WWF Fribourg
Rte de la Fonderie 8c
1700 **Fribourg**

Tél: +41 (0)26 424 96 93
info@wwf-fr.ch
www.wwf-fr.ch
Dons: CCP 17-4082-2

Service des constructions et de l'aménagement
Rue des Chanoines 17
1700 Fribourg

Fribourg, le 17 février 2022

Consultation – Modification du plan directeur cantonal

Monsieur le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions,
Madame la Cheffe du service des constructions et de l'aménagement,
Monsieur le Chef de section,
Madame, Monsieur,

Le WWF Fribourg vous transmet ses remarques concernant les modifications du plan directeur cantonal pour répondre à la consultation qui court jusqu'au 17 février 2022.

Généralités

Le WWF Fribourg s'inquiète de la politique de développement des infrastructures routières et touristiques du Canton. A l'heure où le déclin de la biodiversité et la crise climatique ne peuvent plus être ignorés, le Canton semble évoluer dans une réalité parallèle.

Pas loin de neuf nouvelles routes de contournement sont envisagées. Marly-Matran et Düdingen ont reçu le crédit pour les études, trois autres routes (Kerzers, Pré-vers-Noréaz et Romont) ont reçu l'accord du Conseil d'Etat en 2018 pour faire l'objet d'étude en vue de leur réalisation et quatre autres devront faire l'objet d'une analyse initiale (Belfaux, Courtepin, Givisiez et Neyruz).

Ces nouvelles routes auront comme conséquence obligée une augmentation du trafic, une augmentation des gaz à effet de serre, une augmentation de la pollution de l'air et une augmentation du bruit. Ces routes provoqueront davantage de morcèlement d'habitats pour la faune, une bétonisation et une imperméabilisation des sols, engendrant par conséquent, une réduction du potentiel de stockage de carbone via la suppression de nombreux hectares de zones agricoles et de forêt.

Alors que l'approvisionnement indigène de denrées alimentaires prend tout son sens face à l'actuelle crise sanitaire et que les effets néfastes du changement climatique deviennent de plus en

plus fréquents (sécheresse, alluvions, etc.), la réduction drastique des surfaces agricoles ne paraît vraisemblablement pas la meilleure stratégie à adopter.

Les raisons qui motivent le canton à vouloir entreprendre le développement de ces axes routiers sont plus que critiquables :
- *avec la forte augmentation démographique du canton de Fribourg, les charges supportées par les infrastructures routières cantonales sont en constante augmentation*. Or, selon les nouvelles « Perspectives d'évolution du transport 2050 » du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, sous l'effet de tendances sociétales et économiques comme l'accroissement du télétravail, l'extension de l'urbanisation et le vieillissement de la population, le transport augmentera moins vite que la population. Dans le scénario "de base" des perspectives de transport 2050, les prévisions de croissance du TIM ont été fortement revues à la baisse et, pour 2017-2050, on prévoit une augmentation des voitures de tourisme de seulement 2,6% en personnes-kilomètres et de 0 en véhicules-kilomètres. Le « scénario de référence » des perspectives de transport 2040 prévoyait encore une croissance de 18,1 pour cent entre 2010 et 2040. Nous demandons que les études de mobilité prennent en compte les nouvelles estimations de la confédération et que les fiches de projet s'en réfèrent pour justifier la pertinence du projet.
- *Malgré le report modal*…. : or, le canton de Fribourg a encore beaucoup à entreprendre dans ce secteur. Selon le dernier Microrecensement mobilité et transports 2015, Fribourg, avec une distance journalière moyenne de 45.6 km, se retrouve parmi les cantons avec les valeurs les plus hautes. En moyenne nationale, ce chiffre n'a pratiquement pas changé entre 2010 et 2015 (36.8 km). La part des transports individuels motorisés (75%) est également élevée en comparaison intercantonale, alors que la part des transports publics stagne depuis 2010 à environ 18%. Les efforts dans ce domaine sont encore de taille et la construction de routes de contournement dans le canton ne donne qu'un seul message : Fribourg ne veut pas diminuer le nombre de voitures dans le Canton.
- *nuisances importantes dans les centres* : des études ont déjà démontré différents types de phénomènes dont celui du trafic induit (définition déjà connue au milieu du XXème siècle) : une nouvelle route finit par attirer un trafic automobile supérieur à ce qu'avait prévu le modèle : de quelques pour cent à plus de 50 %, selon le contexte et l'horizon temporel. De plus, la création d'une nouvelle artère favorise un étalement urbain amenant en retour les gens vivant en grande périphérie à se déplacer surtout en voiture. En d'autres termes, on continue à vider les villes : à Fribourg depuis 2018, le nombre de logements vides augmente : selon le dernier bulletin d'information de l'Observatoire du logement et de l'immobilier, 3,14% du parc immobilier global de la commune étaient inoccupés au 31 décembre 2020, contre 2,13% deux ans plus tôt. Et pour les appartements de deux pièces, le taux de vacance grimpe durant ce laps de temps de 1,77% à 4,73%. Le taux de vacance à Bulle est à 4,72% avec des pointes à 15%. Le trafic induit existe parce que les automobilistes profitent de l'effet d'aubaine qu'offre une nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et plus loin, voire à plus long terme pour localiser leur emploi ou leur logement à une distance plus importante. Les nuisances seront dès lors très peu réduites sur les routes existantes et s'accroîtront inévitablement dans les régions où les nouvelles routes de contournement sont prévues.

Selon la nouvelle loi cantonale sur la mobilité et le message qui l'accompagnait « le principal objectif du projet de loi est de promouvoir la mobilité durable (art. 1 al. 1) ». Il s'agit d'une part, d'assurer la mobilité des personnes et le transport des marchandises **et, d'autre part, de limiter les impacts négatifs sur le climat et l'environnement (pollution, bruit, etc.) générés par les moyens de transport et les infrastructures de mobilité**. La stratégie cantonale de mobilité doit tenir compte des stratégies transversales et des autres politiques, parmi lesquelles on peut mentionner la Stratégie de développement durable qui fixe des objectifs concrets en termes de mobilité (cible 11.2), ainsi que le Plan climat du 8 juin 2021. Nous souhaiterions que la compatibilité

des projets de route de contournement soit justifiée à la lumière du plan climat et de la stratégie développement durable.

De manière générale, nous considérons que la majeure partie des projets inscrits en « coordination réglée » n'apportent pas la précision requise pour pouvoir être définis de la sorte. Souvent, l'emprise sur le sol n'est pas connue (pas d'indication sur la carte, pas de surfaces exactes connus, pas de tracé connu, etc.). L'office fédéral du développement territorial (ARE) prévoit que plus un projet a d'incidences sur le territoire, plus il est nécessaire s'assurer sa coordination avec d'autres intérêts et activités dans le cadre du plan directeur. Il s'agit alors de montrer la coordination spatiale effectuée au niveau du plan directeur (notamment démonstration du besoin, critères de localisation, faisabilité globale). La conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC) précise encore que pour les projets en « coordination réglée » leur réalisation ne nécessite que des planifications de détail regroupant les étapes usuelles (y compris, le cas échéant, une évaluation environnementale).

L'ARE avait émis les remarques suivantes lors de l'approbation du PDCant : Pour la Confédération, les fiches de projet devraient offrir un contenu plus différencié selon qu'il s'agit d'un projet en information préalable, en coordination en cours ou en coordination réglée **et montrer clairement les mandats qu'il reste à remplir, ainsi qu'indiquer ce qui devra être réglé dans la planification ultérieure.**

Concernant le niveau de coordination des différents projets inclus dans le PDCant, nous nous permettons de préciser que l'ARE considère que la détermination du site destiné à accueillir un projet (en « coordination réglée ») doit se faire sur la base d'une évaluation de plusieurs variantes, du respect des critères de localisation, de la démonstration du besoin et d'une pesée des intérêts correspondant à ce niveau de planification. Tant que toutes les questions n'ont pas été clarifiées, le projet peut figurer dans le plan directeur comme « coordination en cours » ou « information préalable ». Le WWF est d'avis qu'un bon nombre de projets inscrits en « coordination réglée » n'atteignent pas le niveau de précision requis par l'ARE, comme par exemple :
- distinguer sur cette base le contenu explicatif d'une telle fiche et le contenu contraignant (décisions/mandats) – souvent le volet « procédure » n'est que très sommaire et dans la plupart des fiches de projet, l'obligation d'une étude d'impact sur l'environnement est encore ignorée. Ces questions devraient être connues pour un projet en « coordination réglée ».
- si possible, présenter sur l'extrait de carte les contraintes à prendre en compte. Souvent, dans les fiches de projet en « coordination réglée », les cartes sont bien trop sommaires et ne relatent pas des contraintes (espace réservé aux eaux, inventaires d'importance nationale et cantonale, etc.).

Nous sommes également consternés de constater que les 2/3 des fiches de projet concernent des projets touristiques, sans que l'Etat se soit doté d'une stratégie touristique. Rappelons à cet effet que la fiche T108 – Pôles touristiques demande pour la mise en œuvre que l'Union fribourgeoise du tourisme élabore une stratégie touristique cantonale. Déjà lors de la consultation précédente du PDCant, cette remarque avait été émise et dans le rapport de consultation il avait été répondu que « Une stratégie cantonale du tourisme est en cours d'élaboration ». La prise de position de l'ARE concernant l'approbation du PDCant (2ème partie) mentionnait également que « la coordination devra se fonder sur les résultats de l'étude «Préalpes 2030», publiée en mars 2019, et des stratégies touristiques cantonale et régionale. ». Or, quatre ans plus tard, toujours pas de stratégie touristique et une quantité grandissante de projets touristiques dans toutes les régions du Canton. Il est bien vrai qu'en 2019 il y a eu l'élaboration de l'étude « Vision Préalpes 2030 », mais cette étude ne règle aucunement la concentration des sites touristiques et de loisirs afin de préserver les valeurs écologiques, évitant ainsi une dispersion des activités, un dérangement aigue de la faune (déjà bien en augmentation en période de pandémie), le piétinement de sites et biotopes sensibles.

Si certaines stratégies régionales ont depuis été élaborées, celles-ci ne sont pas disponibles pour toutes les régions visées par les projets en consultation et ne disposent pas d'une stratégie de base au niveau cantonal. De surcroît, la mise en œuvre des inventaires de biotopes d'importance nationale n'est que très peu entamée par le Canton de Fribourg et l'inventaire de biotopes d'importance cantonale a été défini en mars 2019. Néanmoins, selon la fiche T307. Biotopes du PDCant, le Conseil d'Etat doit désigner les biotopes d'importance cantonale par voie d'ordonnance et établir des plans d'affectations cantonaux pour tous les objets d'importance nationale et cantonale, mais rien n'a été fait à ce jour. Nous nous demandons pourquoi ces inventaires ne font pas partie de fiches de projets spécifiques dans le PDCant, comme c'est d'ailleurs le cas pour les paysages d'importance cantonale et les géotopes d'importance cantonale. Les biotopes doivent en outre être mis sous protection au niveau du plan d'aménagement local en tant que « périmètre de protection de la nature » lors des prochaines révisions du PAL. En outre, des dispositions qui précisent les objectifs de protection du biotope devront être intégrées dans le règlement communal d'urbanisme. Nous trouvons incompréhensible que les projets touristiques puissent atteindre une « coordination réglée » alors que les éléments et les études de base manquent cruellement. L'étude « Vision Préalpes 2030 » consistait principalement à analyser la viabilité économique des SRM et assurer leur développement futur, comme bien mentionné en introduction du document. Il convient dès lors de réitérer l'importance d'établir une véritable stratégie touristique apte à canaliser et centraliser les activités touristiques en prenant en compte tous les intérêts en présence et coordonner cette stratégie avec la protection des biotopes d'importance nationale et cantonale.

Pour les projets VTT, le PDCant prévoit de « Développer un réseau cantonal de VTT dans le cadre de la planification touristique ». Or, comme déjà rappelé plus haut, cette stratégie fait toujours défaut et nous ne comprenons dès lors pas comment les fiches de projet mentionnant le développement des itinéraires VTT peuvent être conformes au PDCant en l'absence d'une stratégie cantonale. D'ailleurs, nous souhaiterions également comprendre à quel moment cette fiche thématique a été adoptée dans le PDCant, alors qu'elle ne faisant pas partie des documents soumis à précédente consultation.

Comme déjà mentionné lors de notre prise de position du 17 mai 2017, les pronostics de l'OFEV considèrent que dans les Préalpes, le nombre de jours avec neige fraîche pourrait passer de 36 actuellement entre 800 et 1200 mètres à 26 (-28%), respectivement 15 (-58%) en 2060 selon le scénario faible, respectivement fort. Entre 1200 et 1600 mètres, on dénombre actuellement en moyenne 53 jours avec neige fraîche par année. Ceux-ci ne seront plus que 41 (-23%), respectivement 27 (-49%) selon le scénario faible, respectivement fort. Or, prévoir un agrandissement des domaines skiables dans ces conditions nous paraît un mauvais investissement.
Sur le canton de Fribourg, la remontée du manteau neigeux et la diminution du nombre de journées avec précipitations neigeuses représentent une diminution de la sécurité d'enneigement des domaines skiables fribourgeois et par conséquent une réduction de la période d'exploitation de ceux-ci. Ces évolutions sont d'autant plus préoccupantes que les domaines skiables fribourgeois sont situés à des faibles altitudes, critiques en matière d'enneigement.

L'étude « Vision Préalpes 2030 » de 2019 qui consistait principalement à analyser la viabilité économique des stations de ski, (donc aucune notion de protection de la nature, de préservation des valeurs écologiques, etc.) a également constaté que « actuellement, aucun des domaines skiables ne peut prétendre remplir les deux conditions (à savoir la « règle de 100 jours » et l' « indicateur de Noël ») avec de la neige naturelle uniquement. ». Ce qui signifie que la pratique du ski dans les Préalpes fribourgeoises reste assurée uniquement si toutes les stations de ski se dotent d'un enneigement artificiel. Les conclusions de cette étude relatent que « Bien que l'enneigement ne soit pas pour autant garanti entre Noël et Nouvel-an (« indicateur de Noël »), les infrastructures existantes (d'enneigement artificiel) des destinations de La Berra, Jaun et Schwarzsee permettent une amélioration notable des conditions de ski. A l'horizon « 2035 » et «

2060 », elles ne suffiront toutefois plus à garantir un enneigement optimal, représentant un risque pour les destinations exploitant des installations ouvertes en hiver. Pour y remédier, l'étude se penche sur les avantages d'une optimisation du rendement des infrastructures d'enneigement mécanique, consistant en une augmentation des débits de pompage et en un agrandissement des réservoirs d'eau. Quant aux destinations ne possédant pas d'infrastructures, à savoir Charmey, Moléson, Les Paccots et Rathvel, le développement futur de projets d'enneigement mécanique leur permettra d'assurer davantage de journées de ski.

Les impacts du changement climatique sur les différents projets doivent être évalués. Nous avons l'impression, comme d'ailleurs l'étude « Vision Préalpes 2030 » le démontre, que les effets du changement climatique sont pris en considération uniquement pour décider jusqu'à quand il est possible de compter sur de la neige naturelle et à quel moment et à quel endroit il faudra investir massivement sur de l'enneigement artificiel. Le WWF Fribourg est d'avis que les scénarios devraient également proposer le développement touristique dans un contexte toujours moins favorable aux activités hivernales avec de la neige. Les pistes de ski qui souffrent le plus du manque de neige, devraient à terme être supprimées. La tendance est plutôt celle de prévoir des installations d'enneigement artificiel dans tous les domaines skiables et sur toutes les pistes problématiques. Or, l'enneigement artificiel utilise des grandes quantités d'énergie et d'eau. Dans la situation actuelle où des pénuries d'énergie sont à craindre et où les besoins en eau se font de plus en plus sentir, cette manière d'agir n'est tout simplement pas durable et conforme au plan climat et à la loi cantonale sur le climat.

L'enneigement artificiel raccourcit les périodes de calme à la fin de l'automne en renforçant la présence humaine. De plus, la neige artificielle reste deux à trois semaines de plus, ce qui retarde le début de la croissance des plantes. Par conséquent, l'intensification de la pratique du ski entraînera une nouvelle dégradation des habitats hivernaux de base des espèces sensibles aux perturbations.

Compte tenu des arguments mentionnés en préambule de notre prise de position qui s'adressent à la quasi-totalité des projets mis à l'enquête, nous nous permettons de formuler des remarques uniquement aux fiches de projet en « coordination réglée ». Les fiches de projets en « information préalable » ou « coordination en cours » risquent en effet d'être encore modifiées, voir supprimées.

Fiche de projet P0212 - STEP régionale de Saint-Aubin

Parmi les contraintes à prendre en considération, on mentionne la délimitation de l'espace réservé aux eaux et des limites de construction par rapport aux cours d'eau de la Petite Glâne et du «Grand Fossé». Nous nous étonnons que les besoins prévus pour la revitalisation de la Petite-Glâne, n'aient pas été mentionnés dans la fiche.

Fiche de projet P0410 – Route de contournement de Kerzers

Ce projet est inscrit en coordination réglée. Une étude commandée par le Service de la mobilité en 2017 a pu estimer, entre autres, la faisabilité environnementale ainsi que l'objectif visant à délester le centre du village de Kerzers. Un avant-projet a en outre démarré en 2019 et l'élaboration du projet de construction a commencé en mai 2021. Malgré l'état d'avancement du dossier et les multiples études déjà réalisées, la fiche de projet manque de précision. Il n'est en effet pas précisé le nombre d'hectares de surfaces d'assolement touché par l'ouvrage, ni les besoins en défrichement, mentionnant uniquement que la route affecte la forêt à deux endroits.

L'ARE considère que la détermination du site destiné à accueillir un projet (en « coordination réglée ») doit se faire sur la base d'une évaluation de plusieurs variantes, du respect des critères de localisation, de la démonstration du besoin et d'une pesée des intérêts correspondant à ce niveau de planification. Bien que l'évaluation détaillée des incidences sur l'environnement ne soit effectuée qu'au stade de l'octroi d'une concession ou de la planification d'affectation, des éclaircissements doivent être apportés au niveau du plan directeur cantonal déjà. Nous constatons qu'en l'état actuel, la fiche de projet ne précise ni la démonstration du besoin, ni l'emprise sur les surfaces d'assolement, ni l'ampleur du défrichement, ni les conséquences exactes sur le Grand Marais du Seeland. De plus, le chapitre 4 « Procédure et suite des travaux » devrait être étoffé comme demandé par l'ARE (**montrer clairement les mandats qu'il reste à remplir, ainsi qu'indiquer ce qui devra être réglé dans la planification ultérieure**). En effet, ce chapitre ne mentionne aucunement les procédures à suivre, le planning, les étapes, la responsabilité des autorités, etc.
Pour ces raisons, le projet ne peut pas être inscrit en « coordination réglée ».

La fiche mentionne en outre une mise à l'enquête publique pour décembre 2021. Or, cette information est vraisemblablement ancienne et erronée.

Fiche de projet P0411 – Route de contournement de Prez-vers-Noréaz

De nouveau la « coordination réglée » à ce stade du projet n'est pas réaliste. La fiche ne démontre pas clairement l'intégration des cheminements de la mobilité douce, le franchissement des deux ruisseaux du Fochaux et du Palon, les surfaces d'assolement à compenser et l'emprise sur l'aire forestière.

De nouveau, dans le chapitre 4 l'indication « la procédure à suivre est la procédure cantonale » n'est décidemment pas suffisante pour remplir les conditions de l'ARE. En outre, la fiche contient visiblement des informations anciennes, car si en 2020, le projet était en phase d'avant-projet, il est probable qu'en 2022 le projet soit plus avancé, surtout si celui-ci est inscrit en coordination réglée.

Fiche de projet P0412 – Route de contournement de Romont

De nouveau, inscrire ce projet en « coordination réglée », alors qu'on ignore l'emprise définitive sur les zones agricoles, ainsi que sur la Glâne, est incompréhensible. Le tracé du projet ne peut pas être connu à l'heure actuelle, compte tenu des fortes probabilités que celui-ci empiète sur l'espace réservé aux eaux et aura très probablement une influence sur le projet de revitalisation de la Glâne. La carte de la fiche de projet devrait intégrer l'ERE dans les données notamment en tant que contraintes à prendre en compte (comme demandé par l'ARE), surtout que ces données sont désormais connues et à disposition depuis 2021.

De nouveau, le chapitre 4 mériterait des précisions. Or, ce projet, même si pas mentionné dans la fiche, a également déjà fait l'objet au moins d'un avant-projet. A ce stade du dossier, la mention « si exigé par l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement, réaliser une telle étude devra être réalisée » est très étonnante. Nous partons du principe que si un projet est inscrit en « coordination réglée », l'obligation ou pas d'une EIE devrait déjà être connue. Ces incertitudes nous font bien douter sur l'avancement en « coordination réglée » du projet.

Fiche de projet P0502 – Extension du domaine skiable, sentiers VTT et Via Ferrata de Moléson-sur-Gruyères

La fiche prévoit un projet de développement en trois phases. Pour chaque phase, des nouvelles pistes de ski sont prévues. Toutefois, cette manière de faire, pourrait facilement éluder les dispositions en lien avec l'obligation d'établir un rapport d'impact sur l'environnement, car en planifiant les nouvelles pistes de ski à des périodes différentes, l'impact sur le sol et l'enneigement artificiel qui devra forcément accompagner la réalisation des pistes de ski, n'atteindra jamais le nombre de surface minimum (cf. OEIE : Modifications de terrain supérieures à 5000 m2 pour des installations de sports d'hiver et canons à neige, si la surface destinée à être enneigée est supérieure à 50 000 m2). Ajoutant à cela, que la fiche, malgré l'inscription en « coordination réglée » et les résultats de l'étude « Préalpes 2030 » ne fait aucunement mention de l'enneigement artificiel ou des besoins en éclairage.

A en croire la carte, un itinéraire VTT passerait dans le bas-marais d'importance nationale le Penny. Or, nous sommes d'avis que ces éléments devraient aussi figurer sur la carte (cf. ARE : contraintes à prendre en compte). Surtout que la fiche de projet mentionne uniquement que « Dans les inventaires fédéraux, les parcours VTT utiliseront les routes et chemins existants ».

Fiche de projet P0504 – Développement des infrastructures à La Berra et liaison La Berra-Plan des gouilles

Axe 1 - Amélioration de l'offre de ski et éventuelle création d'une piste de luge entre La Berra et Plan des Gouilles (via Aigle Noir) – coordination réglée
On ne décrit que la nouvelle piste de ski. Rien n'est dit par rapport à la piste de luge, alors qu'elle est mentionnée dans le titre et que cet axe est inscrit en « coordination réglée ». La fiche ne comporte ni le tracé des deux infrastructures (piste de ski, piste de luge) ni les indications précises de ces deux pistes. Il est également précisé que l'axe 1 nécessitera un défrichement sans préciser davantage. A ces conditions, l'inscription en « coordination réglée » est impossible.

Axe 3 - Amélioration et diversification de l'offre estivale (tourisme doux) dans les secteurs de Crau Rappo, Crête Cousimbert, Chalet La Berra, Cernia (hôtel Chia), Pont-la- Ville (golf et lac) – coordination réglée
La coordination réglée de ce volet est incompréhensible. Aucune indication sur la carte et juste une longue liste de nouvelles installations fixes, parmi lesquelles des randonnées équestre et l'installation de yourtes et tipis. Il est juste précisé que les contraintes environnementales doivent encore être prises en considération.

Fiche de projet P0801 – Centre sportif régional d'Estavayer-le-Lac

Ce projet nécessite une mise en zone d'un terrain actuellement agricole (surface d'assolement de 60'0000 m2). Il est prévu d'y réaliser 3 terrains de football synthétiques et un parc public. Quid de la zone « Plein Sud" - Zone d'activité intercommunale » ? Si la fiche de projet mentionne bien des études lancées dès 2010 pour définir le site, cette fiche ne fait pas référence aux autres sites potentiels évalués dans l'étude des variantes et les motifs pour lesquels ils ont été écartés.

Le site de la Maladière semble être le mieux à même de répondre aux objectifs fixés par la commune en termes d'activités sportives et de promotion de la biodiversité. Là aussi, nous nous demandons pourquoi un site accueillant des surfaces d'assolement serait le seul site en mesure de promouvoir la biodiversité. Selon quels critères et quelle vision ?

Conclusions

Pour toutes les raisons mentionnées ci-dessus, le WWF Fribourg considère qu'aucune fiche de projet actuellement inscrite en « coordination réglée » détient un degré de précision apte à ce niveau de planification dans le PDCant. Nous demandons qu'elles soient inscrites en coordination « en cours ». De plus, compte tenu des travaux inachevés concernant les biotopes d'importance nationale et cantonale, ainsi que l'inexistence d'une véritable stratégie touristique cantonale, nous demandons que les fiches en lien avec de projets touristiques soient supprimées de l'actuelle version du PDCant. Enfin, nous demandons que les études qui ont déjà eu lieu figurent clairement dans le descriptif de chaque fiche, que les études à venir soient mentionnées de manière exhaustive et que les ONG puissent prendre connaissance de celles-ci.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à la présente, nous vous adressons, Monsieur le Directeur, Madame la Cheffe du Service, Monsieur le Chef de section, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Nicole Camponovo
Chargée d'affaires
WWF Fribourg

Silvia Maspoli Genetelli
Co-présidente
WWF Fribourg