

# FR\_GERICHTE 602 2025 48 vom 28. November 2025

FR Kantonsgericht, 2025-11-28, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_602\\_2025\\_48](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2025_48)

FR: FR\_GERICHTE 602 2025 48 du 28 novembre 2025

IT: FR\_GERICHTE 602 2025 48 del 28 novembre 2025

## Regeste

Arrêt de la IIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Raumplanung und Bauwesen

## Erwägungen

### E. 28

avril 2023. En parallèle, et dans la même édition de la Feuille officielle, le SPC et la Commune de Le Pâquier ont mis à l'enquête publique un projet de réaménagement de la traversée du village (route de E. \_\_\_\_\_) dans le cadre du programme cantonal "Valtraloc". Ce second projet prévoyait notamment une réduction du gabarit sur l'axe routier cantonal 1070 entre le PR 150 et le PR 175+95m, la création d'une piste mixte et d'une piste cyclable, ainsi que la remise à ciel ouvert du ruisseau de F. \_\_\_\_\_ sur une partie de son tracé. Les propriétaires riverains concernés par des emprises foncières ont été informés de ce projet par courrier du 24 avril 2023. Les projets mis à l'enquête ont notamment suscité l'opposition de la communauté héréditaire composée de A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_, propriétaires de l'art. ddd RF, sur lequel est érigé le bâtiment-assurance n° ccc. Une séance de conciliation s'est tenue le 6 septembre 2023 entre l'opposante, la commune et le SPC. Le 22 octobre 2023, la communauté héréditaire a maintenu son opposition. Le dossier a été soumis pour examen final aux services et organes intéressés, lesquels ont tous émis des préavis favorables, certains assortis de conditions. Le 2 décembre 2024, le SPC a rendu un préavis de synthèse favorable, concluant que les projets répondaient à l'ensemble des conditions légales applicables. B. Le 25 février 2025, la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) a rendu une première décision par laquelle elle a approuvé les plans du projet de réaménagement de la traversée du village et de remise à ciel ouvert du ruisseau de F. \_\_\_\_\_. Tribunal cantonal TC Page 3 de 18 Dans une deuxième décision du même jour, la DIME a approuvé le projet d'assainissement du bruit routier de l'axe cantonal 1070 (La Tour-de-Trême – Le Pâquier – Pringy), sur une longueur de 1'209 mètres entre le PR 125+190 m et le PR 250+160 m. Dans ce cadre, elle a ordonné la pose d'un revêtement phono-absorbant du PR 125+62 mètres au PR 150+93 m, ainsi que du PR 150+227 m au PR 175+189 m. Elle a ensuite accordé l'allègement requis pour le bâtiment- assurance n° ccc, sis sur l'art. ddd RF et consigné les valeurs d'immission maximales admissibles après assainissement. Enfin, par une troisième décision du même jour, la DIME a rejeté l'opposition de la communauté héréditaire, propriétaire de l'art. ddd RF. Se fondant sur le rapport technique, elle a relevé que les valeurs après assainissement se situeraient légèrement au-dessus des VLI mais resteraient inférieures aux valeurs d'alarme (VA). Le projet étant ainsi jugé conforme au droit, l'octroi d'un allègement était justifié. Concernant la mise à ciel ouvert du ruisseau, la DIME a constaté qu'une grande partie de la parcelle des opposants était déjà colloquée dans un espace réservé aux eaux (ERE), la rendant de ce fait largement inconstructible, que le

ruisseau soit à ciel ouvert ou non. Partant, leur parcelle ne serait pas rendue moins constructible par le projet. Enfin, la DIME a constaté que les demandes relatives à l'extension du revêtement phono-absorbant et à la gestion des eaux de chaussée avaient été acceptées par le SPC et la commune. Elle a par conséquent considéré que l'opposition était devenue sans objet sur ces points. C. Par acte du 28 mars 2025, la communauté héréditaire interjette recours auprès du Tribunal cantonal contre les trois décisions de la DIME du 25 février 2025. Elle conclut, sous suite de frais et dépens, principalement à l'annulation desdites décisions et au renvoi de la cause à la DIME pour nouvelles décisions au sens des considérants. Subsidiairement, elle demande le refus du projet de mise à ciel ouvert du ruisseau et la constatation formelle de la suppression de l'ERE sur sa parcelle. À l'appui de ses conclusions, la recourante se plaint d'abord de l'insuffisance des mesures d'assainissement du bruit routier. Elle soutient que les dépassements des VLI sur son immeuble resteront très importants et que la DIME a accordé un allègement sans examiner toutes les mesures alternatives possibles. Elle reproche en particulier l'absence d'une analyse sérieuse concernant une réduction de la vitesse, mesure qu'elle estime peu coûteuse, proportionnée et justifiée par les propres constatations du rapport technique sur la dangerosité de l'axe. La recourante fait valoir ensuite le caractère abusif du projet de mise à ciel ouvert du ruisseau. Elle allègue que ce projet est un prétexte visant à libérer une parcelle en amont des contraintes de l'ERE, tout en lui imposant une nouvelle "zone humide" dans l'ancien lit du ruisseau de F.\_\_\_\_\_ (qu'elle qualifie de "reliquat"), et qui longe sa parcelle, de sorte que la constructibilité de sa propre parcelle sera restreinte par le projet. Elle estime que la DIME n'est pas compétente pour se prononcer sur la remise à ciel ouvert du ruisseau, qu'elle a artificiellement lié ce projet à l'approbation des plans du réseau routier cantonal, et que le projet de remise à ciel ouvert du ruisseau est insuffisamment détaillé (absence de plans précis et de cotes). D. Le 1er juillet 2025, la DIME conclut au rejet du recours. Concernant le grief relatif au bruit, elle soutient que le dépassement résiduel des VLI n'est pas important au sens juridique, dès lors que les VA ne sont pas atteintes, ce qui permet l'octroi d'un allègement. Sur ce point, elle affirme, contrairement aux allégations de la recourante, avoir analysé la faisabilité d'autres mesures et produit à cet effet deux rapports concluant à l'impossibilité d'installer une paroi antibruit ou d'abaisser la vitesse à 30 km/h sur ce tronçon. S'agissant du projet de mise à ciel ouvert du Tribunal cantonal TC Page 4 de 18 ruisseau, la DIME conteste l'interprétation de la recourante. Elle estime que son opposition vise en réalité à obtenir une future constructibilité de sa parcelle. Elle rappelle que la mise à ciel ouvert du ruisseau dans son ancien lit répond à un intérêt public et que le projet ne modifie en rien les contraintes de constructibilité existantes, la parcelle étant déjà colloquée dans un ERE. E. Le 18 juillet 2025, la recourante maintient intégralement son recours. Elle demande que les deux études produites par la DIME soient écartées de la procédure. Elle juge inadmissible que la DIME produise en cours de procédure de recours des documents qu'elle détenait depuis le début, l'empêchant ainsi de se déterminer correctement à leur sujet. Elle complète au surplus les griefs formulés dans le cadre de son recours. F. Il sera fait état des arguments développés par les parties à l'appui de leurs conclusions dans les considérants en droit du présent arrêt, pour autant que cela soit utile à la solution du litige. en droit 1. Déposé dans le délai et les formes prescrits, par la communauté héréditaire, propriétaire de la parcelle directement touchée par les mesures d'assainissement du bruit routier et voisine du tracé prévu pour le projet de réaménagement de la route cantonale et pour la remise à ciel ouvert du ruisseau, le recours est recevable en vertu des art. 79 ss et 114 al. 1 let. a du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de

juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1). En outre, l'avance sur les frais de procédure ayant été versée en temps utile, le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur ses mérites.

2. Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). Aucune question d'opportunité ne se pose en l'espèce.

3. La recourante conteste d'abord la compétence de la DIME pour se prononcer sur le projet en tant qu'il porte sur la remise à ciel ouvert du ruisseau de F.\_\_\_\_\_. Elle estime que l'autorité intimée a lié à tort ce projet à celui, purement routier, de l'assainissement du bruit et du réaménagement de la traversée du village.

3.1. À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que la loi fribourgeoise du 15 décembre 1967 sur les routes (aLR; aRSF 741.1) a été abrogée et remplacée, avec effet au 1er janvier 2023, par la loi fribourgeoise du 5 février 2021 sur la mobilité (LMob; RSF 780.1). Selon l'art. 209 LMob, qui règle le droit transitoire en matière d'approbation des plans, les demandes mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sont traitées selon l'ancien droit. En l'espèce, les projets litigieux ont été mis à l'enquête publique le 28 avril 2023, soit après l'entrée en vigueur de la LMob. La présente cause est donc exclusivement régie par le nouveau droit.

Tribunal cantonal TC Page 5 de 18

3.2. Selon l'art. 85 al. 1 LMob, la construction et le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se font par un plan d'infrastructure de mobilité. Ce plan est composé de plans d'approbation qui doivent contenir les indications nécessaires sur la nature, les dimensions et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les mesures de sécurité qui en découlent ainsi que sur les détails de nature technique (art. 86 al. 1 LMob). En vertu de l'art. 91 al. 1 let. a LMob, le canton établit le plan pour les routes cantonales. Selon l'art. 99 al. 1 let. a LMob, l'approbation, la modification et l'annulation du plan d'infrastructure de mobilité sont régies par l'application analogique de l'art. 22 de la loi fribourgeoise du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1), lorsque le plan d'infrastructure de mobilité relève de la compétence du canton. Aux termes de l'art. 22 al. 2 LATeC, la Direction met le plan à l'enquête publique, le soumet au préavis des organes intéressés, statue sur les oppositions et approuve le plan et son règlement. Pour le surplus, les art. 83 à 89 LATeC, qui règlent en détail la procédure de mise à l'enquête, d'opposition et d'approbation des plans, sont applicables par analogie. L'approbation d'un plan d'infrastructure de mobilité a valeur de permis de construire (art. 105 al. 1 LMob). En vertu de l'art. 100 al. 1 LMob, si une infrastructure de mobilité nécessite la construction d'un ouvrage annexe ou une demande d'autorisation relevant de la législation spéciale, la Direction rend une décision globale et unique. Si un projet nécessite l'intervention de plusieurs collectivités publiques, notamment si des objets à caractère édilitaire ou des infrastructures de mobilité de différents propriétaires sont concernés, les travaux d'établissement des plans du projet et de réalisation doivent être coordonnés (art. 95 al. 1 LMob). La Direction peut notamment définir une procédure directrice qui englobe l'ensemble du projet ainsi qu'une autorité directrice chargée de gérer la procédure et le projet. S'il s'agit d'infrastructures de mobilité cantonales, c'est en principe l'État qui est en charge (al. 2). Ces dernières dispositions concrétisent, en matière d'approbation des plans d'infrastructure de mobilité, le principe de coordination ancré à l'art. 25a de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Ce principe impose, en substance, une coordination formelle et matérielle lorsqu'un projet nécessite plusieurs autorisations. L'autorité de coordination doit notamment veiller à une mise à l'enquête simultanée des dossiers (al. 2 let. b) et à la concordance matérielle des décisions (al. 2 let. d), qui ne doivent

pas être contradictoires (al. 3). La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante (cf. arrêt TF 1C\_67/2018 du 4 mars 2019 consid. 5.1). Sur le plan formel, il n'est pas nécessairement contraire à l'art. 25a LAT que deux décisions soumises à coordination en vertu de cette disposition soient rendues à des dates distinctes, au point que les délais de recours ne se chevauchent plus. En effet, il peut être compatible avec le principe de coordination que les autorités statuent successivement et non simultanément lorsque la coordination matérielle est garantie dans une mesure suffisante, en particulier lorsqu'il n'existe aucun risque de décisions contradictoires (cf. arrêt TF 1C\_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1).

3.3. Quant aux questions liées à l'aménagement des cours d'eau et leur mise à ciel ouvert, celles-ci sont réglées, au niveau cantonal, par la loi fribourgeoise du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux; RSF 812.1). Selon l'art. 22 al. 1 LCEaux, l'aménagement des cours d'eau et des lacs a pour but la protection contre les crues et la revitalisation. Conformément à l'art. 23 al. 1 LCEaux, les mesures de revitalisation consistent notamment à laisser libre de toute intervention le tracé encore naturel ou Tribunal cantonal TC Page 6 de 18 proche de l'état naturel des cours d'eau (let. a), protéger les tronçons de cours d'eau dont le tracé est encore naturel ou proche de l'état naturel (let. b), reconstituer les conditions permettant aux cours d'eau de s'écouler dans un tracé naturel et de retrouver des biotopes proches de l'état naturel, chaque fois que cela est techniquement possible et économiquement supportable, notamment par leur remise à ciel ouvert (let. c), et réaménager les rives afin qu'elles puissent, chaque fois que cela est techniquement possible et économiquement supportable, retrouver leurs fonctions naturelles, en tenant compte de l'espace réservé aux eaux (let. d). Selon l'art. 9 al. 2 let. b du règlement fribourgeois du 21 juin 2011 sur les eaux (RCEaux; RSF 812.11), une décision en matière de lacs et de cours d'eau est exigée notamment en cas de corrections de cours d'eau. La décision est de la compétence de la DIME (art. 10 let. b RCEaux), qui est au surplus compétente pour exécuter toutes les tâches qui ne sont pas confiées à un autre organe d'exécution conformément à l'art. 2 RCEaux.

3.4. En l'espèce, il ressort des documents mis à l'enquête concernant le projet de réaménagement de la traversée du village et de remise à ciel ouvert du ruisseau de F. \_\_\_\_\_ (notamment le rapport technique du 12 janvier 2023 et la base de projet 33 du 17 avril 2023) que le canton et la commune entendent mettre en œuvre le concept "Valtraloc" sur ce tronçon de la route cantonale. Ce projet, fruit d'une réflexion commune, vise également à remettre à ciel ouvert le ruisseau qui traverse actuellement, à couvert, une parcelle affectée en zone d'activités. Sur le plan technique, la réalisation du projet implique une modification de l'ouvrage routier existant. D'une part, le gabarit de la route doit être adapté, notamment par un encorbellement, pour permettre la création d'une piste cyclable. D'autre part, la remise à ciel ouvert du ruisseau de F. \_\_\_\_\_ dans son lit d'origine impose la création d'une nouvelle tête de sortie dans le ruisseau de G. \_\_\_\_\_ et le raccourcissement de l'ouvrage de couverture existant d'environ 8 mètres. Le ruisseau de F. \_\_\_\_\_ s'inscrira alors dans un couloir de 8.5 mètres, et l'axe de la route sera lui-même corrigé pour tenir compte des contraintes de l'ERE nouvellement créé.

3.5. La Cour constate ainsi que le réaménagement du gabarit de la route cantonale et la remise à ciel ouvert du ruisseau sont, en fait et en droit, inextricablement liés. Comme l'exposent les documents techniques mis à l'enquête, la modification du gabarit de la route est techniquement nécessaire pour permettre la remise à ciel ouvert du ruisseau, et cette dernière impose en retour des adaptations de l'ouvrage routier. Dans une telle configuration, ce n'est pas uniquement le principe de coordination qui imposait à la DIME de traiter ensemble la modification du gabarit de la route et la

remise à ciel ouvert du ruisseau, mais bien des contraintes d'ordre technique. L'art. 100 al. 1 LMob lui imposait donc, dès lors qu'une demande d'autorisation relevant de la législation spéciale sur la protection des eaux était nécessaire, de statuer dans une décision globale sur les différents aspects du projet. De plus, il faut bien relever qu'en tant qu'autorité d'approbation du plan d'infrastructure de mobilité des routes cantonales et en tant qu'autorité décisionnelle en matière de lacs et de cours d'eau, la DIME était parfaitement fondée à traiter les deux affaires ensemble comme elle l'a fait. On ne saurait donc lui reprocher d'avoir intégré l'autorisation de remise à ciel ouvert du ruisseau dans sa décision d'approbation des plans routiers. Partant, le grief tiré de l'incompétence et de la violation du principe de coordination doit être manifestement écarté. Autre est la question de savoir si le projet respecte la législation spéciale sur la protection contre le bruit et la protection des eaux, ce qui sera examiné ci-après.

Tribunal cantonal TC Page 7 de 18 4. La recourante s'oppose d'abord au projet en tant qu'il prévoit la remise à ciel ouvert du ruisseau de F.\_\_\_\_\_. Elle fait valoir qu'il s'agit d'un prétexte visant à libérer une parcelle située en amont des contraintes de l'espace réservé aux eaux, tout en maintenant, sur sa propre parcelle, l'existence d'une zone réservée aux eaux dans l'ancien lit du ruisseau, alors que celui-ci n'aurait plus lieu d'être.

4.1. À teneur de l'art. 36a al. 1 de la loi du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux; RS 814.20), les cantons déterminent, après consultation des milieux concernés, l'espace nécessaire aux eaux superficielles (espace réservé aux eaux) pour garantir leurs fonctions naturelles (let. a), la protection contre les crues (let. b) et leur utilisation (let. c); le Conseil fédéral règle les modalités (al. 2). Les eaux superficielles ne peuvent être endiguées et corrigées que si ces interventions s'imposent dans le cadre de la protection contre les crues (art. 3 al. 1 à 3 de la loi du 21 juin 1991 sur l'aménagement des cours d'eau [LACE; RS 721.100]), sont nécessaires à l'aménagement de voies navigables ou à l'utilisation de forces hydrauliques dans l'intérêt public, sont nécessaires pour aménager une décharge qui ne peut être réalisée qu'à l'endroit prévu, ou permettent d'améliorer l'état d'eaux superficielles déjà endiguées ou corrigées (art. 37 al. 1 let. a à d LEaux). Lors de telles interventions, le tracé naturel de ces dernières doit être autant que possible respecté ou rétabli (art. 37 al. 2 LEaux). Les cours d'eau ne doivent ni être couverts ni mis sous terre (art. 38 al. 1 LEaux). Les cantons veillent à revitaliser les eaux. Ils tiennent compte des bénéfices de ces interventions pour la nature et le paysage, ainsi que de leurs répercussions économiques (art. 38a al. 1 LEaux). Enfin, l'art. 4 let. m LEaux définit la revitalisation comme le rétablissement, par des travaux de construction, des fonctions naturelles d'eaux superficielles endiguées, corrigées, couvertes ou mises sous terre. La remise à ciel ouvert des cours d'eau fait notamment partie des mesures de revitalisation au sens de cette disposition (cf. JANSEN, Renaturation et adaptation du droit cantonal aux nouvelles dispositions de la législation fédérale sur la protection des eaux, in DEP 2012 p. 126 ss et 134). La remise à ciel ouvert d'un cours d'eau répond au surplus à un intérêt public majeur. Dans son message concernant l'initiative populaire "pour la sauvegarde de nos eaux" et la révision de la loi fédérale sur la protection des eaux du 29 avril 1987 (FF 1987 II 1081), le Conseil fédéral relevait ainsi, dans son commentaire relatif au projet d'art. 38 LEaux, que la couverture d'un tronçon de cours d'eau soustrait une partie du volume du cours d'eau au régime des eaux d'une région, élimine les échanges entre eaux superficielles et eaux souterraines, réduit à l'extrême la capacité d'autoépuration d'un cours d'eau et rend impossible aux animaux toute migration du cours inférieur vers le cours supérieur.

4.2. En l'espèce, il ressort du dossier technique mis à l'enquête que le ruisseau de F.\_\_\_\_\_, qui s'écoule en amont à la limite des communes de Le Pâquier et de Bulle, traverse

actuellement, en souterrain (i.e. à couvert), la parcelle d'une entreprise locale avant de se jeter dans le ruisseau de G. \_\_\_\_\_, au droit de la parcelle de la recourante. Tribunal cantonal TC Page 8 de 18 Les relevés environnementaux effectués dans le cadre du projet ont au demeurant mis en évidence que le ruisseau est, en l'état actuel, fortement artificialisé sur l'ensemble de son linéaire, 80 % de son tracé étant mis sous terre ou recouvert par des dépôts de matériel. Le projet litigieux, coordonné avec le réaménagement de la route cantonale, vise à déplacer ce cours d'eau. Son tracé longera la route cantonale et sa nouvelle embouchure dans le ruisseau de G. \_\_\_\_\_ sera située à une cinquantaine de mètres à l'ouest de la confluence actuelle. Conformément aux exigences de la DIME, le "reliquat" de l'ancien tracé – soit le tronçon d'environ 50 mètres, situé à l'aval des voies de chemin de fer – sera traité comme une zone humide (cf. schémas ci-dessous). (images supprimées) Il ressort enfin des plans du portail cartographique que le profil du nouveau tracé a été optimisé afin que le cours d'eau soit aussi peu enterré que possible. Un nouvel espace réservé aux eaux (ERE) a été défini (figurant en jaune et rouge sur les plans), tandis que l'ERE préexistant du ruisseau de G. \_\_\_\_\_ et des autres confluentés situés en amont et en aval (en bleu sur les plans) est maintenu. (image supprimée) Le rapport technique précise à cet égard que le nouveau tracé du ruisseau, outre l'avantage qu'il procure à l'entreprise concernée, offre l'opportunité d'améliorer la qualité écologique du cours d'eau et de ses berges. Les lignes directrices du projet sont ainsi définies dans l'ordre de priorité suivant: améliorer la qualité écomorphologique du cours d'eau; favoriser le développement de biotopes et de biocénoses caractéristiques des eaux courantes au sein de l'espace réservé; diminuer les contraintes d'aménagement pour l'entreprise. L'objectif assigné aux mesures est de rétablir l'ensemble des fonctions naturelles du cours d'eau au sein de son espace réservé et de révéler sa présence et son importance paysagère dans le milieu urbanisé. 4.3. Au vu des principes légaux et des faits exposés ci-dessus, la Cour ne voit pas en quoi le projet de remise à ciel ouvert du cours d'eau ne répondrait pas aux exigences de la protection des eaux. Il s'inscrit au contraire pleinement dans les objectifs de revitalisation fixés par le droit fédéral et répond à un intérêt public important lié à la protection des eaux et de la nature. Il est en effet constant que la situation actuelle, où le ruisseau est à 80 % couvert ou artificialisé sur le tracé litigieux, est écologiquement insatisfaisante. L'intérêt public à la remise à ciel ouvert du ruisseau, qui permet de rétablir ses fonctions naturelles et de valoriser le paysage, est donc manifeste. La recourante allègue que le projet servirait de prétexte pour avantager l'entreprise sise sur la parcelle amont. S'il est indéniable que cette dernière bénéficiera du déplacement du cours d'eau, ce que le planificateur ne conteste pas, il ressort clairement de son dossier que cet intérêt privé n'est pas le moteur et qu'il ne l'emporte pas sur les intérêts publics prépondérants. La notice environnementale décrit de manière exhaustive les bénéfices écologiques du projet, et aucun intérêt public ne milite en faveur du maintien du statu quo. Tribunal cantonal TC Page 9 de 18 La recourante n'établit par conséquent pas en quoi le projet contreviendrait au droit supérieur ou privilégierait indûment un tiers, et la Cour ne voit pas non plus que tel serait le cas. Quant aux discussions qui ont eu lieu entre l'autorité de planification et l'entreprise intéressée, on comprend bien que, dès lors que les travaux projetés impliquent des interventions sur sa parcelle, elle devait être impliquée déjà au stade des enquêtes préliminaires. Pour ce motif, le grief doit être écarté et la décision portant sur la remise à ciel ouvert du ruisseau, qui répond à un intérêt public avéré, ne porte pas le flanc à la critique. 4.4. Enfin, s'agissant du grief de la recourante, qui estime que le projet de remise à ciel ouvert du ruisseau de F. \_\_\_\_\_ vise à maintenir indûment une restriction de constructibilité sur sa parcelle par le maintien de

l'ERE, la Cour ne peut que constater qu'il repose sur une appréciation manifestement erronée de la situation géographique. Il ressort en effet clairement des plans et extraits reproduits ci-dessus que la parcelle de la recourante se situe exclusivement dans l'espace réservé aux eaux du ruisseau de G. \_\_\_\_\_, cours d'eau principal dont le tracé n'est pas modifié par le projet. Le fait que l'embouchure de F. \_\_\_\_\_ soit déplacée d'une cinquantaine de mètres à l'ouest, ou que son ancien lit ("reliquat") soit traité en zone humide et que l'ERE y afférent soit maintenu, ne modifie en rien l'existence et l'étendue de l'ERE du ruisseau de G. \_\_\_\_\_ qui continue de traverser la parcelle de la recourante. L'inspection des lieux sollicitée par la recourante ne ferait que confirmer cette situation, de sorte qu'il y a lieu de rejeter les réquisitions en ce sens par appréciation anticipée des preuves. Par conséquent, même en admettant l'hypothèse de la recourante selon laquelle le "reliquat" de F. \_\_\_\_\_ ne justifierait pas un ERE, sa parcelle resterait de toute manière grevée par l'ERE du ruisseau de G. \_\_\_\_\_. C'est donc à juste titre que l'autorité intimée a relevé que la parcelle de la recourante se trouvait déjà dans un espace réservé aux eaux qui sera maintenu après la mise en œuvre du projet. La conclusion de la recourante, tendant à la suppression de l'ERE sur sa parcelle, est donc particulièrement mal fondée, car elle méconnaît la situation géographique locale et la source de la restriction de droit public à la propriété foncière qui la frappe.

4.5. Partant, le recours doit être rejeté en tant qu'il porte sur le projet de mise à ciel ouvert du ruisseau de F. \_\_\_\_\_ et la modification de son tracé.

5. La recourante estime ensuite que les mesures d'assainissement du bruit routier sont insuffisantes au vu des dépassements résiduels des VLI qui affecteront son immeuble.

5.1. La recourante reproche à la DIME d'avoir violé les principes de proportionnalité et de prévention en accordant un allègement des mesures sans avoir préalablement examiné de manière sérieuse et complète toutes les solutions alternatives. Sa critique se concentre en particulier sur l'absence d'analyse concernant la réduction de la vitesse sur le tronçon. Elle soutient qu'il s'agit d'une mesure peu coûteuse, proportionnée, et d'autant plus justifiée que le rapport technique du projet mentionnerait lui-même la dangerosité de l'axe.

Tribunal cantonal TC Page 10 de 18 Enfin, elle soutient que la production par la DIME, au stade de ses observations sur le recours, de deux études techniques qu'elle détenait initialement, est tardive et que les deux études en question doivent être écartées de la procédure. Elle estime ne pas avoir pu se déterminer convenablement sur le projet en pleine connaissance de cause en leur absence. En tout état de cause, ces études n'analyseraient pas concrètement l'impact phonique d'une limitation de la vitesse et elles ignoreraient les aspects sécuritaires qu'une vitesse réduite permettrait également d'améliorer.

5.2. D'emblée, il y a lieu de rappeler qu'en vertu de la maxime inquisitoire qui régit la procédure administrative, la Cour établit les faits (art. 45 CPJA) et applique le droit d'office (art. 10 CPJA). Cette maxime lui impose de définir les faits pertinents (cf. ATF 148 II 465 consid. 8.3) et l'oblige à prendre en considération d'office l'ensemble des pièces portant sur de tels faits qui ont été versés au dossier (cf. ATF 140 I 85 consid. 6.3.1). Ainsi, l'autorité de recours non seulement peut, mais doit, tenir compte d'arguments ou de faits pertinents pour l'issue du litige connus de sa part au moment où elle statue. Elle n'a aucunement le loisir d'écarter une pièce de la procédure de recours parce qu'elle n'a pas été produite dans le cadre de la procédure de première instance. Partant, la conclusion de la recourante tendant à ce que la Cour écarte de son examen les études produites par la DIME à l'appui de ses observations sur le recours est, par conséquent, manifestement mal fondée. Autre est la question de savoir si le droit d'être entendu de la recourante a été violé au motif que les études n'étaient pas directement jointes au dossier mis à l'enquête publique. Sur ce point toutefois, la Cour constate que la

recourante a eu tout le loisir de s'exprimer de manière détaillée sur la portée de ces études dans ses contre-observations du 18 juillet 2025, ce qu'elle a fait sur plusieurs pages. L'objectif de publicité de la mise à l'enquête et du droit d'être entendu a donc pleinement été atteint et la recourante fait de la prétendue violation de son d'être entendue une fin en soi, sans expliquer en quoi la production antérieure de ces études aurait modifié l'issue de la procédure de première instance. En effet, un renvoi de la cause à l'autorité intimée pour qu'elle procède à une nouvelle mise à l'enquête, au terme de laquelle la recourante – seule opposante actuelle – formulerait à nouveau une opposition qui serait rejetée, constituerait une vaine formalité et un allongement inutile de la procédure. Pour ce motif, une éventuelle violation de son droit d'être entendue devrait, en tout état de cause, être considérée comme réparée.

5.3. L'art. 16 de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) impose l'assainissement des installations fixes existantes – telles que les routes (cf. art. 2 al. 1 OPB) – qui ne satisfont pas aux prescriptions légales applicables à la protection de l'environnement. En matière de protection contre le bruit, l'art. 13 al. 2 OPB précise les modalités de cet assainissement. L'installation doit être assainie dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a), et ce, de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (let. b). Des allègements à cette obligation d'atteindre les VLI peuvent toutefois être accordés. Conformément à l'art. 17 LPE et à l'art. 14 OPB, une telle dérogation est possible si l'assainissement complet entraverait de manière excessive l'exploitation, s'il entraînerait des frais disproportionnés ou si des intérêts publics prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation, Tribunal cantonal TC Page 11 de 18 ainsi que de la défense générale, s'opposent à un assainissement complet. Les valeurs d'alarme ne doivent toutefois pas être dépassées (art. 17 al. 2 LPE et 14 al. 2 OPB). Une mesure d'assainissement est économiquement supportable si ses coûts se situent dans un rapport raisonnable avec ses effets. Pour déterminer si tel est le cas, l'autorité doit procéder à une pesée des intérêts. À cette fin, il s'agit d'évaluer notamment l'ampleur du dépassement des valeurs limites, les réductions du bruit possibles, ainsi que le nombre de personnes concernées par ces dépassements. Ces éléments doivent être mis en balance avec les coûts attendus des différentes mesures de protection envisageables, l'objectif étant que le nombre de riverains touchés par un bruit dépassant les VLI soit maintenu le plus bas possible (cf. arrêts TF 1C\_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.1; 1A.172/2004 du 21 septembre 2004 consid. 4.2). Si cette pesée des intérêts aboutit à une disproportion entre les coûts et l'utilité de l'assainissement complet, un allègement doit être accordé. Sur ce point, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont édicté des aides à l'exécution (cf. OFEV-OFROU, Manuel du bruit routier, aide à l'exécution pour l'assainissement, Berne 2006; OFEV, Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit, Optimisation de la pesée des intérêts, Berne 2006). Il s'agit de directives destinées à assurer une application uniforme du droit et à expliciter son interprétation. Elles ne dispensent pas l'autorité de se prononcer à la lumière des circonstances du cas d'espèce (cf. ATF 133 II 305 consid. 8.1; 121 II 473 consid. 2b). Elles proposent une méthode pour juger de la proportionnalité d'une mesure en comparant ses coûts et son utilité au moyen de l'indice WTI (Indice de proportionnalité économique). Cet indice met en balance l'efficacité de la mesure (le degré de réalisation des objectifs de l'OPB) et son efficience (le rapport entre l'utilité et le coût). Un score de 1 est considéré comme suffisant, et la mesure comme économiquement supportable, un score

inférieur à 0.5 est très mauvais, et un WTI de 4 est considéré comme très bon. Dès lors, une mesure présentant un score inférieur à 1 est considérée comme disproportionnée du point de vue de la limitation des émissions (cf. arrêts TF 1C\_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.1; 1C\_183/2019 du 17 août 2020 consid. 4.3; 1C\_480/2010 du 23 février 2011 consid. 4.4). 5.4. En l'occurrence, la Cour relève que le projet litigieux prévoit l'installation d'un revêtement phono-absorbant. Il s'agit là d'une mesure de limitation du bruit à la source, qu'il convient, selon la jurisprudence, de privilégier (cf. ATF 138 II 379 consid. 5.6). Cette mesure, qui n'est pas contestée par la recourante, contribue à prévenir le dépassement des VLI sur les immeubles adjacents, à l'exception de l'endroit unique de l'immeuble de la recourante. La recourante estime toutefois que d'autres mesures devaient également être prises avant d'ordonner un allègement, ce qu'il y a lieu d'examiner ci-après (cf. infra consid. 6 et 7). 6. La recourante estime que l'autorité n'a pas sérieusement examiné une réduction de la vitesse (passage à 30 km/h) sur le tronçon litigieux. Il convient donc d'examiner si une telle mesure aboutirait à une disproportion entre ses coûts et son utilité, conformément aux principes précités. 6.1. Dans ce contexte, il est d'abord constant qu'une mesure visant à abaisser la vitesse de 50 km/h à 30 km/h contribuerait, en soi, à diminuer les immissions de bruit. Tribunal cantonal TC Page 12 de 18 Toutefois, une telle mesure ne relève pas uniquement de la législation sur la protection de l'environnement. Une réduction de la vitesse de la circulation constitue également une dérogation à la limitation de vitesse générale fixée par l'art. 4a de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11). Son opportunité doit par conséquent s'examiner également au regard des bases légales et des intérêts prépondérants propres à la législation sur la circulation routière, notamment la fluidité et la sécurité du trafic. En particulier, la réduction de la vitesse comme mesure antibruit doit répondre aux exigences de l'art. 108 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), qui précise que, pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'OFROU peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesses de l'art. 4a OCR sur certains tronçons de route (al. 1). Selon l'al. 2 de cette disposition, les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsqu'un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement (let. a), certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière (let. b), cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés (let. c), et, de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement (let. d). Dans ce cas, il s'agira de respecter le principe de la proportionnalité. Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise au sens de l'art. 32 al. 3 LCR, afin de savoir si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe (al. 3). Pour procéder à cet examen, l'OFEV a publié divers outils. Ceux-ci comprennent notamment un schéma d'examen (cf. OFEV, Schéma d'examen de la proportionnalité pour la réduction de vitesse sur les routes principales et les autres routes, Berne 2021), une méthode d'évaluation spécifique (cf. OFEV, Méthode d'examen proportionnalité T30, La réduction de vitesse comme mesure antibruit: méthode d'évaluation, Guide pour l'examen de la proportionnalité, Berne 2020), ainsi qu'une application de calcul (cf. Webtool pour l'évaluation de l'impact sonore de la limitation de

vitesse à 30 km/h, novembre 2020; le tout disponible sur [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Thèmes > Thème Bruit > Circulation routière > Réduction de la vitesse, consulté le 29 octobre 2025). Il en ressort qu'une mesure de réduction de vitesse est opportune à des fins de protection contre le bruit lorsque la réduction de vitesse contribue à une réduction perceptible (supérieure ou égale à 1dbA). Elle est nécessaire lorsqu'aucune mesure moins contraignante ne permet d'obtenir au moins la même réduction du bruit (revêtement phono-absorbant, paroi antibruit, mesure de gestion du trafic). Enfin, elle respecte le principe de proportionnalité au sens strict s'il existe une relation raisonnable entre le but visé et les effets de la mesure. Pour évaluer ce dernier point, la méthode d'évaluation de l'OFEV impose une pesée globale des intérêts, mettant en balance les effets positifs et négatifs de la mesure sur la charge en bruit, l'espace public, la sécurité du trafic, la qualité du trafic et les coûts directs (chapitre 3.1 à 3.5).

6.2. Il n'est d'abord pas contesté qu'une réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h est apte à diminuer les nuisances sonores. Selon les études de l'OFEV, une telle mesure permet de réduire le niveau sonore moyen d'environ 3 dbA – ce qui équivaut au bruit que générerait un volume du trafic réduit de moitié roulant à 50 km/h – et d'atténuer les pics de bruit, améliorant ainsi la qualité Tribunal cantonal TC Page 13 de 18 du sommeil des riverains. Dans ce contexte, l'application de calcul permet, selon le type de route, le trafic moyen, et le gabarit de la route, de déterminer plus précisément cette réduction. Toutefois, la méthode d'évaluation de l'OFEV (chapitre 3.1) impose de mettre ce gain acoustique en relation avec le nombre de personnes bénéficiant de la mesure et le type d'utilisation de la zone. Or, en l'espèce, il est constant que le projet, après la pose du revêtement phono-absorbant, ne laisse subsister un dépassement des VLI qu'à l'endroit d'un seul bâtiment (celui de la recourante), n'affectant que trois personnes. Le bien-fonds est en outre situé en zone résidentielle à faible densité. L'impact positif de la mesure est donc objectivement faible, car il ne bénéficie qu'à un nombre très restreint de personnes, une situation qui n'est pas comparable à l'assainissement d'un centre urbain dense. S'agissant du second volet de la pesée d'intérêts, soit la qualité de l'espace public et l'impact sur le trafic (chapitre 3.2), la méthode d'évaluation de l'OFEV préconise de tenir compte de la fonctionnalité du tronçon routier. Elle précise en effet qu'une mesure de réduction de la vitesse est davantage proportionnée sur une simple route de desserte que sur une route principale. Or, en l'espèce, l'axe 1070 est une route cantonale, certes qualifiée de route secondaire selon l'OSR (panneau blanc pour le signallement du début et de la fin de la localité; OSR 4.29 et OSR 4.30), mais qui assure une fonction intercommunale et régionale de liaison et de transit. Il existe donc un intérêt à maintenir l'impact sur le trafic des mesures d'assainissement du bruit routier au minimum. Concernant le troisième volet de la pesée d'intérêts, la sécurité du trafic (chapitre 3.3), il n'est pas contesté qu'une réduction de la vitesse a un impact positif sur la sécurité routière, notamment en réduisant la probabilité d'accidents graves. Il ressort en effet des données publiques de l'OFROU (cf. carte des accidents, disponible sur <https://map.geo.admin.ch>, consulté le 29 octobre 2025), que trois accidents avec blessés (dont deux graves) ont été recensés sur le tronçon concerné ou à proximité immédiate au cours des dernières années (février 2017, octobre 2022 et avril 2024). L'argument de la recourante selon lequel une réduction de la vitesse contribuerait positivement à la sécurité sur cet axe n'est donc, en soi, pas critiquable. Quant à la qualité des transports (chapitre 3.4), il s'agit de tenir compte notamment des modifications des temps de déplacement en transport privé et public. À cet égard toutefois, l'OFEV note, sur son site internet, qu'une réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h maintient la fluidité du trafic en rendant le flux plus régulier et en diminuant les freinages et accélérations (cf.

www.bafu.admin.ch > Thèmes > Thème Bruit > Circulation routière > Réduction de la vitesse, consulté le 29 octobre 2025). L'impact sur le temps de trajet peut ainsi être considéré comme globalement neutre. Il en va donc de même du temps de déplacement en transport public, dès lors qu'il n'existe, dans ces circonstances, pas de risque de ralentissement de leur vitesse commerciale et d'impact sur leurs horaires. Enfin, s'agissant des coûts directs (chapitre 3.5), la Cour constate que l'impact financier d'une réduction de la vitesse est très faible, contrairement à d'autres mesures de construction lourdes ou significatives. Une réduction de la vitesse ne génère que des coûts d'investissement minimes, limités à la mise en place de la signalisation routière correspondante. 6.3. En définitive, s'il est vrai que la réduction de la vitesse à 30 km/h sur le tronçon litigieux permettrait probablement d'atteindre les VLI pour l'immeuble de la recourante et qu'elle présenterait un avantage indéniable en termes de sécurité routière pour un coût minime, ces éléments positifs doivent être mis en balance avec les aspects négatifs. Il y a en effet lieu de Tribunal cantonal TC Page 14 de 18 rappeler que le bénéfice acoustique ne concernerait qu'un nombre très restreint de personnes (trois occupants d'un seul immeuble) dans un quartier faiblement peuplé. De plus, la Cour relève que la DIME a, dans le cadre des enquêtes préliminaires, sollicité un préavis technique du SPC, daté du 16 février 2023, portant spécifiquement sur la proportionnalité d'une réduction de la vitesse à 30 km/h sur le tronçon litigieux. Selon le service spécialisé, l'axe 1070 étant une route secondaire au sens de l'OSR, et non un axe stratégique, une limitation à 30 km/h ne serait pas incompatible avec la hiérarchie du réseau et les axes stratégiques pour les véhicules d'urgence. De même, malgré un trafic élevé (10'700 véhicules par jour en 2020), la limitation de la vitesse à 30 km/h n'est pas jugée incompatible avec les transports publics, dès lors qu'il est surtout parcouru par des lignes de bus régionales, et que le secteur étudié est moyennement long et présente une faible pente sur laquelle se trouve un passage pour piétons non régulé. Le SPC note toutefois que le projet Valtraloc entraînera de toute manière un abaissement "naturel" des vitesses pratiquées en raison de la réduction du gabarit de la chaussée et de la mise en place d'aménagements dédiés à la mobilité douce. Il considère donc que le secteur est peu propice à un abaissement de la limitation générale de vitesse à 30 km/h. Il relève à cet égard que le bâti est relativement éloigné, que le caractère industriel et artisanal prédomine, et que la section plus sinueuse près du passage à niveau est très courte. Enfin, les accidents recensés n'étant pas liés à la vitesse, une limitation à 30 km/h n'est pas jugée nécessaire sous l'angle de la sécurité. Il ressort donc de cette analyse spécifique que, si une réduction de vitesse est techniquement compatible avec la fonction de la route et l'écoulement du trafic, elle n'est ni nécessaire du point de vue de la sécurité routière (même si elle l'améliore), ni opportune au regard du contexte environnant et de la perception attendue des usagers. La recourante ne saurait ainsi être suivie lorsqu'elle soutient que la DIME n'a pas examiné sérieusement l'opportunité d'une réduction de la vitesse à 30 km/h ou qu'elle a ignoré les aspects sécuritaires sur ce tronçon marqué par un passage à niveau et la sortie d'une zone industrielle. 6.4. Au vu de l'ensemble de ces éléments, et en particulier du très faible nombre de personnes concernées par le dépassement résiduel des VLI, la Cour parvient à la conclusion que la mesure de réduction de la vitesse à 30 km/h pouvait être écartée par la DIME puisqu'elle apparaît comme disproportionnée dans le cas d'espèce, eu égard aux intérêts publics prépondérants propres à la législation sur la circulation routière. C'est donc à juste titre que l'autorité intimée n'a pas retenu cette mesure. 7. 7.1. Au surplus, la Cour ne relève aucun élément au dossier qui permette de retenir que l'installation d'une paroi antibruit constituerait une

mesure proportionnée dans le cas d'espèce. La recourante elle-même ne le prétend d'ailleurs pas. D'une part, il ressort du compte-rendu de la séance de conciliation du 6 septembre 2023 que cette option a été écartée par les autorités pour des motifs de sécurité routière (visibilité hivernale), appréciation technique que la Cour n'a pas de raison de remettre en cause.

Tribunal cantonal TC Page 15 de 18 D'autre part, même indépendamment de cet aspect sécuritaire, la proportionnalité économique d'une telle mesure est hautement douteuse dans le contexte spécifique du cas d'espèce. Les parois antibruit sont particulièrement adaptées aux infrastructures générant un bruit important et constant (autoroutes, chemins de fer) et pour protéger des zones densément peuplées. Leur efficacité acoustique (réduction pouvant atteindre 10 dBA ou plus) serait excessive au regard du dépassement minime des VLI constaté ici (au maximum +1 dBA de nuit après assainissement). De plus, l'impact visuel négatif d'une telle structure pour les recourants serait notable. Sur ce point, les aides à l'exécution de l'OFEV, bien que portant principalement sur le bruit ferroviaire, confirment d'ailleurs que l'efficacité économique des parois antibruit diminue fortement en zone peu dense ("rurale" ou "péri-urbaine"). Les hauteurs optimales sont importantes (4-5 m), et même dans ces conditions, l'indice de proportionnalité WTI pour de telles structures est souvent inférieur à 1 (insuffisant) hors des zones urbaines denses. Les coûts par habitant protégé deviennent alors disproportionnés par rapport au gain acoustique (cf.

[www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Thèmes > Thème Bruit > Chemin de fer > Parois antibruit, consulté le 29 octobre 2025). 7.2. Enfin, la Cour doit examiner si la recourante peut prétendre à l'installation de fenêtres antibruit (isolation acoustique passive) aux frais du détenteur de l'installation. 7.2.1. Le droit de la protection contre le bruit opère une distinction fondamentale quant au moment où cette mesure s'impose, en fonction de la nature des travaux (cf. ATF 141 II 483 consid. 3). En effet, en cas d'assainissement d'installations fixes existantes, l'isolation acoustique des bâtiments existants est imposée en cas de dépassement des valeurs d'alarme seulement (art. 20 LPE et 15 al. 1 OPB); alors que lorsque l'installation fixe est notablement modifiée (art. 18 LPE, 8 al. 2 et 10 al. 1 OPB), l'isolation acoustique des bâtiments existants est imposée déjà en cas de dépassement des valeurs limites d'immissions (cf. arrêt TAF A-3934/2022 du 27 février 2025 consid. 9.4). En l'espèce, il est constant que les VLI sont dépassées à l'endroit de l'immeuble de la recourante, mais que les VA ne sont pas atteintes. La prétention de la recourante ne pourrait donc être admise que si le projet global de réaménagement du gabarit de la route, de piste cyclable, et de remise à ciel ouvert du ruisseau devait être qualifié de "modification notable" de la route au sens de l'art. 8 al. 2 OPB. 7.2.2. Sur ce point, le Tribunal fédéral a précisé la distinction entre les modifications notables et les modifications non notables. Il ressort de cette jurisprudence que les répercussions sonores d'un projet ne constituent pas le seul critère déterminant à prendre en considération pour établir si une modification est assez importante pour être qualifiée de notable. Au contraire, il est nécessaire d'effectuer une analyse globale du projet. L'assainissement simultané d'une installation se justifie lorsque la modification touche profondément à la substance du bâti ou occasionne des coûts importants, et porte atteinte pendant une longue période à la capacité de fonctionner de l'installation. Si les travaux et les coûts se rapprochent de ceux pour une construction nouvelle ou pour une reconstruction au sens de l'art. 8 al. 3 2e phrase OPB, alors la modification doit en règle générale être qualifiée de notable. C'est le cas même si l'installation est simultanément assainie et que les émissions sonores sont ainsi réduites. En principe, il faut également admettre une modification notable lorsque le projet prolonge considérablement la durée de vie de l'ensemble de l'installation. Ce régime permet d'économiser des frais et d'éviter des mauvais

investissements. En effet, l'assainissement d'une installation coûte beaucoup moins cher s'il peut être exécuté simultanément à une transformation ou un agrandissement (cf. ATF 141 II 483 consid. 4.2 ss; Tribunal cantonal TC Page 16 de 18 arrêts TF 1C\_104/2017 du 25 juin 2018 consid. 6.4; TAF A-2575/2013 du 17 septembre 2014 consid. 4.1 et 5.3 s.). Au contraire, les modifications mineures, telles que les travaux d'entretien et de réparation, pour maintenir la structure bâtie existante ne tombent pas dans le champ d'application de l'art. 18 al. 1 LPE, mais doivent respecter l'art. 8 al. 1 OPB (cf. ATF 141 II 483 consid. 3.3.1; arrêt TAF A-2575/2013 du 17 septembre 2014 consid. 4.1). 7.2.3. En l'occurrence, l'examen de l'autorité intimée ne résiste pas à la critique. Comme considéré, elle n'a pas seulement décidé de procéder à l'assainissement du tronçon litigieux, elle a choisi de le faire en posant un revêtement phono-absorbant qui ne consiste pas uniquement en des travaux d'entretien, mais contribue à prolonger la durée de vie de l'installation. De plus, elle a aussi décidé, dans le même temps, de procéder au réaménagement du gabarit de la route, à la construction d'une piste de mobilité douce dans le cadre du programme cantonal Valtraloc, et à la remise à ciel ouvert du ruisseau. Ces éléments sont, comme on l'a vu, techniquement liés (cf. supra consid. 3.4). Dans ces circonstances, la Cour estime que le tronçon litigieux doit être considéré, au sens du droit fédéral, comme étant notablement modifié. Ainsi, dès lors qu'il n'est pas possible de respecter, à l'endroit de l'immeuble de la recourante, les VLI déterminantes, malgré l'installation d'un revêtement phono-absorbant et l'examen de la proportionnalité d'autres mesures à la source (cf. supra consid. 6 et 7.1), l'autorité intimée ne pouvait accorder un allègement qu'à la condition que des fenêtres anti-bruit ou d'autres mesures d'isolation acoustique soient installées pour protéger l'immeuble de la recourante, et si ces dernières mesures ne permettaient toujours pas de respecter les VLI à l'endroit de l'immeuble. Les frais de ces mesures d'isolation acoustique devront alors être pris en charge par le détenteur de l'installation routière. Partant, sur ce point, le recours est bien fondé. 8. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que le recours doit être partiellement admis. Les décisions attaquées sont partiellement annulées en tant qu'elles rejettent l'opposition de la recourante et octroient des allègements pour le bâtiment-assurance n° ccc, sis sur l'art. ddd RF. Elles sont confirmées pour le surplus. La cause est renvoyée à l'autorité intimée pour qu'elle examine et ordonne, au sens des considérants et conformément aux prescriptions du droit fédéral, les mesures d'isolation acoustique nécessaires sur le bâtiment-assurance n° ccc, sis sur l'art. ddd RF. Ce n'est qu'après avoir procédé à l'examen de ces mesures qu'elle pourra, le cas échéant, prononcer les allègements requis si les valeurs limites d'immission sont toujours dépassées. 9. 9.1. Les frais de procédure sont fixés à CHF 2'500.- conformément à l'art. 131 CPJA et aux art. 1 et 2 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 sur les frais de procédure et les indemnités en matière de juridiction administrative (Tarif JA; RSF 150.12). Vu l'issue du recours, ils sont mis, à hauteur de CHF 1'500.-, à la charge de la recourante qui succombe dans la majorité de ses conclusions. Ils sont compensés par l'avance de frais de CHF 2'500.- versée par la recourante le 8 avril 2025. Le solde de CHF 1'000.- lui est restitué. L'État est exonéré de sa part des frais. Tribunal cantonal TC Page 17 de 18 9.2. La recourante, qui a fait appel aux services d'un avocat, a droit à une indemnité de partie (art. 137 CPJA). Conformément à l'art. 8 al. 1 Tarif JA, les honoraires alloués pour la représentation ou l'assistance de la partie sont fixés entre CHF 200.- et CHF 10'000.-. Dans les affaires d'une ampleur ou d'une complexité particulière, le maximum s'élève à CHF 40'000.-. La fixation des honoraires dus à titre de dépens a lieu sur la base d'un tarif horaire de CHF 250.-. Quant aux débours nécessaires à la conduite de l'affaire, ils sont remboursés au prix coûtant (art. 9 al. 1 Tarif JA). Pour les photocopies effectuées par le

mandataire, il est calculé 40 centimes par copie isolée (art. 9 al. 2 Tarif JA). Celui qui demande une indemnité doit faire parvenir à l'autorité un récapitulatif des opérations effectuées et, au besoin, les pièces justificatives des débours engagés. Si l'autorité ne reçoit pas ce récapitulatif avant le prononcé de la décision, elle fixe l'indemnité d'office et selon sa libre appréciation. Elle en fait de même si le récapitulatif ne répond pas aux exigences fixées en la matière (art. 11 al. 1 Tarif JA). Invité, par entretien téléphonique du 31 octobre 2025 avec le greffe du Tribunal, à produire une liste détaillée de frais, le mandataire de la recourante n'y a pas donné suite à ce jour. Il y a dès lors lieu de fixer l'indemnité d'office, en application de la disposition précitée, étant rappelé que la recourante n'obtient que partiellement gain de cause. Au vu des écritures produites et de l'issue du recours, la Cour fixe l'indemnité de partie à CHF 2'500.- (dont CHF 187.35 de TVA au taux de 8.1%), à la charge de l'État de Fribourg, à verser par la DIME directement au mandataire de la recourante. (dispositif en page suivante) Tribunal cantonal TC Page 18 de 18 la Cour arrête : I. Le recours est partiellement admis. Partant, les décisions du 25 février 2025 sont annulées en tant qu'elles rejettent l'opposition de la recourante et octroient des allègements pour le bâtiment-assurance n° ccc, sis sur l'art. ddd RF. Elles sont confirmées pour le surplus. La cause est renvoyée à l'autorité intimée pour qu'elle statue à nouveau au sens des considérants. II. Des frais de procédure réduits, d'un montant de CHF 1'500.-, sont mis à la charge de la recourante. Ils sont prélevés sur l'avance de frais de CHF 2'500.- déjà versée. Le solde de CHF 1'000.- lui sera restitué. III. Un montant de CHF 2'500.- (dont CHF 187.35 de TVA au taux de 8.1%) est alloué à la recourante à titre d'indemnité de partie, à verser à Me David Ecoffey. Il est mis à la charge de l'Etat de Fribourg, par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement. IV. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les

### **E. 30**

jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 28 novembre 2025/jud Le Président Le Greffier-rapporteur

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.