose même plus.

Par conséquent, il est évident que Treyvaux ne fait pas partie du bassin de population qui utilisera la route projetée pour aller vers l'autoroute.

Cela vaut également pour se rendre en ville : comme déjà démontré, quel est l'intérêt, lorsque l'on vient de Treyvaux et que l'on se trouve au bas de la Crausa à Marly, d'emprunter la nouvelle route pour contribuer au flux supplémentaire de 4'700 vh c/j à la route de la Glâne et s'y trouver bloqué ? Poser la question, c'est y répondre.

ARCONCIEL	
a) Venant de / allant vers FRIBOURG par A12	
Sortie / entrée A12 ROSSENS	Sortie / entrée A 12 MATRAN
<p><u>Venant de Fribourg vers Arconciel</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' Rossens-Arconciel via Tuffière : 6'30'' Total : 9'45'' <p><u>Venant d'Arconciel vers Fribourg</u> Idem : 9'45''</p>	<p><u>Venant de Fribourg vers Arconciel</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive (via giratoire problématique de Matran) : 4'10'' Route projetée : 3'00'' Carrefour projeté Crausa-Arconciel via Ependes : 5'34'' Total : 12'44'' <p><u>Venant d'Arconciel vers Fribourg</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Arconciel-Carrefour projeté via Ependes : 5'34'' Route projetée : 3'00'' Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 : 3'00'' Total : 11'34'' <p><u>Variante importante</u> : au giratoire du haut de la Route des Muéses (croisement Route de Muéses – Route de Fribourg), le trajet est dans tous les cas plus court par Posieux – La Tuffière (2'26'' jusqu'au croisement Route Fribourg / route de la Tuffière puis 3'15'' depuis ce croisement jusqu'au centre d'Arconciel via le pont de la Tuffière, soit 5'41'') que par la route projetée, la Crausa et Ependes (0'35'' entre le croisement des Muéses et le carrefour projeté d'Hauterive, 3'00'' route projetée et 5'34'' Carrefour projeté Crausa-Arconciel via Ependes, soit 9'09''). Ainsi, la personne qui voudrait absolument entrer/sortir à Matran gagnera du temps en passant ensuite par Posieux-La Tuffière plutôt que par la route projetée.</p>
b) Venant de / vers BULLE par A12	
Sortie Rossens	Sortie Matran
<p><u>Venant de Bulle vers Arconciel</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Sortie A12 Rossens-Arconciel via Tuffière : 6'40'' 	<p><u>Venant de Bulle vers Arconciel</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive, sans passage par giratoire problématique Matran : 3'17'' Route projetée : 3'00'' Carrefour projeté Crausa-Arconciel via Ependes : 5'43'' Total : 15'15''

<u>Venant d'Arconciel vers Bulle</u> Idem : 6'40''	<u>Venant d'Arconciel vers Bulle</u> 1. Arconciel – Carrefour projeté Crausa via Epenches : 5'43'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 (via giratoire problématique de Matran) : 3'46'' 4. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 5. Total : 15'44''
--	--

Pour les habitants d'Arconciel, il est évident qu'il n'existe aucun intérêt, tant en termes de temps que de distance parcourue, à vouloir emprunter la nouvelle route projetée. Ce constat évident vaut *a fortiori* si on prend en considération le fait que les mesures ont été effectuées à un moment où la circulation était absolument nulle. En effet, si on ajoute les problèmes graves de surcharge du giratoire du bas de la Route des Muéses et de celui de Matran aux heures de pointes, la question ne se pose même plus. Par conséquent, il est évident qu'Arconciel ne fait pas partie du bassin de population qui utilisera la route projetée.

LA ROCHE	
a) Venant de / allant vers FRIBOURG par A12	
Sortie / entrée A12 ROSSENS	Sortie / entrée A 12 MATRAN
<u>Venant de Fribourg vers La Roche</u> 1. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 2. Sortie A12 Rossens-La Roche (via barrage-Pont-la-Ville) : 8'30'' 3. Total : 11'45'' <u>Venant de La Roche vers Fribourg</u> Idem : 11'45''	<u>Venant de Fribourg vers La Roche</u> 1. Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive (via giratoire problématique de Matran) : 4'10'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté Crausa-La Roche via Pratzet : 9'20'' 4. Total : 16'30'' <u>Venant de La Roche vers Fribourg</u> 1. La Roche – Carrefour projeté via Pratzet : 9'20'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 : 3'00'' 4. Total : 15'20''
b) Venant de / vers BULLE par A12	
Sortie Rossens	Sortie Matran
<u>Venant de Bulle vers La Roche</u> 1. Sortie A12-Rossens-La Roche (via barrage-Pont-la-Ville) : 8'30''	<u>Venant de Bulle vers La Roche</u> 1. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 2. Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive, sans passage par giratoire problématique Matran : 3'17'' 3. Route projetée : 3'00'' 4. Carrefour projeté Crausa-La Roche via Pratzet : 8'20'' 5. Total : 17'52''

<u>Venant de La Roche vers Bulle</u> Idem : 8'30''	<u>Venant de La Roche vers Bulle</u> 1. La Roche – Carrefour projeté via Pratzet : 8'20'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 via giratoire problématique de Matran) : 3'46'' 4. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 5. Total : 18'15''
--	--

Pour la Roche, via le barrage et Pont-la-Ville, il n'y a même pas besoin d'explication tant la situation est claire.

Pour aller en ville, la problématique est la même que pour les autres villages. Est-ce que les habitants de La Roche qui se trouveront à Marly au bas de la Crausa vont emprunter la nouvelle route pour déboucher au bas de la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne, tronçon déjà surchargé ? A l'évidence non.

Pour **PONT-LA-VILLE**, village situé entre Treyvaux et La Roche, avec traversée obligatoire de l'un de ces deux centres si on veut emprunter la route projetée, la démonstration effectuée pour Treyvaux et La Roche vaut également pour ce village : les habitants de Pont-la-Ville n'ont aucun intérêt dans la nouvelle route. Pour **SENEDES**, la situation est identique.

EPEDES	
a) Venant de / vers FRIBOURG par A12	
Sortie / entrée A12 ROSSENS	Sortie / entrée A 12 MATRAN
<u>Venant de Fribourg vers Ependes</u> 1. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 2. Rossens-Arconciel via Tuffière : 6'30'' 3. Arconciel-Ependes : 2'10'' 4. Total : 11'55'' <u>Venant d'Arconciel vers Fribourg</u> Idem : 11'55''	<u>Venant de Fribourg vers Ependes</u> 1. Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive (via giratoire problématique de Matran) : 4'10'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté Crausa-Ependes : 3'23'' 4. Total : 10'33'' <u>Venant d'Ependes vers Fribourg</u> 1. Ependes-Carrefour : 3'23'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 : 3'00'' 4. Total : 9'23'' <u>Variante importante</u> : au giratoire du haut de la Route des Muéses (croisement Route de Muéses – Route de Fribourg), le trajet est dans tous les cas plus court par Posieux – La

		Tuffière (2'26'' jusqu'à croisement Route Fribourg / route de la Tuffière puis 3'15'' depuis ce croisement jusqu'au centre d'Arconciel via le pont de la Tuffière, soit 5'41'') que par la route projetée et la Crausa (0'35'' entre le croisement des Muéses et le carrefour projeté d'Hauterive route projetée, 3'00'' route projetée et 5'34'' Carrefour projeté Crausa-Arconciel via Ependes, soit 9'09''). Dans cette variante, pour Ependes, si on passe par Arconciel pour rejoindre tout de même l'A12 à Matran, même avec les 2'10'' supplémentaires de trajet entre Arconciel et Ependes, on est plus rapide qu'en passant par la route projetée. Le gain de temps est de 1'18'' (7'51'' Ependes via Arconciel-Posieux contre 9'09'' via la route projetée).	
b) Venant de / vers BULLE par A12			
Sortie Rossens		Sortie Matran	
<u>Venant de Bulle vers Ependes</u> 1. Sortie A12 Rossens-Arconciel via Tuffière : 6'40'' 2. Arconciel-Ependes 2'10'' 3. Total : 8'50''		<u>Venant de Bulle vers Ependes</u> 1. Trajet A12 à ajouter entre Rossens et Matran : 3'15'' 2. Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive, sans passage par giratoire problématique Matran : 3'17'' 3. Route projetée : 3'00'' 4. Carrefour projeté Crausa-Ependes : 3'23'' 6. Total : 12'55''	
<u>Venant d'Arconciel vers Bulle</u> Idem : 8'10''		<u>Venant d'Ependes vers Bulle</u> 1. Ependes – Carrefour projeté Crausa : 3'23'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 (via giratoire problématique de Matran) : 3'46'' 4. Trajet A12 à ajouter entre Matran et Rossens : 3'15'' 5. Total : 13'24''	

Le village d'Ependes est situé géographiquement très près du giratoire projeté de la Crausa, entrée côté Marly de la route projetée. On pourrait donc penser *a priori* que les habitants de ce village bénéficieraient de manière importante de la route projetée. Tel n'est pas le cas si on considère le gain extrêmement faible en temps mesuré en circonstances extraordinaires (c'est-à-dire lorsque la circulation est nulle). Lorsque l'on tient compte des pertes de temps liées au trafic à Matran en circonstances ordinaires (jours ouvrables et samedi) et des problèmes dans le nouveau giratoire du bas de la Crausa, les habitants d'Ependes ont tout intérêt à passer par Arconciel pour rejoindre la N12, ce qu'ils font déjà.

La durée du trajet entre Ependes et Arconciel est en effet extrêmement brève (2'10'') et le trajet « roulant », majoritairement hors localité et sans difficulté (avec prudence au centre d'Arconciel évidemment). Egalement, la traversée d'Arconciel, certes sinueuse, est brève. La descente vers la Tuffière ensuite est absolument sans aucune difficulté, très

large et aisée. Dès lors, il suffit d'ajouter 2'10'' aux temps mesurés pour Arconciel pour se rendre compte que la route projetée n'offre pas un avantage aux habitants d'Ependes.

- > Pour se rendre à **Fribourg** via l'A12 par Rossens, le temps est strictement le même si on ajoute les 2'10'' entre Ependes et Arconciel. Surtout, il est rappelé que les temps ont été mesurés à un moment où la circulation était nulle. Partant, si on ajoute le temps lié aux difficultés de Matran en situation ordinaire (jour ouvrable – samedi), le gain avec la projet de liaison est inexistant. A noter encore que même si un habitant d'Ependes voulait absolument sortir / entrer à Matran et non à Rossens, il obtiendrait encore un gain substantiel en passant plutôt par Posieux/La Tuffière que par la route projetée comme démontré dans la « variante » dans la démonstration liée à Arconciel.

Enfin, et en tout état les habitants d'Ependes qui décideraient tout de même d'emprunter la nouvelle route pour entrer / sortir à Matran pour prendre l'A12 vers Fribourg, vont se demander quel est l'intérêt d'aller la prendre au carrefour projeté de la Crausa (impliquant notamment de traverser Sales puis de devoir s'insérer au haut de la Crausa dans le flux dangereux de circulation de la route cantonale Fribourg – La Roche, la sortie étant particulièrement mauvaise et à haute « accidentalité »), carrefour qui sera bloqué comme démontré plus bas, alors qu'ils ont la possibilité de passer « tranquillement » par le Petit-Ependes pour entrer sur la route projetée au niveau du carrefour projeté des Fontanettes (Futur carrefour du stand de tir de Marly) où ils auraient la priorité sur le flux venant du futur carrefour de la Crausa. Par conséquent, les habitants du Petit-Ependes vont voir une augmentation de la circulation traverser leur hameau. Naturellement, cette augmentation importante, constitutive d'une modification notable de la Route du Petit-Ependes au sens de la LPE et de ses ordonnances d'application (dont l'art. 9 OPB), n'est pas analysée dans le RIE.

- > Pour se rendre à **Bulle** via l'A12, il est évident pour les habitants d'Ependes, tant en termes de durée du trajet que de distance, qu'il faut aller chercher l'autoroute à Rossens et non partir vers Marly. Même avec la durée supplémentaire de 2'10'' le gain de temps et de distance est énorme.

TINTRIN	
a) Venant de / Allant vers GUIN par A12	
Sortie / entrée A12 FRIBOURG-NORD	Sortie / entrée A12 MATRAN
<u>Venant de Fribourg-Nord vers Tintrin</u> 1. Fribourg-Nord via pont de la Poya – Bourguillon - Römerswil - Tintrin : 9'30'' <u>Venant de Tintrin vers Fribourg</u> Idem : 9'30''	<u>Venant de Fribourg-Nord par Matran vers Tintrin</u> 1. Contournement de Fribourg sur A12 entre Fribourg-Nord et Matran : 3'30'' 2. Sortie A12 Matran-Carrefour projeté d'Hauterive (via giratoire problématique de Matran) : 4'10'' 3. Route projetée : 3'00'' 4. Carrefour projeté Crausa-Tintrin : 4'23'' 5. Total : 13'03'' <u>Venant de Tintrin vers Fribourg-Nord via Matran</u> 1. Tintrin-Carrefour projeté Crausa : 4'23'' 2. Route projetée : 3'00'' 3. Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 : 3'00'' 4. Contournement de Fribourg sur A12 entre Matran et Fribourg-Nord : 3'30'' 5. Total : 11'23''
b) Venant de / Allant vers BULLE par A12	
Sortie /entrée A12 FRIBOURG-NORD	Sortie / entrée A12 MATRAN
<u>Venant de Bulle vers Tintrin</u> 1. Contournement de Fribourg sur A12 entre Matran et Fribourg-Nord : 3'30'' 2. Fribourg-Nord via pont de la Poya – Bourguillon - Römerswil - Tintrin : 9'30'' 3. Total : 13'00'' <u>Venant de Tintrin vers Bulle</u> Idem : 13'00''	<u>Venant de Bulle vers Tintrin</u> 1) Sortie A12-Carrefour projeté d'Hauterive, sans passage par giratoire problématique Matran : 3'17'' 2) Route projetée : 3'00'' 3) Carrefour projeté Crausa-Tintrin : 4'23'' 4) Total : 10'40'' <u>Venant de Tintrin vers Bulle</u> 1) Tintrin-Carrefour projeté Crausa : 4'23'' 2) Route projetée : 3'00'' 3) Carrefour projeté d'Hauterive – Entrée A12 (via giratoire problématique de Matran) : 3'46'' 4) Total : 11'09''

Le seul intérêt, minime s'agissant du temps gagné, est celui qui consiste pour les habitants de Tintrin à vouloir se rendre à Bulle par l'A12. Cela étant, outre que le gain de temps est vraiment minime il ne concerne qu'un nombre infime d'habitants, la plupart travaillant dans leur région linguistique. Par ailleurs, cet intérêt est encore atténué par le fait que la solution par la route projetée implique, lorsque l'on vient de Tintrin, le passage par le giratoire problématique de Matran.

Par ailleurs, selon la Figure 13 du RIE, cet intérêt plus que minime va générer un flux supplémentaire de 1'300 vhc/j supplémentaires à la Route des Préalpes à Marly (jusqu'au

giratoire de Marly-Cité) et participer aux 3'000 vhc/j supplémentaires à la Route de la Gruyère à Marly (entre le giratoire de Marly-Cité et le futur carrefour de la Crausa), soit un effet extrêmement négatif pour Marly-Cité. Posé autrement, est-ce que les habitants de Tintrin, qui trouvent déjà des solutions satisfaisantes actuellement via Bourguillon, vont descendre par la Route des Préalpes pour être bloqués notamment par l'aggravation qu'ils causeraient eux-mêmes, ce pour emprunter une route qui les conduira dans le bouchon suivant à la Route de la Glâne si leur but était d'emprunter la route projetée pour se rendre en ville. On croit rêver... Cela étant, et comme relevé, le RIE est parfaitement muet sur ces flux supplémentaires, qu'il met pourtant lui-même en lumière dans sa Figure 13 en p. 29/114.

Au-delà, Tintrin est un passage obligé pour plusieurs villages (Giffers et Plasselb). Partant, les habitants de ces villages qui doivent passer par le centre de Tintrin se poseront les mêmes questions que les habitants de Tintrin, si bien que ce qui est démontré pour ceux-ci vaut pour ceux-là.

D'une manière générale, on ne distingue pas le gain pour les habitants de Tintrin, au contraire.

Pour les villages situés plus au Nord en Singine, Tifers, Alterswil, etc., il suffit d'ouvrir une carte topographique pour se rendre compte qu'il est évident que ces habitants vont aller chercher l'autoroute soit à Guin ou éventuellement à Fribourg-Nord pour toutes leurs destinations. C'était l'idée du pont de la Poya (et de ses surcoûts déjà...).

En résumé, il ressort de tous ces tableaux que l'intérêt pour rejoindre l'autoroute est quasiment nul. Quant à l'intérêt des habitants du « bassin collecteur supposé » d'utiliser la route projetée pour se rendre en ville, il faudra expliquer quel est le gain de faire des kilomètres supplémentaires pour être soi-même générateur d'un flux supplémentaire de 4'700 vhc/j débouchant au bas de la Route de la Glâne, sur un des tronçons les plus surchargés du canton, et arriver finalement au carrefour de Beaumont.

Ce qui est probablement le plus choquant est que le projet, en ce qu'il constitue une fuite en avant, ne veut absolument pas tenir compte des innombrables projets coûteux achevés ou en cours visant à améliorer la traversée de Marly et l'entrée en ville, notamment avec une amélioration de l'efficacité des transports publics par une mise en site propre. Bien

évidemment, le RIE ne parle pas de tous ces projets – certains réalisés, d'autres arrivant à terme – puisque les principes de nécessité et de proportionnalité auraient exigé que l'on mesure d'abord leurs effets avant de sacrifier CHF 100 millions (sans les surcoûts programmés) sans le moindre besoin, en violation de nombreux intérêts publics et privés.

b) Absence d'analyse des variantes

1. Comme déjà relevé, le RIE ne contient qu'un très bref passage de six lignes en lien avec les « variantes étudiées ».

Ces variantes ne sont absolument pas exposées, si bien qu'il est impossible, au stade de la mise à l'enquête (ce qui rend celle-ci nulle), de se déterminer à leur sujet. Le dossier mis à l'enquête est donc fondamentalement incomplet. Il s'agit clairement d'une violation du droit d'être entendu au sens de l'art. 29 al. 2 Cst. qui justifie à elle-seule une admission de l'opposition.

2. S'agissant ensuite des variantes « étudiées », le texte du RIE interpelle fortement, notamment dans sa manière d'évoquer l'évolution du projet sous le ch. 4.1.1. « Variantes étudiées ». Le RIE ne dit rien de la manière avec laquelle le choix de la variante s'est effectivement opéré. Il évoque une prétendue longue maturation d'une variante dénommée « CA2 » arrêtée en 1996, variante que le SPC aurait réveillée en 2017 et affinée lentement et de manière réfléchie. La réalité est toute autre.
3. Très clairement en effet, il n'y a en réalité pas eu « *d'étude de variantes* » au sens imposé par les différentes législations applicables en l'occurrence pour satisfaire à l'exigence de pondération des intérêts, mais un processus politique exclusivement, destiné à s'assurer un soutien (majorité) politique au niveau local et du Grand Conseil (vote régionaliste), étant déjà évident que la future votation populaire fera très certainement en sorte que tous les projets de route de contournement soient votés ensembles. Cependant, avant de voter, il faudra avoir purgé les oppositions et les procédures judiciaires.

Si on se rappelle que le crédit d'engagement pour les études de projet pour les cinq routes de contournement a été voté par le Grand Conseil en septembre 2016, il n'a manifestement pas fallu longtemps au SPC pour établir des variantes. Encore une fois, le

dossier mis à l'enquête est absolument muet sur cet élément pourtant essentiel visant à examiner le respect des principes de nécessité et de proportionnalité. Ce faisant, il est impossible pour la population d'examiner les différentes variantes et le respect des principes précités. On trouve un début de réponse dans un document non partie du dossier mis à l'enquête, soit dans la fiche P0405 Liaison Marly-Matran du PDirCant qui lève (un tout petit peu) le voile sur la manière avec laquelle la variante a finalement été arrêtée et les rouages d'un dossier routier dans le canton de Fribourg en 2020. Le processus est totalement politique et opaque, ne visant surtout pas à obtenir des avis de spécialistes des domaines concernés.

- 3.1. Le Conseil d'Etat a nommé un comité de pilotage (COPIL) composé de 17 membres et présidé par le Conseiller d'Etat, Directeur de la DAEC. Ce COPIL, dont il n'a pas été possible de connaître la composition exacte, est composé *a priori* essentiellement de députés et de représentants politiques des communes concernées. Il s'agit par conséquent et de manière assumée d'un choix basé sur des considérations politiques uniquement, à l'exclusion de toute considération de spécialisation ou même de connaissances particulières dans les multiples domaines spéciaux qu'un tel ouvrage implique. Dit autrement, c'est une forme de jury politique qui a été sélectionné par le Conseil d'Etat, le choix du jury relevant de considérations obscures mais dont on peut raisonnablement penser que les qualités premières recherchées étaient une certaine proximité avec les vues du maître de l'ouvrage, peu importe le motif de cette convergence (régionaliste, politique,...).

En clair, le panel, désigné par le maître de l'ouvrage, n'était absolument pas composé de spécialistes ce qui suffit à le disqualifier déjà vu le rôle qui lui a été dévolu.

- 3.2. Ces membres du COPIL se sont vu présenter trois variantes par le SPC selon la fiche précitée du PDirCant :
 - « Ciel ouvert », tracé direct, entièrement nouveau, à travers champs ;
 - « Chésalles », tracé sur la route communale existante jusqu'au hameau de Chésalles puis nouveau tronçon à travers champs ;

- « Tunnel », nouveau tracé en tunnel au sud de la route communale existante puis nouveau tronçon à travers champ.

C'est tout ce que l'on sait des variantes proposées et ces éléments totalement insuffisant ont été découverts hors du dossier mis à l'enquête, après des recherches... Comme déjà relevé, c'est évidemment une violation du droit d'être entendu.

Comme dit également, le SPC semble avoir eu le temps de préparer trois variantes entre septembre 2016 et janvier/février 2017, ce qui est rapide... Naturellement, pour que le « jury » puisse se prononcer de manière non biaisée, il aurait fallu que les trois variantes aient été présentées de manière neutre et avec le même degré de développement/précision. On peut légitimement en douter si on se réfère au RIE qui n'évoque dans son développement historique que la variante finalement retenue. Le temps à disposition pour développer ces trois variantes entre septembre 2016 et janvier/février 2017 ne laisse évidemment pas de doute sur la réponse à la question posée.

- 3.3. Sur cette base déjà parfaitement biaisée et dénuée de toute connaissance spécifique nécessaire à une évaluation sensée et fondée qui se voudrait autre chose qu'une simple impression, le Conseil d'Etat a laissé les membres du COPIL se donner eux-mêmes une liste de critères d'évaluation (« *Le COPIL a défini 6 critères* ») :

«

- 1. *Performance de la route (confort et temps)*
- 2. *Mobilité douce*
- 3. *Raccordement des routes existantes (raccordement privés, Arconciel, Petit-Ependes)*
- 4. *Environnement (forêts, bruit, protection des eaux, nature, paysage, patrimoine)*
- 5. *Agriculture, surface d'assolement, acquisitions (remaniement parcellaire)*
- 6. *Coûts*

Les membres du COPIL ont ensuite effectué la pondération de chaque critère individuellement puis, dans une seconde phase, donné une note aux 6 critères pour chacune des variantes. La variante « Ciel ouvert » est sortie en tête. Le Conseil d'Etat, dans sa séance du 21 février 2017, a décidé de choisir la variante « Ciel ouvert » ».

Bien évidemment, la liste des critères est totalement incomplète et ne correspond pas aux différents intérêts publics et privés dont l'examen est imposé par les nombreuses législations applicables. Le choix entre les variantes n'est donc pas fondé sur un catalogue exhaustif des intérêts publics et privés en présence.

3.4. A ce stade, on touche au surréalisme total.

3.4.1. Un panel de politiciens non experts sélectionnés par le maître de l'ouvrage sur la base de critères inconnus,

3.4.2. avec pouvoir de choisir entre trois variantes de projet, développées de façon inégale,

3.4.3. sur la base de critères que ce panel dépourvu d'experts se donne lui-même, critères totalement incomplets (où sont les intérêts privés notamment) et pour certains non pertinents au regard des multiples intérêts publics (et donc législations) à pondérer selon la loi,

3.4.4. la suite n'étant pas claire compte tenu de la formulation absconse de la fiche P0405 :

3.4.4.1. est-ce que chaque membre du COPIL individuellement a pu donner une pondération à chaque critère ou est-ce que la pondération de chaque critère s'est décidée en commun ce qui, peu importe finalement la réponse, est absolument contraire à une pondération des intérêts selon la loi ;

3.4.4.2. puis, sur cette base, chacun a pu donner une note à chaque critère.

- 3.5. Il est donc posé en fait que le résultat est totalement hasardeux, orientable à souhait et ne répond absolument pas à une pondération des intérêts pour déterminer une variante. C'est pourtant ce qui a servi de base à la décision de variante du Conseil d'Etat, qui a simplement avalisé le choix du COPIL.

En particulier, et à titre d'exemple, comment est-ce que ces personnes ont pu se déterminer valablement et avec un peu de sérieux sur le critère du prix alors que tous les travaux d'analyse de la variante retenue ont été effectués largement après janvier 2017 et que, de surcroît, les calculs exacts ne sont pas encore effectués ? Cela vaut pour tous les critères pris individuellement. Quelle est la légitimité d'un député ou d'un conseiller communal à décider du confort d'une route non existante, critère par ailleurs déjà intrinsèquement étonnant ?

Cette manière de faire est absolument incohérente et l'intégralité du dossier ayant mené à la constitution du COPIL, sa composition, ses travaux, les documents des variantes à disposition de celui-ci, puis du résultat de la notation et du choix des variantes doit être produite. En particulier, la composition du COPIL doit être publiée, afin que l'on comprenne bien quelles étaient les compétences et la légitimité de chacun des membres pour évaluer des éléments aussi complexes que ceux à la base des critères (incomplets) choisis.

4. A ce stade, sur la base des rares éléments publiés, le processus ayant été particulièrement obscure et le RIE ne donnant aucune indication sur la question pourtant centrale des variantes, il est clair qu'il s'agit d'un choix exclusivement politique, avec l'introduction de biais innombrables et finalement un résultat totalement « hasardeux », fruit du cumul de tous les griefs précités. Cette méthode ne constitue évidemment pas une pondération des intérêts au sens de la loi. La population fribourgeoise est en droit de comprendre, compte tenu des montants engagés et des intérêts publics et privés touchés, et des immanquables surcoûts, comment s'est fait le choix de la variante.

Par la suite, le bureau Triform SA a manifestement cherché à justifier *a posteriori* le choix du COPIL, choix basé sur des éléments partiels, faux et manifestement sur une grande part d'improvisation, d'où les erreurs et manques évidents du RIE.

C. Les erreurs et manques dans l'évaluation des charges de trafic

1. Il n'existe pas d'étude de trafic dans le dossier mis à l'enquête, ce qui suffit à disqualifier l'intégralité du RIE et le projet dans son ensemble puisque ce sont les analyses de trafic qui servent de base à l'examen des autres volets, notamment ceux relatifs à la LPE et ses ordonnances d'application.

Globalement, le volet trafic du RIE et du Rapport technique est d'une indigence totale.

Pour une route à CHF 100 millions, impliquant une série impressionnante d'atteintes à des intérêts publics et privés supérieurs, le rédacteur du RIE, et au-delà le SPC, auraient pu se fendre d'un véritable rapport de trafic et non de quelques tableaux lisibles avec une loupe seulement et de quelques « bullet points » tirés d'on ne sait quel Power point.

Il n'existe pas d'étude de trafic dans le dossier, alors que le SMO exige systématiquement, déjà pour des projets infiniment plus limités, des études de trafic détaillées. Ainsi, un changement d'affectation de quelques m² au sein d'un centre commercial (passage d'une surface non food vers du food), par le jeu de l'applications de normes VSS, suffit à déclencher l'exigence d'une étude trafic détaillée qui sera examinée dans le moindre de ses impacts par le SMO, loin au-delà du lieu de situation des quelques m² du changement d'affectation.

2. En l'occurrence, et alors qu'il s'agit de générer des flux gigantesques sur des axes routiers déjà surchargés (Matran, route de la Glâne à Villars-sur-Glâne notamment), il n'existe rien dans le dossier. En particulier, il n'existe absolument rien concernant les reports de trafic sur les axes secondaires en dehors de Marly et les modifications notables au sens de la LPE et de ses ordonnances d'application (OPB, OPair, ...) que constituent les reports sur les axes qui desservent la route projetée. Le RIE ne contient en fait que quelques pages où figurent des données de circulation.
 - 2.1. Deux pages dans le RIE (p. 28 et 29/114) sous « 4.3 Données de base concernant le trafic », basé sur des chiffres invérifiables, anciens et faux.

Comme déjà dit, pour une route à CHF 100 millions, impliquant une série impressionnante d'atteintes à des intérêts publics et privés supérieurs, le rédacteur du RIE, et au-delà le SPC, auraient pu se fendre d'un véritable rapport et non de quelques tableaux lisibles avec une loupe uniquement et de formuler des phrase au lieu de quelques « bullet points » tirés d'on ne sait quel Power point.

2.2. Deux autres pages dans le RIE, p. 47-48/114.

2.3. Cette vacuité a une explication bien simple. Il suffit de consulter la liste des « données du projet » en p. 11-12/114 du RIE, soit la liste des données de base qui ont servi à Triform SA pour établir son RIE, pour se rendre compte que les éléments sont d'une indigence et d'une opacité absolues :

« [76] Liaison Marly-Matran. Evolution des reports de trafic induits par la réalisation de la liaison Marly-Matran. Service de la mobilité (SMo). Décembre 2016.

[77] Liaison Marly-Matran. Plan de charge 2025. Trafic induit par la réalisation de la liaison Marly-Matran. Service de la mobilité (SMo). Mail du 26.02.2019

[78] Liaison Marly-Matran. Evolution des reports de trafic induits par la réalisation de la liaison Marly-Matran. Service de la mobilité (SMo). Mars 2019 ».

En clair, les chiffres pris en considération sont des données internes à l'Etat, en l'occurrence du SMO, non publiées et donc invérifiables s'agissant de données internes au SPC. Les chiffres, inconnus, sont donc totalement contestées. Il existe à l'évidence une violation du droit d'être entendu à ce sujet (art. 29 al. 2 Cst) et une volonté assumée de non-transparence générale dans ce dossier. Par ailleurs, les chiffres pris en considération, compte tenu des dates précitées, sont anciens et ne prennent pas en considération les dernières études de circulation. Partant, tout le RIE et tout le dossier sont disqualifiés. C'est du même niveau que le RIE qui prend en considération uniquement les PAL de Marly de 2012-2014 sans même tenir compte pour Marly de la révision partielle du PAL acceptée récemment (MIC-Ancienne Papeterie) ni de la révision générale mise à l'enquête fin octobre 2020 et, pour Hauterive, de prendre en considération le PAL de 2006 alors qu'une révision

générale est en cours. Comment ose-t-on mettre à l'enquête un projet avec un horizon 2027 en se basant sur des données périmées ?

En particulier, il n'est pas imaginable, pour un dossier de cette ampleur, que le volet circulation n'ait pas été soumis au SMO avant mise à l'enquête, pour vérification. Dès lors, si ce qui a été publié dans le RIE pour un tel projet (basé sur des éléments inconnus fournis par le SMO) constitue le nouveau standard des exigences du SMO en matière d'études de trafic, alors cette information doit être publiée largement et permettra de débloquent beaucoup de projets dans le canton, ayant infiniment moins d'impacts que la route projetée.

3. Il y a clairement violation du droit d'être entendu, déjà en raison du seul fait que tout le reste du RIE, à savoir toutes les analyses relatives aux différents sujets (OPAir, OPB, OPAM,...), prennent pour base les rares chiffres invérifiables et dépassés livrés dans le RIE. La compréhension des différents sujets OPAir, OPB,... est donc impossible car invérifiable.
4. Ainsi, les rares éléments livrés dans le RIE doivent être interprétés de la lecture des Figures 13 et 14, soit de tableaux de flux.

Cela étant, et comme déjà démontré ci-dessus, ces seuls rares éléments tirés des Figures 13 et 14 du RIE suffisent à démontrer toute l'absurdité de la route :

- > Explosion du trafic à Marly-Cité, Route des Préalpes : le trafic passera de 5'400 vhc/j en 2027 sans la route projetée à 6'700 vhc/j avec la route projetée, soit 1'300 vhc/j supplémentaires et donc une augmentation de 19.40 % ! Or, ce rare élément compréhensible dans le volet trafic du dossier ne débouche pas sur la moindre analyse alors qu'il s'agit d'une modification massive de l'ouvrage Route des Préalpes notamment au sens de l'OPB et de l'OPAir. Où est le principe de prévention ?
- > Explosion du trafic à Marly-Cité, Route de la Gruyère : le trafic passera de 15'200 vhc/j en 2027 sans la route projetée à 18'200 vhc/j avec la route, soit 3'000 vhc/j supplémentaires, soit une augmentation de 16.5 %, sans la moindre analyse. A l'évidence, il s'agit d'une modification non seulement notable mais bel et bien immense de l'ouvrage Route de la Gruyère, notamment au sens de l'OPB et des

autres ordonnances d'application de la LPE. Où est le respect du principe de prévention ?

- > C'est pire encore à la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne où tous les habitants du plateau du Mouret et de Tinterin sont censés se jeter grâce à la nouvelle route et à ses « bienfaits ». Le PA3, instrument ancien, indique en 2010 10'000 vhc/j au niveau du giratoire route de la Glâne/Route du Condoz. C'est sûr que la nouvelle route va assainir la situation avec 4'700 vhc/j supplémentaires, soit une augmentation de 31.97 % ! Bien évidemment, il n'en est rien dit dans le RIE ou dans le dossier.
- > Tout ça pour une diminution de 3'700 vhc/j à l'entrée du pont de Pérolles, la charge passant de 21'100 vhc/j sans la route à 17'400 avec la route, soit une diminution de 17.53 %. Tout ça alors que les mesures visant à fluidifier la traversée de Marly et l'entrée en ville arrivent enfin à terme (avec des coûts énormes) et auront des effets largement supérieurs, notamment par une utilisation accrue et plus efficace des transports publics en site propre, sans évidemment générer d'augmentation de trafic à la Route des Préalpes ou à la Route de la Gruyère.
- > Ce sont les seules conclusions, gravement négatives pour le projet, que l'on peut tirer du volet routier du dossier et des quelques explications données en lien avec le trafic.
- > Sinon, comme déjà dit, les innombrables axes qui déboucheront sur la future route ne sont pas analysés, alors que les reports de trafic sont évidents.
- > Le RIE ne prend pas en considération de très nombreux éléments, constituant une absence complète de coordination (violation évidente du principe de coordination), principalement avec le PAL de Marly (mise à l'enquête de la révision générale du PAL en octobre 2020), dans lequel on ignore purement et simplement quelle sera la situation routière du secteur Marly-Jonction en raison des inconnues liées au trafic généré par le MIC mais également par le secteur du Pré aux Moines (secteur appartenant à l'Etat). Ainsi, c'est toute la question des flux dans ce secteur, et donc également son incidence sur la route cantonale 1200 dans sa traversée de Marly qui est une vaste bouteille à l'encre :
 - Le barreau Nord va-t-il être réalisé et si oui quand ?

- La barreau Sud, soit la traversée de la Gérine avec un ouvrage à plusieurs dizaines de millions de francs, d'une portée de 80 m, va-t-il être réalisé et si oui quand ? Qui va supporter le coût de cette infrastructure non prise en compte et liée à la route projetée puisqu'elle devra la rejoindre au niveau du futur carrefour du Stand / Fontanettes ? Quel sera l'incidence de ce flux sur la route, alors que le carrefour du Stand / Fontanettes mis à l'enquête est manifestement sous dimensionné pour accueillir ce flux et celui de la ZACT du Pré-aux-Moines, propriété de l'Etat, dont on ne parle absolument pas dans le dossier ?
- Si le barreau Nord n'est pas réalisé, pas plus que le barreau Sud, alors tout le flux du MIC continuera de passer par la route de la Gérine puis par Marly-Cité.
- Si le barreau Nord et le barreau Sud sont réalisés, alors cela déclenchera une toute autre situation puisqu'il sera possible depuis le débouché du barreau Nord (CO de Marly) de rejoindre directement la route projetée au niveau du carrefour projeté du Stand (en évitant Marly-Cité), ce qui impactera naturellement tout le quartier Bel-Air.

En l'état, toutes ces questions demeurent totalement sans réponse dans le dossier alors qu'elles ont un impact énorme pour les quartiers traversés. Il existe pour les riverains concernés une atteinte complète à leur droit d'être entendu en lien avec la vérification des impacts futurs.

- > Toujours à Marly, le projet n'évoque en effet pas le futur pont à créer sur la Gérine, aux frais du contribuable marlynois. Il ne fait aucun sens de réaliser la route avec un giratoire destiné à se brancher sur le nouvel accès à travers la Gérine (carrefour planifié des Fontanettes, à l'emplacement du stand de tir 300 m de Marly) sans développer en même temps la traversée de la Gérine. A la lecture du dossier, la seule explication à ce silence réside dans le fait que l'Etat, pour vendre son projet à la population à un coût moindre, tait les coûts qui seront liés au nouveau pont sur la Gérine. Dans ce cadre, ce grief correspond à l'absence de prise en considération du PAL de Marly. Pour la population de Marly, cela signifie simplement ce qui suit :
 - Si le nombre de 4'000 v./jours est atteint à la route de la Gérine en raison du développement du MIC, respectivement de la zone de la Papeterie, alors il faudra créer le pont sur la Gérine qui créera un nouveau flux à travers Marly-le-Petit.

Dans ce cas de figure, c'est le centre de Marly-Cité qui sera délesté au détriment de Marly-le-Petit.

- Si le nombre de 4'000 v./jours n'est pas atteint à la route de la Gérine, alors le flux du MIC, respectivement de la zone de la Papeterie, traversera toujours Marly-le-Petit, mais augmentera la circulation entre Marly-le-Petit/Jonction et Marly-Cité pour aller rejoindre la nouvelle route.

La question est du reste liée au maintien en zone à bâtir de la zone d'activités du Pré-aux-Moines, maintien qui n'est pas traitée dans le RIE. Il s'agit pourtant en réalité du seul motif qui explique la volonté de l'Etat à vouloir à tout prix réaliser la route de liaison, le maintien de cette ZACT dont il est propriétaire étant conditionné dans la révision générale du PAL de Marly à la réalisation de la route projetée.

Là aussi, le discours de l'Etat est contradictoire.

- > Pratiquement toutes les communes du canton, et notamment celles du « bassin collecteur supposé » de la route, sont en révision générale de leur PAL. Or, le Canton a imposé dans son nouveau PDirCant, sur la base de la nouvelle LAT, un corset très important pour le développement de nouvelles zones à bâtir, respectivement même pour le développement de centres de village peu ou mal reliés au transport public. Référence soit aux fiches correspondantes du PDirCant. Où est la coordination avec ces révisions générales en cours qui vont inmanquablement avoir un effet rapide, alors que le projet envisage un horizon à 2027 ? Nulle part. Il n'y a simplement pas de coordination. De même, et comme déjà dit, où est la coordination avec les innombrables mesures en cours de réalisation pour la traversée de Marly et l'entrée en ville ? Loin de satisfaire à ces exigences, le SPC prend au contraire en considération, pour un projet dont il prétend vouloir mesurer les effets en 2027, des PAL obsolètes. C'est tous les principes de la LAT, art. 1 et 3 notamment, que le projet viole.

Dans ce cadre, il est du reste évident que le projet routier aurait dû se faire par le biais d'un PAC au sens de la LATeC. Ces dispositions sont violées.

> Rien non plus au sujet des PAL des communes du plateau du Mouret, lesquels devront évidemment respecter le nouveau PDirCant et ses règles de dimensionnement et de gestion de la zone à bâtir. Comme relevé, avant de développer de nouvelles routes, il est absolument nécessaire d'évaluer l'impact des nouvelles règles d'aménagement du territoire (PDirCant, PA4, PAL) pour comprendre quelle sera la situation en 2027, moment où il est prévu que la route soit ouverte et donc moment logiquement retenu dans le RIE. En examinant d'aucune manière ces éléments, le RIE et les quelques passages liés au développement de la circulation sont foncièrement faux.

Le RIE est d'autant plus faux que l'OFS vient de revoir à la baisse les prévisions d'augmentation de la population du canton, si bien que les règles posées dans le PDirCant deviennent (déjà) trop optimistes. Dans ce cadre, et à titre d'exemple, la Commune de Fribourg tire prétexte des prévisions révisées à la baisse par l'OFS pour réduire drastiquement certains projets d'ampleur en terme de densification (baisse de l'indice, des hauteurs, typologie des bâtiments permis,...), projets pourtant situés dans l'hyper-centre. Dès lors, si même les centres urbains totalement reliés aux transports publics et déjà en zone à bâtir voient leurs perspectives de densification réduites, que va-t-il en être des communes du plateau du Mouret : dans ce cadre l'apport à la procédure de tous les éléments des PAL en question est exigé.

5. Il est donc posé en fait qu'il existe une volonté assumée d'absence de transparence, qui a pour effet une violation du droit d'être entendu, dans la mesure où les documents, essentiels, soit n'existent pas (étude de trafic), soit ne font pas partie des documents mis à l'enquête. Ainsi, il est simplement impossible, pour les administrés, de comprendre les chiffres pris en considération. Cela induit évidemment une violation de la garantie du double degré de juridiction puisque ne disposant pas de ces documents, le seul moyen sera de les obtenir devant le Tribunal cantonal, qui examinera le dossier avec une connaissance et une cognition limitées.

Or, ces chiffres sont absolument nécessaires pour pouvoir examiner notamment le respect de le LPE et de ses ordonnances d'application. Ainsi, dans l'impossibilité de vérifier la base des chiffres, les opposants sont dans l'impossibilité de faire valoir pleinement leurs griefs, en dehors des manques en tout état déjà évidents qui ressortent du dossier.

D. Impact du projet sur l'environnement – AIR

1. Comme relevé ci-dessus, les lacunes du RIE empêchent de se déterminer sur le respect de l'OPAir.
2. Cela vaut en particulier pour les installations (Route des Préalpes et Route de la Gruyère à Marly, Route de la Glâne à Villars-sur-Glâne) massivement modifiées par la route projetée.
3. Il y a clairement violation du droit d'être entendu, ainsi que de la LPE et de l'OPair.

E. Impact du projet sur l'environnement – BRUIT

1. Comme relevé ci-dessus, les lacunes du RIE empêchent de se déterminer sur le respect de l'OPB.
2. Cela vaut en particulier pour les installations (Route des Préalpes et Route de la Gruyère à Marly, Route de la Glâne à Villars-sur-Glâne) massivement modifiées par la route projetée comme démontré dans la présente opposition, sans la moindre analyse.
3. Il y a clairement violation du droit d'être entendu, ainsi que de la LPE et de l'OPB.

F. Impact du projet sur l'environnement – EAU

1. En l'absence de toute utilité, la nouvelle route va porter une atteinte irréversible à deux ruisseaux (Copy et de Chésalles) encore totalement préservés.
2. A nouveau, l'attitude de l'Etat est sidérante. Alors qu'il impose dans de nombreux projets des renaturations de cours d'eau sous tuyau, bloquant de nombreux projets ou les empêchant définitivement, l'Etat est ici légitimé à sacrifier deux cours d'eau avec des ouvrages gigantesques et coûteux, pour un gain absolument nul.

3. Cela vaut évidemment aussi pour le pont d'Hauterive et la Sarine, puisque ce pont portera atteinte à celle-ci de par sa seule présence.

G. Impact du projet sur l'environnement – SOLS

Le projet, parfaitement inutile comme démontré dans la présente opposition, va porter une atteinte irréversible à des surfaces très importantes de SDA, en violation complète des dispositions de la LAT (notamment art. 1 et 3) et de la Constitution, notamment de l'art. 75 Cst qui impose une utilisation judicieuse et mesurée du sol et une occupation rationnelle du territoire. En l'occurrence, il n'y a absolument rien de rationnel dans la route projetée, au contraire.

Les rares domaines agricoles encore existants à Marly, essentiels, sont sacrifiés, sans aucune raison. Un domaine en particulier, le domaine d'Erwin Haeni est simplement coupé en deux, sans le moindre égard. Les domaines du Port également sont massivement impactés. Il est rappelé que la Suisse, par sa Constitution notamment et par toute sa législation agricole, veut une agriculture forte et viable. Une mesure telle que la route envisagée, parfaitement inutile, viole totalement ces législations.

H. Impact du projet sur l'environnement – SITES CONTAMINÉS

1. Le RIE contient des erreurs graves concernant le respect de l'OSites en lien avec les sites pollués (SIPO) concernés par le projet. Il s'agit évidemment du SIPO de la Pila, mais également du site de stockage de la Route des Grangettes,
2. **PILA SIPO 2219-0116**
 - 2.1. Tout d'abord, le ch. 5.7 du RIE est plus que sommaire et contient exclusivement des informations rassurantes, informations rassurantes qui sont fausses. D'une manière générale, le RIE renvoie sur ce thème OSites au rapport établi par le bureau

GEOTEST. Cette façon de faire, à savoir renvoyer vers un rapport hautement technique et complexe permet ainsi de « noyer le poisson » puisque la seule lecture du RIE sur le thème OSites est parfaitement rassurante et lénifiante.

« Selon l'emplacement d'une éventuelle pile du pont, il est possible que le projet routier ait une influence sur ce projet d'assainissement. Une bonne coordination entre les deux projets est donc indispensable.

Lors de la phase de chantier, des matériaux terreux ou d'excavation pollués, voire très pollués, sont attendus au niveau des parcelles concernées. Un plan de gestion de ces matériaux devra être élaboré afin de les éliminer conformément à l'OLED (voir point chap. 6).

Les aspects liés à la présence de matériaux pollués sont traités au chapitre « 6.5. Déchets), un suivi de l'assainissement par un spécialiste sera notamment nécessaire sur les lieux du site pollué, la répartition des tâches entre les deux projets reste à déterminer. Des mesures spécifiques pour les travaux devront être prises impliquant de fortes contraintes de travail (équipements des travailleurs, choix des machines, choix des procédés, etc.). Un plan d'hygiène et sécurité spécifique devra être élaboré sur la base des conditions données dans les rapports d'étude sur la Pila. D'avantage de détails sont également dans l'étude de Geotest qui a été chargé de faire une analyse spécifique de la problématique. Une surveillance du site après la phase de chantier peut être nécessaire » (mise en évidence ajoutée).

Sur la base de ces quelques phrases, vides, Triform SA conclut (ch. 6 Evaluation) tout aussi lapidairement que « **La conformité à l'art. 3 OSites a été montrée, toutefois une bonne coordination avec le projet d'assainissement de la Pila et de son avancement doit être faite** » (mise en évidence ajoutée).

A la lecture du RIE de Triform, pas besoin donc d'aller lire le rapport GEOTEST.

- 2.2. Cette impression favorable est renforcée par le fait que le tracé du futur projet représenté par un trait rouge sur la Figure 29 qui accompagne le texte précité du RIE est totalement faux car décalé largement vers le Sud. Ainsi, selon la Figure 29,

le tracé ne traverse pas le site pollué de la Pila. Une telle erreur, que l'on souhaite involontaire, est évidemment symptomatique de la qualité générale du RIE. A nouveau, le lecteur du seul RIE se dira que le futur tracé ne concerne pas les « sites de stockages ». Il sera donc rassuré, faussement puisque la figure est fausse.

- 2.3. Par ailleurs, le RIE n'évoque la présence que d'une seule pile (P5) du futur pont dans le périmètre du SIPO Pila : « *Le pont d'Hauterive surplombe la Sarine et grâce à sa longue portée permet d'éviter des emprises importantes sur la décharge. Une pile de pont est toutefois nécessaire dans son périmètre (pile P5)* » (RIE p.65/114). Aucune mention n'est faite à la pile P6 dans le RIE.

Or, cette information est totalement fautive, comme cela ressort notamment de l'annexe 2 de l'avis de conformité OSites du bureau GOTEST, puisqu'il existe une pile P6 également dans le SIPO. Commençons toutefois par la pile P5.

Pile P5

- > Surtout, le rapport GEOTEST indique (p. 7/14) que les relevés de trois forages de la pile P6 portent les numéros F-P6.1, F-P6.2 et F-P6.4, dont les résultats sont donnés à l'annexe 4. Si on examine le plan des forages, on constate tout d'abord qu'il existe un quatrième forage, P6.3. Où sont les résultats de ce quatrième forage ? Le rapport GEOTEST n'est donc pas complet.
- > Plus grave, le rapport GEOTEST indique que seule la pile P5 est problématique et que « *Selon le concept d'assainissement prévu de la décharge de La Pila, la zone basse (donc sur le secteur d'implantation de la pile P5) n'est pas en nécessité d'assainissement* ».

De là de très nombreux problèmes :

- Tout d'abord, le concept d'assainissement prévu pour la Pila n'est pas publié avec la mise à l'enquête. Partant, le droit d'être entendu est violé.

Cela étant, il est logique que le concept d'assainissement prévu pour la Pila n'est absolument pas définitif puisqu'il fait encore l'objet de très

nombreuses discussions techniques et financières, même si « *Suïte à la réponse du Conseil d'Etat au mandat Geinoz et aux prises de position des groupes et députés du Grand Conseil, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) – en accord avec l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) – a demandé au maître de l'ouvrage de développer une variante optimale d'assainissement qui vise à limiter l'intervention dans la zone haute de la décharge en appliquant le critère coûts/efficacité, tout en garantissant le respect des objectifs d'assainissement* ». Dès lors, comment peut-on sérieusement se référer à un document qui n'est pas définitif ? Nouvelle violation du droit d'être entendu, mais également du principe de coordination puisqu'il est impossible aujourd'hui de savoir quel sera le concept d'assainissement retenu.

- Par ailleurs, si la « zone basse de la décharge » n'est pas sujette à assainissement (ce qui encore une fois n'est pas définitif) selon GEOTEST, ce même GEOTEST révèle pour la pile P5 des dépassements gigantesques de certaines substances toxiques, dont les fameux PCB. L'annexe 3 GEOTEST révèle en effet un nombre impressionnant de substances toxiques au sens de l'OSites, aux valeurs explosant littéralement les limites légales et générant des obligations de mise en décharge de type E et même de traitements préalables à une mise en décharge, notamment pour les PCB.
- Dès lors, s'il est finalement décidé de ne pas assainir la zone basse de la décharge comme le prétend GEOTEST, ce qui n'est pas acquis, **qui va alors assumer les coûts liés non plus à une exigence d'assainissement mais à la réalisation d'un ouvrage** ? Ce d'autant plus qu'il ressort du rapport technique mis à l'enquête que la pile P5 nécessite un puit de protection, rendu nécessaire par la pollution, d'une profondeur de 17 m pour une largeur de 12 m, soit les dimensions d'un immeuble de grandes dimensions à enterrer dans la Pila. Il n'y a pas besoin d'avoir fait de longues études de génie civil pour comprendre que pour placer dans le sol un ouvrage de cette dimension l'excavation devra être largement plus importante que les dimensions précitées et représentera quasiment la

partie de la zone basse, soit le volume excavé que l'on veut épargner si l'on devait finalement retenir la variante 2. Idem pour la pile P6, dans une moindre mesure. L'effet conjugué des excavations nécessaires au deux piles P5 et P6 et de l'installation de chantier sera celui d'un assainissement dans sa variante « maxi » soit d'un assainissement complet de la partie basse. Qui va assumer la différence lorsque l'on sait également par le site internet de la DAEC qu'elle a rendu le 8 octobre 2020 une décision sur la répartition des coûts entre les perturbateurs, fixant les pourcentages suivants :

Ville de Fribourg	Exploitante de la décharge	45%
CFR Properties	Déposante de 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%

Selon la presse, un recours au Tribunal cantonal a été déposé contre cette décision par la Ville de Fribourg. C'est dire que le montant final à charge de l'Etat de Fribourg est encore loin d'être établi.

- Face à cette désinvolture, que fixe GEOTEST ? Rien ou presque : on excave, on trie sur place en fonction de la filière d'évacuation et on attend tranquillement l'évolution du dossier Pila. C'est simplement sidérant de légèreté si on considère notamment la dangerosité des produits en question et l'absence de tout concept de stockage dans le rapport GEOTEST. Ce d'autant plus que le dossier Pila n'est évidemment pas prêt de voir son aboutissement, entre les concepts d'assainissement pas encore arrêtés et les procédures judiciaires en cours. Très clairement, la consigne donnée à GEOTEST a été de pouvoir débiter les travaux routiers rapidement et d'espérer que le dossier Pila avance parallèlement, avec l'espoir caché que les deux dossiers se retrouvent temporellement à un moment donné dans le futur. Ces espoirs secrets ne font toutefois pas un concept OSites conforme à la loi et ne figurent pas dans les exemples que la doctrine et la jurisprudence citent pour le respect du principe de

coordination. En clair, le concept imposé par le maître de l'ouvrage à GEOTEST vise à creuser le plus vite possible, à stocker sur place au fur et à mesure de l'excavation (sans aucun concept technique, de protection et évidemment de coûts) des volumes énormes (et même non stockables sur place tant le volume est énorme, il suffit de faire le calcul des seuls volumes des piles, sans même le volume de l'excavation) le temps que l'on sache ce que l'on va faire de l'ensemble du site pollué. Il n'y a simplement rien d'autre dans le rapport GEOTEST.

Cette manière de faire, cette légèreté, est simplement sidérante si on considère les innombrables conditions posées par l'OSites, appliquées quotidiennement et méticuleusement par le SEn dans de nombreux projets d'assainissement dans le canton, sans souci pour l'impact sur le projet. Le décalage est simplement béant entre ce que l'Etat exige des administrés détenteurs d'une telle installation et ce qu'il « s'impose » dans ses propres projets. En l'occurrence, alors que l'on parle des substances les plus toxiques que l'on ait eu à traiter dans le canton, et ce en quantités massives, il serait possible de débiter le chantier sans aucun autre concept que de sortir les matériaux, de les analyser au fur et à mesure et de stocker notamment des « andains » de PCB sous des bâches, le temps qu'on avise dans le dossier Pila. On croit rêver. C'est simplement la création d'un site OPAM, hors de toute procédure évidemment et hors de tout contrôle démocratique.

Pile P6

- > Le rapport GEOTEST utilise d'abord, avec plus ou moins de subtilité, toute la marge de manœuvre sémantique que permet la langue française pour ne pas intégrer la pile P6 dans le SIPO : ainsi, « *une seconde pile (P6) est située en bordure / à l'extérieur de la décharge* ». Le lecteur ainsi mis en confiance comprend que la pile P6 n'est pas située dans le périmètre du SIPO, ce qui est parfaitement faux pour les motifs suivants notamment :
 - Le tableau GEOTEST des matériaux d'excavation – estimation des tonnages et des filières d'évacuation (annexe 2 au rapport GEOTEST),

indique à tout le moins 150 m³ de « déchets autorisés pour la décharge de type B » pour la pile P6 et la piste d'accès. Si la pile P6 et la piste d'accès ne sont pas dans le SIPO comme le prétend à tort le RIE, alors comment ces deux ouvrages peuvent-ils générer 150 m³ de déchets autorisés pour décharge de type B ?

- Par ailleurs, ces résultats « rassurants » (puisque GEOTEST y parle de décharge de type B, soit de déchets non problématiques) pour la pile P6 qui ressortent de l'annexe 2 au rapport GEOTEST sont eux-mêmes en contradiction complète avec l'annexe 3 du rapport GEOTEST pour l'échantillon de référence (F-P6.2) reporté dans l'annexe en question. De là plusieurs questions :
- Tout d'abord, pourquoi l'annexe 3 ne contient-elle que les résultats de l'échantillon F-P6.2 et non pas les résultats des deux autres forages, sans même parler de la disparition pure et simple du forage F-P6.3 évoquée plus haut ?
- Pourquoi l'annexe 3 mentionne-t-elle des profondeurs avec des déchets allant jusqu'à 8 m avant de rencontrer de la molasse (elle-même très altérée jusqu'à 10 m...), alors que tout le dossier parle d'une profondeur de 2 m seulement jusqu'à la molasse, laissant entendre que l'implantation de la pile P6 est une sinécure ? A l'évidence, ce n'est pas la même chose d'excaver à 2 m (moins que pour une villa...) que jusqu'à une profondeur de 10 m...
- Surtout, pourquoi est-ce que l'annexe 3 indique pour l'échantillon F-P6.2 des doses très largement dépassées de multiples substances toxiques nécessitant des mises en décharge de type E et même des éléments toxiques ne pouvant être mis en décharge en Suisse sans un traitement ? Pourquoi évoquer alors uniquement et de manière faussement rassurante des excavations de 2 m seulement pour rencontrer une molasse permettant l'ancrage de la pile P6 et surtout pourquoi évoquer de manière fausse mais rassurante uniquement des mises en décharge de type B pour la pile P6 comme indiqué

notamment dans l'annexe 2 ? Par ailleurs, comment peut-on sérieusement prétendre, avec de tels échantillons, que la « *partie basse* » du SIPO ne se trouve pas dans un site à assainir ? En tout état, les éléments de l'énorme dossier Pila n'étant pas mis à l'enquête, et pour cause puisque rien n'a été décidé à ce sujet et qu'il existe même des procédures judiciaires en cours, il n'est pas possible de s'y référer, qui plus est s'agissant de documents eux-mêmes provisoire, ce qui constitue évidemment une violation de l'obligation de coordination mais également du droit d'être entendu. Pour tous ces motifs et d'autres encore à développer cas échéant, c'est toutes les dispositions de la LPE et de l'OSites qui sont violées.

- 2.4. On le constate, le rapport GEOTEST est totalement lacunaire mais surtout totalement faux s'agissant de la pile P6. Par voie de conséquence, c'est le RIE qui y renvoie de manière complète qui est totalement faux. Il reste à établir les raisons de ces erreurs crasses, ce qui ne relève pas de la présente opposition. Ce qui est certain toutefois est que ces erreurs ont pour effet de ne pas bloquer (dans l'immédiat à tout le moins) l'avancement du projet routier et passent sous silence des coûts cachés gigantesques. Encore une fois, une petite enquête administrative *pro forma* dans 15 ans, sans aucune conséquence pour qui que ce soit, et il n'y paraîtra plus. Circulez, il n'y a rien à voir.
- 2.5. En conclusion, il est évident que la conformité à l'art. 3 OSites est très loin d'être démontrée, au contraire :
 - 2.5.1. Il a été démontré ci-dessus que le rapport GEOTEST et par voie de conséquence le RIE sont basés sur des faits totalement faux.
 - 2.5.2. Les conclusions tirées sont fausses.
 - 2.5.3. Il existe une violation évidente du principe de coordination avec l'assainissement de la Pila.
 - 2.5.4. Il existe une violation évidente du droit d'être entendu.

3. **ANCIENNE DECHARGE DE CHESALLES (LA GRANGETTE-AU FERRÂDZO
SIPO 2206-0103**

- 3.1. Comme relevé ci-dessus, la figure 29 du RIE reporte de manière totalement erronée le tracé (en rouge) de la route projetée, le situant systématiquement trop au Sud. Ainsi, en examinant le RIE, le lecteur a l'impression fautive que le SIPO n'est pas concerné par le tracé de la route. Cette impression est encore renforcée par le fait que le RIE indique que le SIP 2206-0103 « *est situé à proximité* ». Le RIE note par ailleurs « *la présence d'un ancien remblai à proximité du pont de Chésalles qui a comblé en partie le vallon de Chésalles* ». Selon le RIE (figure 30), ce remblai serait constitué de matériaux d'excavation.
- 3.2. Le portail cartographique indique que le SIPO en question est pollué mais qu'il n'y a pas d'atteinte nuisible ou incommode à atteindre.
- 3.3. Compte tenu de la manière pour le moins légère avec laquelle un dossier aussi sérieux et grave que la Pila a été pris en considération par GEOTEST et dans le RIE, l'absence de ce même dossier de la Pila dans le dossier de mise à l'enquête constitue une violation du droit d'être entendu.
- 3.4. Ce d'autant plus que le portail cartographique indique que la date de la dernière modification est le 27 août 2020, soit à un moment où se sont probablement posées certaines questions concrètes de coordination entre ce SIPO et le tracé contesté. Par ailleurs, il est contesté que la décharge soit constituée uniquement de déchets de chantiers non problématique. Cette décharge accueillait également des déchets ménagers et des déchets de tout genre.
- 3.5. Dans ce sens également, le portail cartographique indique qu'aucune mesure d'investigation n'a été effectuée, si bien que l'on est en droit de remettre en cause l'absence de danger de ce site pollué. Des mesures d'investigation, préalable à toute intervention dans le secteur, doivent être menées.
- 3.6. Cela est d'autant plus évident que le projet passera à cet endroit.

4. De manière résumée, les quelques éléments de fait évoqués ci-dessus démontrent que c'est toute la LPE et l'OSites qui sont violées. Naturellement, il n'y a aucune coordination.

Il y a en particulier violation de l'art. 18 LPE qui exige que la transformation d'une installation sujette à assainissement soit subordonnée à l'exécution simultanée de celui-ci. Or, s'agissant de la Pila, cette disposition est manifestement violée. L'art. 3 OSites est ainsi massivement violé, s'agissant d'une modification du site pollué de la Pila. Par ailleurs, l'autre SIPO de Chésalles sera également modifié, avec les mêmes violations juridiques.

Par ailleurs, il n'existe pas de coordination entre la réalisation du projet de pont, qui implique une modification importante du SIPO, et l'assainissement de celui-ci. Au contraire, il est simplement prévu de stocker sur place les déchets excavés, sans aucun concept (projet d'assainissement au sens de l'art. 17 OSites). Très clairement, le traitement réservé par le projet va faire des deux SIPO des sites OPAM.

Un tel traitement est préoccupant, sans même parler des aspects financiers.

I. Impact du projet sur l'environnement – FORETS

1. Le RIE traite la problématique forestière de manière totalement insuffisante et faussée.

Dans ce cadre, les développements pertinents se trouvent dans l'annexe défrichement, annexe établie par le bureau pbplan AG à Planfayon.

2. Violation évidente notamment des art. 18 LFCN et 19 / 19a RFCN en lien avec une absence complète de coordination / violation des art. 3, 9 et 21 OEIE / violation du principe de coordination

Selon l'art. 18 al. 1 LFCN « *la demande de défrichement doit être mise à l'enquête publique simultanément à l'acte qui lance la procédure décisive et durant trente jours* ».

Selon l'art. 19a al. 1 RFCN, « *lorsqu'une autorisation de défrichement est liée à une procédure de planification ou d'autorisation de construire, la coordination est assurée*

par l'autorité compétente dans la procédure décisive ». L'art. 19a al. 2 RFCN précise « La mise à l'enquête doit être simultanée. Elle est publiée dans la Feuille officielle par l'autorité ou l'organe chargé de la publication dans le cadre de la procédure décisive ».

En l'occurrence, il est évident, à la lecture de la Feuille officielle du 11 décembre 2020, qu'aucune demande de défrichement n'a été mise à l'enquête / publiée en même temps que le projet contesté de route.

Pour ce seul motif déjà, l'opposition doit être admise. Il est à ce sujet renvoyé à la jurisprudence constante à ce sujet.

3. Absence de surfaces de reboisement compensatoire

3.1. Le RIE évoque deux surfaces de reboisement compensatoires selon l'art. 7 al. 1 LFo. Ces deux mesures compensatoires auraient également dû faire l'objet d'une mise à l'enquête simultanée, dans le respect du principe de coordination. Nous en sommes très très loin.

3.2. Article 155 RF Marly

3.2.1. Le RIE indique que les 13'175 m² de défrichement définitif seront notamment compensés par 2'765 m² prélevés sur l'article 155 RF Marly.

3.2.2. Cet article RF de 26'530 m² appartient à la Commune de Marly et est actuellement colloqué en Zone d'intérêt général ZIG, collocation confirmée dans la mise à l'enquête de la révision générale du PAL de Marly. Partant, il existe déjà à ce stade un problème grave de coordination puisqu'il n'est pas possible de se trouver en même temps en ZIG et en même temps en forêt. Encore une fois, l'état juridique actuel est que la zone se trouve en zone à bâtir, ce qui est confirmé dans la révision générale du PAL de Marly mise à l'enquête du 23 octobre au 23 novembre 2020.

3.2.3. De là, les problèmes péremptoires et mortels suivants pour le projet de route :

3.2.3.1. Affecté pour la partie concernée par la mesure de la zone d'intérêt général ZIG, l'art. 155 RF appartient au patrimoine administratif de la

Commune puisque destiné à servir des projets d'intérêt général, ce qui est déjà le cas actuellement compte tenu des infrastructures qu'il abrite. Partant, où se trouve l'éventuelle décision de désaffectation ?

- 3.2.3.2. Selon le rapport annexe de pbplan AG, en p. 14/16, « *les propriétaires concernés se sont montrés très ouverts et ont accepté ces propositions* » ou encore en p.14/15 « *La commune de Marly accepte de mettre à disposition une partie de cet article pour le reboisement de compensation* ». Ainsi, selon les déclarations du bureau pbplan AG, sous-traitant de Triform SA, il y aurait accord de la Commune de Marly avec le reboisement compensatoire. On peut légitimement douter de ce point. L'annexe au RIE établie par pbplan AG ne comporte en effet pas la signature de la Commune de Marly. C'est l'évidence puisqu'il ne saurait exister un accord du Conseil communal de Marly dans la mesure où celui-ci ne peut pas avoir signé les documents du PAL pour mise à l'enquête du 23 octobre au 23 novembre 2020, documents qui maintiennent en ZIG les 2'765 m² évoqués et simultanément avoir donné son accord pour offrir ces 2'765 m² à l'Etat pour mise à l'enquête le 11 décembre 2020.

Il y a comme un problème. S'agit-il d'une annexion ?

- 3.2.3.3. Par ailleurs se pose de manière superfétatoire mais non moins fondamentale un autre problème. Faire passer 2'765 m² de zone à bâtir, même en ZIG (soit hors du marché libre), vers de la forêt sans aucune contrepartie représente un sacrifice énorme pour la Commune, particulièrement à l'heure où toute nouvelle création de zone à bâtir, *a fortiori* pour 2'765 m², apparaît impossible sous l'angle de la LAT. A noter, pour faire bon poids, que ce sacrifice vient en sus de la suppression de la zone en ZIG sur l'art. 190 RF à la Route de Chésalles (déchetterie communale, cabane des scouts,...), que la Commune devra déjà sacrifier pour faire place à la route projetée. Marly peut-elle se permettre de perdre toutes ses surfaces en ZIG, gratuitement, sachant toute la problématique de création de nouvelles zones à bâtir et les jurisprudences récentes qui ont empêché certaines communes de

créer des déchetteries, infrastructures pourtant prioritaires au sens de la LPE et de ses ordonnances ? La révision du PAL de Marly ne fixe pas de nouvelle zone dédiée au remplacement de la déchetterie : partant, il y a violation supplémentaire du principe de coordination. Comment la Commune va-t-elle remplir ses obligations vis-à-vis de la législation sur l'environnement et quel sera le secteur de Marly qui aura l'immense bonheur d'accueillir une nouvelle installation génératrice d'odeurs, de bruits et bien évidemment de circulation ? Pas de réponse évidemment.

Est-ce que les habitants de Marly-le-Grand, impactés de manière sévère et sans la moindre considération par l'augmentation de trafic générée par la route projetée, ainsi que démontré dans la présente opposition, sont d'accord pour qu'en plus le patrimoine administratif communal soit sacrifié ?

Pour revenir au sujet de base, une telle décision de sacrifier de la ZIG ne serait de plus pas de la compétence du Conseil communal mais du Conseil général, le sacrifice des 2'765 m² de ZIG vers de la forêt équivalant manifestement à une opération permettant d'atteindre un but analogue notamment à la constitution d'un droit réel limité au sens de l'art.10 de la loi sur les communes (LCo). Or, il est rappelé que le Conseil communal ne dispose que d'une délégation de compétence à hauteur de CHF 50'000.—, montant plus que largement dépassé en l'occurrence compte tenu du nombre impressionnant de m² et de la perte de valeur au m². C'est donc au Conseil général que reviendrait cas échéant la compétence d'accepter la mesure compensatoire. Par ailleurs, cette mesure serait soumise à Référendum facultatif au sens de l'art. 53 LCo.

Cela étant, cette démonstration est superfétatoire puisque dans tous les cas il n'y a pas eu mise à l'enquête simultanée de la mesure compensatoire, avec pour conséquence une violation d'à peu près toutes les dispositions fédérales et cantonales en matière forestière.

3.2.4. En conclusion, la situation est simplement sidérante.

3.3. Article 474 RF Ependes et article 2018 RF Marly

3.3.1. La situation n'est pas mieux « emmanchée » pour la seconde zone compensatoire.

3.3.2. Selon le portail cartographique et le registre foncier, ces deux articles RF, l'un sur le territoire de Marly, l'autre sur le territoire de Bois-d'Amont (Ependes), appartiennent à la Commune d'Ependes. Il s'agit ni plus ni moins que du site pollué SIPO 2189-0106, soit la décharge de Chésalles.

3.3.3. Le soussigné est suffisamment au fait, de par son expérience dans de nombreux dossiers similaires, et pour en avoir fait le constat *de visu* que l'article RF en question est en fin de remise en état. Par conséquent, il doit forcément déjà exister, de par la loi, une décision de remise en état du site laquelle, compte tenu de l'historique du site qui avait à l'origine une ampleur largement plus vaste déjà reboisée et du fait que l'on ne va pas y développer de l'agriculture (surface réduite, pente, ombres portées de la forêt alentours,...), implique déjà actuellement un reboisement qui sera *de iure*, soit de par le seul effet de la loi, considéré comme de la forêt, le solde de l'article RF mais également les km² alentours étant déjà légalement en nature de forêt sans besoin d'une quelconque décision de constatation de nature forestière.

Partant, il est posé en fait qu'il existe déjà une décision de la DAEC fixant un reboisement de l'endroit.

Il n'y a donc pas création de forêt et la mesure de compensation proposée est trompeuse. Il s'agit d'un leurre.

J. LIGNE HAUTE-TENSION

1. Le futur pont d'Hauterive, ouvrage principal du tracé avec 797 m de longueur (quasiment la longueur du pont de la Poya avec 852 m...), entre en conflit total avec la ligne à haute

tension qui sort de l'Usine électrique d'Hauterive en direction de Matran. C'est un fait indéniable et ce conflit se prolonge sur 850 m au moins, soit au moins sur la distance séparant les trois pylônes sis à la limite entre la SAIDEF et la décharge de la Pila (coordonnées 575 910.5 / 180 002.5) et le futur carrefour d'Hauterive dans la courbe de Grangeneuve. C'est bien simple, le tracé de la route entre ces deux points se superpose parfaitement (et non pas par endroits puisque l'on ne va pas sortir et enterrer la ligne tous les 50 m) avec la ligne à haute tension sur 850 m.

2. Ce point n'est pas contestable.

Le RIE évoque du reste ce conflit. Reste à voir comment.

Le RIE fait deux allusions uniquement alors que cet instrument est censé analyser tous les conflits résultant de la future route :

- > P. 19/114 : *« On peut encore relever la présence de l'usine hydroélectrique d'Hauterive d'où partent de nombreuses lignes électriques de moyenne et haute tension (60/220kV), qui se croisent par endroit avec le projet et sont en partie conflictuelles d'un point de vue technique ».*
- > P. 22/114 : *« - les lignes à haute tension (HT) existantes et conflictuelles avec le tracé sont prévues d'être mises sous terre avant la réalisation du projet de route (pont) ; la mise sous terre et passage sous la Sarine fait l'objet d'un projet séparé géré par le groupe E ».*

En clair, le RIE, censé être le document de référence, ne dit rien et ne traite pas le problème. Il existe quelques éléments supplémentaires dans le rapport technique (ch. 1.2.3.3 p. 12 à 14 et annexe 1 à celui-ci) en lien avec la mise en terre de la ligne.

3. Juridiquement et de manière très résumée, le constat – implacable – est le suivant :

- 3.1. Le SPC admet le conflit, à savoir que la future route entraîne la nécessité d'une modification d'une installation à haute tension de 60 kW, notamment sa mise sous terre et son passage sous la Sarine. Selon le SPC, et c'est logique déjà si on considère que les trois pylônes précités se trouvent carrément à l'endroit du futur

pont, la mise sous terre doit intervenir avant la réalisation du projet, prévu pour débuter en 2023 (...) et pour mise en service en 2027. Le lien entre les deux projets est ainsi difficilement contestable.

- 3.2. Or, cette mise sous terre et le passage sous la Sarine d'une ligne de 60 kW nécessitent une procédure propre qui doit être coordonnée avec la présente procédure. On en est loin. Par ailleurs, les rapports ne sont pas clairs sur la présence ou non (*a priori non*) d'une ligne de 220 kW à cet endroit, ce qui aurait encore d'autres conséquences sous l'angle de la coordination.
 - 3.3. De toutes ces exigences, rien du tout dans le RIE, pas le moindre début de coordination entre les procédures, alors que c'est le but d'une EIE et que le projet de route ne peut pas se faire sans la modification de la ligne à haute tension. Pas la moindre analyse dans le RIE, juste une allusion au fait que « *la mise sous terre et passage de la Sarine fait l'objet d'un projet séparé géré par le Groupe E* ». Cette problématique n'est pas identifiée comme étant en nécessité de coordination avec le projet de route (rien dans l'énumération en p. 16/114) et l'on doit donc se satisfaire des deux brefs passages précités, énigmatiques, ainsi que du rapport IM Maggia et de son annexe 2 au rapport IM Maggia. En particulier, on comprend simplement qu'il s'agirait de quatre forages parallèles entre la station transformatrice de l'usine d'Hauterive, d'une longueur de 255 m.
 - 3.4. Bien évidemment, il est impossible de se baser sur un « *projet séparé géré par le Groupe E* » sans connaître le détail de celui-ci. La violation du droit d'être entendu et du principe de coordination, dans ses notions matérielles et formelles, est plus que patente.
4. Naturellement, on peut réfléchir un peu plus loin encore :
 - 4.1. Qui payera pour cette mise sous terre et ce passage de la Sarine qui coûtera des plusieurs millions de francs ?
 - 4.1.1. Est-ce le contribuable fribourgeois qui en assumera le coût au titre de la future explosion « non prévue » des coûts puisque c'est l'Etat qui est le maître de l'ouvrage qui rend nécessaire la mesure,

4.1.2. ou est-ce le Groupe E ?

4.2. Le tracé également de la future ligne semble plein de défis compte tenu des contraintes topographiques, juridiques et autres de l'endroit :

- > Sarine ;
- > Falaises ;
- > Zone alluviale d'importance nationale ;
- > Zone de protection des batraciens d'importance nationale ;
- > Site pollué de la Pila à quelques dizaines de mètres ;
- > ...

K. VIOLATION DU PA3 et des projets routiers en cours de réalisation

1. Le projet ne vérifie absolument pas sa conformité au PA3. Le dossier est parfaitement muet à ce sujet.

1.1. Mesure 3M.01.01 Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de la Gérine.

Le carrefour de la Gérine est situé à 250 m à peine du futur carrefour de la Crausa, porte d'entrée côté Marly de la route contestée.

La Mesure 3M.01.01, placée en priorité A et maturité 1, avec date prévue du début des travaux en 2012 et mise en service en 2022, consiste à mettre en œuvre des feux de régulation du trafic avant l'arrivée à Marly, à aménager des voies de stockage TIM ou d'approche pour les transports publics et à améliorer la signalisation routière pour la MD aux abords du carrefour. Les objectifs de cette mesure sont clairs : améliorer les conditions de circulation des bus, améliorer le confort et la sécurité, et améliorer la qualité de l'espace public.

Il existe un conflit évident, volontairement passé sous silence par le dossier mis à l'enquête, avec cette fiche :

- > la présence d'un système de feux de contrôle de l'entrée de Marly, à quelques dizaines de mètres seulement du futur carrefour de la Crausa, induira un blocage complet du futur carrefour puisque les colonnes de voitures arrêtées au feu remonteront très loin dans la Crausa, empêchant d'entrer sur la route.

On comprend donc que le SPC passe sous silence ce problème et n'ait pas analysé ce point, qui rend toute la future route inutile. Simultanément, la Mesure 3M.01.01, conjuguée aux autres mesures déjà réalisées pour la traversée de Marly ou à réaliser à brève échéance, et même en ville de Fribourg (réaménagement de la Route de la Fonderie et du carrefour de Beaumont notamment) aura des effets bénéfiques évidents sur la fluidité de la traversée de Marly en particulier pour les TP et au-delà en ville de Fribourg. Ne pas attendre de vérifier l'effet de ces mesures déjà engagées et pour la plupart réalisées, largement moins chères et surtout non attentatoires aux intérêts publics violés par la future route (SDA, LPE et ses ordonnances, LPN et ses ordonnances, LAT, ...), sans même parler du coût, est grave. C'est le signe d'un entêtement de l'Etat et d'un mépris pour les deniers publics.

- > Cela est d'autant plus incompréhensible que le justificatif du projet est l'amélioration de la fluidité de la traversée de Marly.
- > Or, le bénéfice attendu de la nouvelle route est sur ce point extrêmement modeste puisque la nouvelle route est censée faire baisser de 3'700 véhicules/jours (Figure 13 RIE, p. 29/114) seulement le trafic à l'entrée du pont de Pérolles direction Fribourg.

Or, et c'est là un des points les plus absurdes du projet, le SPC, pour faire baisser de 3'700 véhicules/jours la traversée de Marly à l'entrée du Pont de Pérolles, n'éprouve pas le moindre problème à envoyer 4'700 véhicules/jours supplémentaires au giratoire du bas de la Route de la Glâne (Condoz), ce qui est un comble absolu ! Dit autrement, sans attendre le résultat de mesures engagées il y a très longtemps et déjà à très grands frais, pour prétendument

faire baisser de 3'700 véhicules/jours la traversée de Marly au niveau du pont de Pérolles (Marly-Cité tronçon route de la Gruyère assumera tout de même un report de 3'000 véhicules/jours selon le RIE), le SPC est prêt à gaspiller plus de CHF 100 millions sans les surcoûts déjà programmés et développés plus bas, en sacrifiant de manière irréversible une série impressionnante d'intérêts publics, en stockant « peinarde » des tonnes de PCB extraites pour les piles P5 et P6 du futur pont, tout ça pour déverser 4'700 véhicules/jours à la Route de la Glâne, axe déjà surchargé avec 10'100 vhc/jours selon les chiffres 2010 (et qui doivent évidemment être actualisés, la situation ne s'étant à l'évidence pas améliorée depuis). Bien plus, cet endroit est censé faire l'objet d'une mesure identique selon le PA3 (Mesure 3M.01.02) mais à un horizon plus lointain (2026, le projet étant largement moins mûr qu'au carrefour de la Gérine à Marly). A ce niveau de gravité, on peut parler d'un pur scandale.

- > Comme déjà relevé à plusieurs reprises, la mesure 3M.02.01 Requalification de l'axe de Marly – Secteur Marly doit intervenir (délai prévu en 2019). A nouveau, il n'est absolument pas tenu compte de cette mesure devisée à CHF 7'500'000.— et qui changera totalement la situation, à la suite de la réalisation en voie de finition du réaménagement complet du tronçon de route cantonale entre le pont de Pérolles et le giratoire de Marly-Jonction.
- > Toujours à Marly, la route de la Gérine qui conduit au MIC va être réaménagée pour un montant de CHF 3'000'000.— pour une nouvelle ligne TP n° 3 à Marly-Secteur Ouest (Mesure 3M.05.02). Cette nouvelle ligne TP, efficace en cadence, a évidemment une incidence fondamentale sur la situation puisque l'une des justifications est l'augmentation de la circulation générée par le MIC (activités) et l'Ancienne Papeterie (habitation). Comment peut-on justifier la création d'une route à plus de CHF 100'000'000.— avant d'avoir pu constater les bénéfices de cette nouvelle ligne TP.
- > Idem avec la future nouvelle ligne TPF qui desservira le haut de Marly-Cité.
- > Globalement, Marly va bénéficier à très brève échéance d'une excellente desserte à grande cadence horaire, qui ne se limitera plus, comme c'est le cas actuellement avec la ligne N° 1, à suivre la route cantonale, mais qui au

contraire ira chercher les habitants dans les quartiers, notamment les nouveaux quartiers (MIC-Ancienne Papeterie, Parc des Falaises) lesquels ont entraîné l'augmentation de la population de Marly qui semble servir de justificatif à la nouvelle route. Le dossier ne parle absolument pas de ces innombrables nouveautés, coûteuses, et de leurs effets. Le dossier, basé sur des éléments non à jour et notamment sur l'ancien PAL de Marly, ne prend absolument pas en considération les mesures drastiques imposées par la Commune de Marly pour limiter le nombre de places de stationnement dans les nouveaux secteurs objets des révisions partielles du PAL (Parc des Falaises, MIC-Ancienne Papeterie). Le SPC agit simplement comme si ces éléments n'existaient pas, ce qui est ahurissant et clairement contraire au principe de coordination.

- > Au-delà de cela, le SPC ne prend absolument pas en considération les nouvelles mesures de limitation des places de stationnement imposées par le nouveau PDirCant pour les révisions générales de PAL en cours, qui concernent notamment les communes du plateau du Mouret. Au lieu d'attendre l'implémentation de ces nouvelles planifications et ses effets sur la circulation, le SPC continue comme si ces communes hors agglomération allaient encore pouvoir se développer, alors que le PDirCant exige le contraire. Ainsi, le SPC ignore ce que le SeCA impose aux communes. Encore une fois, au lieu de dépenser largement plus de CHF 100 millions, on devrait attendre quelques années pour voir l'effet des mesures d'aménagement du territoire.
- > Mais il y a plus encore puisqu'il est prévu à moins de 50 m du futur carrefour de la Crausa, porte d'entrée de la future route côté Marly, un agrandissement en ouvrage du P + R de Marly-Gérine (Mesure 3M.08.04). Avec cela, nous atteignons un comble de l'absurdité. Alors qu'aux mesures précitées, et à d'autres encore oubliées tant il est difficile d'être exhaustif, s'ajoutent en particulier l'agrandissement de ce P + R (la révision du PAL de Marly le prévoit clairement) et l'installation d'un feu de régulation au même endroit pour gérer la situation, le SPC ne parle pas de ces deux mesures. Pourquoi ? La raison est bien simple : éviter de parler du conflit entre les mesures du PA3 et la future route puisque la régulation opérée à cet endroit, voulue par l'ensemble de l'Agglo et ratifiée par le Conseil d'Etat, va bloquer le futur giratoire, porte d'entrée de la route projetée.

- > A la sortie du pont de Pérolles côté ville, c'est la Mesure 3M.02.02 qui requalifiera le secteur Pérolles/Ecole d'ingénieurs pour un coût de CHF 11'560'000, visant notamment à améliorer les conditions de circulation des bus et la gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- > Comme déjà dit, le réaménagement de la suite, à savoir la route de la Fonderie, est en cours d'achèvement, pour un coût qui doit être indiqué par la DAEC.
- > Le carrefour de Beaumont va également être requalifié pour un montant de CHF 5'590'000.— permettant une gestion automobile du trafic entrant au centre-ville et une amélioration des conditions de circulation des bus.
- > Il ressort des quelques éléments rappelés ci-dessus que des mesures énormes sont en cours de réalisation entre l'entrée de Marly côté Crausa et le carrefour de Beaumont, voire au-delà, mesures coûteuses qui auront un impact énorme sur la traversée de Marly et l'entrée en ville de Fribourg, mais que le SPC réalise l'exploit de ne pas en parler. C'est très fort.
- > Bien plus, même l'axe routier Marly-Cité – Bourguillon, qui a pourtant fait l'objet de travaux très importants il n'y a pourtant pas si longtemps, rendant l'axe particulièrement roulant, va également faire l'objet d'une mesure 3M.07.04 pour CHF 300'000.—. Idem pour la traversée de Bourguillon, ce qui, considéré globalement, améliorera l'accès au Pont de la Poya, autre mesure récente, coûteuse et sujette à dépassement.
- > Ce qui est le plus fort, comme déjà dit, est que pour baisser de 3'700 véhicules/jours la traversée de Marly au niveau du Pont de Pérolles on va augmenter de 3'000 véhicules/jour la traversée de Marly-Cité/Route de la Gruyère, de 1'400 véhicules/jour la route des Préalpes à Marly (axe Marly-Cité – Tinterin) et envoyer 5'700 véhicules/jours à travers champs, réserves d'importance nationale, en détruisant le peu de patrimoine encore intact dans notre canton, pour déboucher dans l'un des endroits les plus engorgés du canton. Quant au 2'800 véhicules/jours qui choisiront de partir sur Matran au futur carrefour d'Hauterive, ils ne serviront qu'à engorger un peu le secteur de

Matran lui-même, ainsi que la pénétrante en ville de Fribourg depuis Matran (elle-même débouchant sur le carrefour de la route de la Glâne/Condoz !). Bien évidemment, pas la moindre trace au dossier d'un début d'analyse des impacts évidents de la future route sur ces axes, qui subissent des modifications énormes du fait de la future route. *A fortiori* pas la moindre mesure d'assainissement.

- 1.2. Si on résume, il existe une véritable fuite en avant du SPC avec ce projet basé sur des charges de trafic absolument fausses, projet qui ne tient absolument pas compte des nombreuses mesures en cours de finalisation pour la traversée de Marly et l'entrée en ville de Fribourg et qui auront pour effet de faire descendre drastiquement le nombre de véhicules jours à Marly dans leur ensemble, mais que la nouvelle route contribuera à annuler...
- 1.3. Si on examine la décision du Conseil d'Etat du 19 mars 2013 d'approbation de modification du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg, le SPC et la DAEC font pourtant bien partie des destinataires...
- 1.4. Il y a ainsi clairement violation crasse de toutes les règles sur la planification régionale (PA3) – à laquelle les autorités cantonales sont pourtant tenues de se conformer (art. 32 al. 1 LATeC) – mais également sur le droit d'être entendu. Bien évidemment, ces éléments démontrent que la nouvelle route n'est pas d'intérêt public, au contraire. *A fortiori* elle ne répond pas au principe de proportionnalité.

L. LPN – ISOS

1. Le projet du SPC, notamment le pont projeté d'Hauterive et son débouché sur le haut de la falaise, est une véritable mise à mort du site ISOS de l'abbaye d'Hauterive et constitue une atteinte irréversible honteuse.
2. Pour des motifs de temps, le soussigné se contente de renvoyer à la fiche ISOS, particulièrement claire, notamment sur le fait qu'Hauterive est « *abbaye médiévale parmi les mieux conservées de Suisse. Implantation solitaire caractéristique de l'ordre*

cistercien, mise en valeur par l'aspect sauvage du canyon de la Sarine ». Très clairement, le silence fait partie de caractère immatériel de l'objet protégé.

Ou encore « *Fondée du vivant de saint Bernard de Clairvaux, l'abbaye cistercienne d'Hauterive occupe **une situation absolument exceptionnelle et intégralement préservée** au fond du canyon creusé par la Sarine, quelques kilomètres en amont de la ville de Fribourg. Sa silhouette se découpe au sud et à l'est sur une impressionnante falaise en hémicycle* » (mise en évidence ajoutée). Les propos sont clairs.

Par ailleurs, l'endroit est également considéré comme un paysage d'importance cantonale (PIC) 08 Gorges de la Sarine. Cette protection est mise néant, de même que la protection qui découle du PAL d'Hauterive. Enfin, il est rappelé que la Fondation Suisse pour la protection du paysage avait décerné en 2018 son Prix du paysage. La liste est sans fin.

3. Or, le résultat du pont projeté sera le suivant, sans prétention à l'exhaustivité :

3.1. Pollution sonore permanente.

Le pont projeté se situera à moins 700 m à peine à vol d'oiseau du monastère, en surplomb. Le futur pont et la future route côté Grangeneuve seront littéralement posés sur la ligne de crête sur plusieurs centaines de m et auront pour effet de diffuser un fond sonore permanent dans tout le canyon.

Il est posé en fait que le silence total qui prévaut actuellement à l'abbaye sera remplacé par un fond sonore permanent et important qui ruinera définitivement le site. Ce fond sonore sera évidemment amplifié par le canyon de la Sarine, qui agira comme caisse de résonance, effet conjugué au scalp de la crête de falaise.

3.2. Pollution lumineuse permanente.

Alors que l'endroit est actuellement sans pollution lumineuse, le pont générera une lueur permanente, réduisant à néant la valeur de l'endroit qui réside précisément dans la volonté de ses fondateurs de se retrouver loin de toute civilisation. Cela ruinera le site de nuit, avec le bruit en plus.

- 3.3. Scalp de l'intégralité de la crête de la falaise au débouché du pont projeté côté Grangeneuve.

Il ressort de la Figure 9 p. 8 du rapport pbplan AG que le SPC va procéder au scalp, il n'y a pas d'autre terme, de toute la crête de la falaise d'Hauterive.

Si l'endroit en question ne figure formellement pas dans un périmètre environnant PE au sens de l'ISOS, c'est simplement que, l'endroit étant situé en nature de forêt depuis toujours (avec la protection juridique qui va avec), et tout simplement par bon sens, il ne pouvait pas venir à l'esprit des experts rédacteurs de la fiche ISOS qu'il se trouverait un jour quelqu'un pour supprimer cette forêt largement visible depuis le site de l'abbaye, à moins de 700 m.

Il est évident que compte tenu de la sensibilité du site, de sa valeur extraordinaire, de l'état de préservation actuellement total et de l'atteinte irrémédiable au site dans sa dimension globale que constitue l'arasement de la falaise, ainsi que des pollutions sonores et lumineuses, une expertise au sens de la LPN doit être confiée à la CFNP. En tout état, il est posé en fait que la route projetée, projet cantonal qui plus est dénué d'intérêt, viole gravement la LPN et l'ISOS, d'importance nationale. Il n'existe aucun intérêt nationale à cette route, au contraire si on examine la liste des atteintes.

M. LPN – OZA

1. Le pont d'Hauterive se situe en zone alluviale d'intérêt national.
2. A nouveau, le site est d'une qualité absolument exceptionnelle et rare en Suisse, ce d'autant plus qu'il se conjugue au site de la Zone alluviale d'intérêt national de la Gérine à quelques centaines de m. La route et le pont viennent s'implanter entre ces deux zones (la zone de Port est sa pente douce vers la Sarine, SDA), constituant une ligne de démarcation infranchissable pour la faune et viennent annuler le bénéfice évident de cette situation exceptionnelle en Suisse. En particulier, les dynamiques entre les deux écosystèmes sont mises à néant. C'est un véritable gâchis, ce d'autant plus que la zone du Port, notamment la forêt entre le futur pont et la Gérine, constitue une zone humide

exceptionnelle avec de nombreux étangs en forêt. C'est dans ce cadre que l'on vient placer un pont et une route.

3. La présence de la route et du pont va constituer une césure grave dans ce site exceptionnelle qui s'étend sans atteinte entre le barrage de Rossens et Fribourg. Les atteintes sont innombrables :

- 3.1. Bruit permanent qui va ruiner l'écosystème, notamment l'avifaune.
- 3.2. Pollution lumineuse pour tout le secteur du Port.
- 3.3. Implantation des piles dans le périmètre OZA, création d'un site de stockage temporaire des déchets d'excavation des piles P5 et P6 dans les conditions précitées.
- 3.4. Scalp du sommet de la falaise à Grangeneuve. C'est tout l'écosystème de la falaise à cet endroit qui sera détruit avec le défrichage, avec notamment la présence de nombreuses niches naturelles dans la molasse, sites de nidification du faucon pèlerin, du faucon crécerelle et du grand corbeau notamment, toutes des espèces strictement protégées. L'atteinte à cet écosystème de la falaise, en zone alluviale d'importance nationale, est définitive. Ce sera un bruit et une lumière permanents.

L'implantation du pont à cet endroit et le début de la chaussée nécessiteront l'arasement de tout l'endroit, avec pour effet que la sortie côté Grangeneuve va dénuder totalement l'intégralité du sommet de la falaise et détruire toute l'étroite bande de forêt. En particulier, il ne faut pas prétendre que l'on pourra planter quoi que ce soit entre la chaussée et la falaise. Cet arasement a lieu en périmètre OZA. La forêt en question est d'une qualité exceptionnelle, avec un microclimat quasi-« méditerranéen » du fait de son orientation (présence de pins, genêts, ...). Lorsque l'on sait qu'elle est censée être remplacée par les « mesures de reboisement fictives » évoquées dans le présent mémoire d'opposition, on est simplement sidéré.

4. La LPN et l'OZA sont intégralement violées, notamment l'art. 4 al. 1 OZA et la protection transitoire au sens de l'art. 7 al. 1 OZA.

Tant que les cantons n'ont pas pris de mesures de protection et d'entretien, ils veillent, par des mesures immédiates et appropriées, à ce que l'état des objets ne se dégrade pas. Ils veillent en particulier à ce qu'aucun bâtiment ni installation ne soit construit dans les objets et à ce qu'aucun changement d'utilisation notable n'y soit entrepris. Or, il est posé en fait que le canton n'a pas encore pris les mesures de protection nécessaire et que la route projetée constitue à l'évidence une atteinte grave et inutile. Partant, il n'est pas possible d'y faire quoi que ce soit.

Comme pour l'ISOS, une expertise fédérale doit être diligentée.

N. LPN – batraciens

Ce qui vient d'être indiqué à propos de l'OZA vaut également, mutatis mutandis, pour l'ordonnance sur la protection des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale OBat. Les mesures liées à la route projetée touchent le périmètre OBat et y a des influences directes. L'OBat est donc violée.

Comme pour l'ISOS, une expertise fédérale doit être diligentée.

* * *

Pour tous ces motifs, et d'autres encore à développer cas échéant, l'opposition doit être admise.

Ainsi fait à Marly, le 26 janvier 2021

Bertrand Späth



Boris Giacobbo

