



Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR) – Mise en conformité

B1 - Rapport explicatif

Approbation, 27 avril 2023

ARCHAM ET PARTENAIRES SA
.....

Aménagement du territoire et urbanisme

Route du Jura 43, 1700 Fribourg
Téléphone 026 347 10 90
info@archam.ch, www.archam.ch

Sommaire

1	Introduction.....	5
1.1	Contexte.....	5
1.2	Organisation et historique du projet	5
1.3	Objectifs.....	6
1.4	Structure du projet de mise en conformité du PDR.....	6
1.5	Périmètre de projet	7
1.6	Conformité à la révision du plan directeur cantonal	7
2.	Adaptations apportées.....	8
2.1	Adaptations générales	8
2.2	Urbanisation et équipement	8
2.2.1	Territoire d'urbanisation	8
2.2.2	Stratégie générale d'urbanisation, densification et requalification	12
2.2.3	Zones d'activités	13
2.2.4	Tourisme.....	19
2.2.5	Planification des rives de lacs.....	20
2.3	Mobilité.....	24
2.3.1	Transports publics	24
2.3.2	Transports individuels motorisés	25
2.3.3	Mobilité douce.....	26
2.3.4	Réseau cyclable	26
2.3.5	Cyclotourisme.....	28
2.3.6	Vélo tout terrain (VTT)	29
2.3.7	Chemins pour piétons et de randonnée pédestre	29
2.3.8	Transports multimodaux	30
2.4	Espace rural et naturel.....	31
2.4.1	Nature et paysage	31
2.4.2	Forêt	31
2.4.3	Espace rural.....	32
2.5	Environnement.....	32
2.5.1	Evacuation des eaux usées.....	32
2.5.2	Gestion des déchets	32

2.5.3	Energie	32
2.5.4	Alimentation en eau potable	32
2.5.5	Espace réservé aux eaux	33
3.	Autres éléments de conformité	33
3.1	Coordination avec les régions et cantons voisins	33
Annexe 1	Tableau de correspondance des mesures du PDR	
Annexe 2	Adaptation du territoire d'urbanisation et des zones d'activités - Carte	
Annexe 3	Adaptation du territoire d'urbanisation - Ajouts	
Annexe 4	Bilan des adaptations du territoire d'urbanisation	
Annexe 5	Comptabilité des surfaces en zone d'activités en fonction des révisions des planifications locales depuis 2017	
Annexe 6	Réseaux cyclables utilitaire et de cyclotourisme - Carte	
Annexe 7	Analyse des liaisons intercommunales cyclables et piétonnes	
Annexe 8	Objectifs du projet Bike-In FR25 pour le district du Lac	

1 Introduction

1.1 Contexte

La première mouture du plan directeur régional (PDR) du district du Lac a été approuvée en 1992. Le PDR a ensuite fait l'objet d'une révision, approuvée en 2015. Depuis, la révision du plan directeur cantonal (PDCant) a conduit à la définition de nouvelles tâches de planification à l'échelle régionale. Ces nouvelles tâches régionales impliquent dès lors une mise en conformité de certains thèmes du PDR. Comme le PDR est récent, la majorité de ses objectifs, lignes d'action et mesures restent d'actualité. Par conséquent, la mise en conformité du PDR se concentre essentiellement sur le contenu devant impérativement être mis à jour selon les nouvelles exigences du PDCant. La Région dispose de trois ans pour adapter le PDR au nouveau cadre cantonal. La méthodologie et le calendrier prévus sont décrits dans le Programme des études, mis à jour suite aux préavis des services cantonaux du 7 avril 2020.

L'objectif du présent rapport est de décrire et expliquer les adaptations thématiques effectuées.

1.2 Organisation et historique du projet

La mise en conformité du PDR est pilotée par les acteurs régionaux suivants :

- le comité, chargé du pilotage politique, validant les différentes phases du projet ;
- le groupe de travail « Aménagement du territoire », chargé du pilotage technique ;
- ainsi que l'Assemblée des délégués, chargée de l'adoption du projet de mise en conformité du PDR.

Le bureau Archam appuie l'Association des communes du district du Lac dans l'élaboration du projet de mise en conformité. Les communes sont également parties prenantes par leur participation aux séances d'information et de travail organisées tout au long du processus.

La réalisation du projet de mise en conformité se compose des étapes suivantes :

- Début 2020 : réalisation du programme des études et adaptation suite aux préavis des services cantonaux du 7 avril 2020.
- 2020 : récolte et analyse des données de base.
- Fin 2020 - début 2021 : séances d'information et d'atelier avec les communes du district, consolidation et finalisation des adaptations.
- Automne 2021 : consultation publique du projet de mise en conformité du PDR, en parallèle de son examen préalable par les services cantonaux.
- Été 2022 - début 2023 : adaption du projet selon les résultats de l'examen préalable et de la consultation publique. Le rapport de consultation et d'examen préalable (B2) résume cette démarche. Plusieurs séances de coordination avec les communes et services cantonaux ont permis de préciser la prise en compte des remarques.
- 3 mars - 13 avril 2023 : droit d'être entendu pour les communes.

- Avril 2023 : consolidation du projet sur la base du droit d'être entendu. Le rapport du droit d'être entendu (B3) résume les résultats de cette démarche et les adaptations résultantes.
- 11 mai 2023 : adoption du projet par l'Assemblée des délégués.
- Dès mai 2023 : examen final du projet.

1.3 Objectifs

Les principaux thèmes adaptés dans le cadre de ce projet de mise en conformité sont les suivants :

- Territoire d'urbanisation : adaptation des extensions du territoire d'urbanisation de manière à le faire correspondre au mieux aux besoins locaux et régionaux (intentions et projets communaux, révision des plans d'aménagement locaux, projets d'équipements d'importance régionale, etc.).
- Zones d'activités : adaptation de la stratégie régionale des zones d'activités en conformité avec les nouvelles dispositions cantonales.
- Tourisme : actualisation du concept touristique spatial selon les nouvelles dispositions cantonales.
- Rives de lac : planification régionale des rives du lac de Schifflenen en vue de réorganiser les places d'amarrage.
- Mobilité : mise à jour des principes en matière de mobilité douce et combinée, en particulier en intégrant le plan sectoriel vélo et le plan sectoriel des parcs-relais.

La prise en compte de ces éléments est justifiée dans le chapitre 2 en reprenant la structure du guide cantonal pour l'aménagement régional (« Conformité au guide pour l'aménagement régional ») pour les thématiques obligatoires. D'autres thématiques font l'objet d'adaptations mineures, avec un faible impact sur le contenu des stratégies et des fiches de mesures. Ces adaptations sont également listées dans le chapitre 2, de manière plus succincte. Enfin, certains ajustements ont été apportés à la forme du document pour améliorer sa lisibilité (numérotation des mesures, présentation des délais, etc).

1.4 Structure du projet de mise en conformité du PDR

La structure de la mise en conformité du PDR reprend la structure retenue dans le PDR en vigueur, en proposant quelques adaptations pour en améliorer sa lecture et son application.

Documents liants

A1 - Volet stratégique : concept territorial

A2 et A3 - Volet opérationnel : fiches de mesures et carte de synthèse

L'ensemble de ces documents est actualisé en vue de remplacer les documents contraignants du PDR en vigueur.

Documents non liants

B1 - Rapport explicatif

Le présent rapport, portant sur le projet de mise en conformité, remplace le rapport explicatif du PDR en vigueur.

B2 - Rapport de consultation et d'examen préalable : synthèse et prise en compte des demandes et remarques de la consultation et de l'examen préalable

C - Etudes régionales complémentaires

Le schéma de synthèse de planification des rives du lac de Schiffenen (C6) vient compléter les études régionales complémentaires du PDR.

La mise en conformité du PDR n'a pas nécessité de publier de nouvelles études de base (partie D).

1.5 Périmètre de projet

Le périmètre du projet de mise en conformité du PDR couvre les 17 communes du district du Lac. Les communes de Galmiz, Gempenach et de Clavaleyres (BE) ont fusionné avec la commune de Morat. Ces fusions sont entrées en vigueur en 2022. La modification des limites administratives a été prise en compte dans l'ensemble des documents. L'intégration de la planification locale de Clavaleyres sera prise en compte lors d'une prochaine mise à jour du PDR, lorsque les données de base seront disponibles (à ce stade, seule la zone à bâtir est représentée sur les cartes).

1.6 Conformité à la révision du plan directeur cantonal

La stratégie retenue pour la mise en conformité du PDR, fixée dans le concept territorial, est largement reprise du PDR en vigueur. Elle est conforme au nouveau cadre fixé par le PDCant.

Ayant pris en compte l'évolution du contexte et de la législation fédérale lors de son élaboration, le PDR en vigueur est déjà en grande partie conforme aux nouvelles directives fédérales et cantonales (densification, coordination entre urbanisation et transports, encouragement du potentiel des énergies indigènes, préservation des terres agricoles et des ressources naturelles et paysagères, etc.). La mise en conformité du PDR affine les choix du PDCant lorsque la Région en a la compétence. Il s'agit en particulier des thématiques suivantes :

- Urbanisation : adaptation du territoire d'urbanisation et révision de la stratégie des zones d'activités.
- Tourisme et paysage : révision de la stratégie touristique (développement dans les lieux les plus appropriés) et de la planification des rives.
- Mobilité douce : compléments à la planification cantonale.

Certaines notions sont adaptées à la nouvelle terminologie du PDCant (désignation des centres par exemple). Le détail des adaptations apportées est décrit dans le chapitre 2.

2. Adaptations apportées

2.1 Adaptations générales

Les chapitres et mesures du PDR sont réorganisés selon la structure actuelle du PDCant. Ainsi, la thématique des rives du lac est déplacée dans le chapitre « Urbanisation et équipements » et l'ensemble des fiches de mesures est classifiée selon un nouvel ordre et une nouvelle numérotation. Le tableau de correspondance des fiches de mesures entre la nouvelle et ancienne version du PDR figure en annexe 1. Pour chaque fiche de mesure, la rubrique « Horizon de réalisation » est mise à jour en fonction de la mise en œuvre des mesures. Pour conserver l'historique des travaux, les tâches déjà réalisées depuis la révision du PDR (2015) sont signalées avec une coche. Les références sont également actualisées avec les études et planifications les plus récentes.

2.2 Urbanisation et équipement

2.2.1 Territoire d'urbanisation

Conformément aux nouvelles exigences cantonales, la Région peut procéder à des adaptations du territoire d'urbanisation (TU) défini dans le PDCant par l'intermédiaire du PDR. Pour ce faire, la Région a consulté les communes à l'aide d'un questionnaire et de séances de travail afin d'affiner la délimitation du TU, pour qu'il corresponde au mieux aux besoins communaux et régionaux, dans le respect du cadre cantonal. Grâce aux efforts consentis par les communes, cette vérification fine a permis d'identifier un solde régional d'env. 18 ha de TU. Suite à l'examen préalable, le Canton n'entre pas en matière pour que la Région conserve ce solde non-cartographié, afin de le mobiliser pour des projets d'importance régionale encore non prévus. Pour ne pas perdre ces surfaces, la Région a décidé de les répartir en fonction de la stratégie d'urbanisation du PDR, dans une perspective à long terme (voir également chapitre 2.2.2) :

- urbanisation prioritaire du centre régional et des centres locaux ;
- développement de l'habitat à proximité des gares ;
- renouvellement de la population, des emplois et des services dans les villages.

Plusieurs adaptations sont proposées. Les ajouts du TU sont justifiés ci-dessous. Les suppressions du TU correspondent majoritairement aux dézonages et extensions du TU non reprises dans les plans directeurs communaux. Les adaptations du TU sont prises en compte depuis 2017.

La fiche de mesures U1 est introduite afin de préciser la procédure pour les adaptations ultérieures du TU (lors de la prochaine révision du PDR ou d'un changement de circonstances majeur). Elle fixe également un délai pour la mise en œuvre des présentes propositions d'adaptation du TU dans les planifications locales. La notion de TU est également intégrée dans les fiches de mesures liées au développement de l'urbanisation.

Conformité au guide pour l'aménagement régional

Rapport explicatif :

- *Démontrer que les éventuels projets régionaux sont situés à l'intérieur du territoire d'urbanisation ;*
- *En cas de modification du territoire d'urbanisation, justifier les besoins de la région et démontrer qu'elle respecte les critères de définition et de répartition du territoire d'urbanisation.*

Le développement de nouvelles zones à bâtir doit désormais se situer dans le TU. Les fiches de mesures du chapitre « Urbanisation et équipements » sont conformes à cette condition. Le PDR ne prévoit pas de nouveau projet nécessitant une affectation à la zone à bâtir hors du TU.

Comme mentionné plus haut, les adaptations du TU sont liées à des besoins communaux et régionaux. Plusieurs cas de figure sont à relever :

1. Reprise des changements d'affectation/extensions de la zone à bâtir des planifications locales approuvées.
2. Reprise des changements d'affectation/extensions de la zone à bâtir des planifications locales en cours de finalisation ou d'approbation.

Les communes ont une connaissance fine de leur territoire et planifient leur développement en fonction de leurs besoins. Ces adaptations sont reprises dans le PDR sous réserve de leur conformité au cadre supérieur :

- Directives cantonales pour l'adaptation du TU.
- Stratégie d'urbanisation du PDR.

3. Développement en adéquation avec la stratégie régionale d'urbanisation :

- a. Projet d'installations sportives à Morat.

Située dans le cœur du centre régional, cette nouvelle extension du TU permettra de déplacer le terrain de foot de Pra Pury dans le secteur de Prehl, libérant ainsi du potentiel constructible en zone résidentielle de moyenne densité, à moins de 500 m de la gare de Morat. La nouvelle implantation du terrain de foot permettra des synergies avec les installations sportives existantes du secteur de Prehl.

- b. Projet de quartier mixte à Kleinbödingen.

Ce projet se situe dans le prolongement du tissu bâti, dans un secteur permettant une rationalisation de l'équipement et avec une desserte en transports publics de qualités C et D. Il contribue au maintien de l'équilibre nord-sud du district en matière d'habitants-emplois.

Ce quartier figurait dans la planification directrice de la commune depuis des décennies avant d'en être enlevé en raison de l'évolution des conditions-cadres. Son développement est envisagé à long-terme.

- c. Développement résidentiel et mixte dans le centre régional, en lien avec le Löwenberg

Le Löwenberg est appelé à devenir un pôle économique cantonal. A long-terme, un développement résidentiel et mixte à proximité de la gare de Muntelier-Löwenberg peut être envisagé, en synergie avec ce futur centre économique et au sein du centre régional.

Le développement de ce secteur est déjà prévu dans la planification directrice de la commune.

- d. Développement de la zone d'activités cantonale à Kerzers
Cette extension est destinée au développement de la zone d'activités cantonale. Elle sera mobilisée à long-terme, en cas d'actualisation de la stratégie régionale des zones d'activités, ou lorsque le Canton aura revu la répartition des besoins en zones d'activités (au-delà de 2035, voir également chapitre 2.2.3).
Le développement de ce secteur est déjà prévu dans la planification directrice de la commune.
- e. Développement résidentiel, mixte et des activités dans les centres locaux, à long terme
 - Courtepin : brèche entre la zone d'activités locale et le projet de route de contournement.
 - Cormondes : brèches en zone à bâtir
- f. Développement résidentiel et mixte dans les autres localités desservies par le chemin de fer, à long terme
 - Morat (Galmiz) et Courtepin (Pensier) : secteurs à proximité de la gare.

Selon le guide pour l'aménagement régional, les critères de délimitation du TU sont les suivants :

- en niveau de desserte A à D, sauf exceptions (comblement des brèches) ;
- à max. 300 m d'un noyau d'urbanisation ;
- en continuité de la zone à bâtir existante ;
- hors périmètre de protection.

La conformité des adaptations du TU (ajouts) et la justification du besoin (n° du cas de figure) sont détaillées en annexes 2 (carte), 3 (tableau détaillé) et 4 (bilan). Quelques adaptations ne remplissent pas tous les critères cantonaux, mais sont maintenues dans le projet de mise en conformité du PDR :

- Adaptation n°17 à Courtepin (Barberêche) : cette mise en zone est située dans un périmètre protégé (ISOS, catégorie A). Toutefois, il s'agit d'une mise en zone d'intérêt général, sur une petite surface déjà aménagée pour une route d'accès et du stationnement. Cette adaptation correspond à une mise en conformité selon l'occupation existante.
- Adaptations n°21 et 22 à Kleinbödingen : ces mises en zone correspondent à des rocade. La Région conserve ces adaptations du TU pour autant que les mises en zone soient approuvées dans le cadre de la révision de la planification locale de la Commune.
- Adaptations n°67 et 68 à Ulmiz: il s'agit de mises en conformité par rapport à l'occupation du sol et dans la continuité du tissu bâti. Le secteur n°67 concerne une maison d'habitation. Le secteur n°68 correspond à un groupement de bâtiments d'origine agricole, utilisés désormais en majorité pour de l'habitation. Lors de l'examen préalable de la mise en conformité du PDR, ces deux secteurs disposaient d'une desserte en TP suffisante (2022).
- Adaptation n°77 à Cormondes : l'extension du TU se situe dans un corridor à faune d'importance régionale et en partie dans un secteur de danger moyen (env. un tiers de la

surface). Le corridor à faune est circonscrit au nord-ouest et au nord-est par la zone d'habitation existante. L'extension est définie dans cette enclave, de manière à ne pas affecter le déplacement effectif de la faune. L'extension représente une profondeur de bâtiment le long de la route communale existante "Bulliardweg". Ainsi, son accès est déjà entièrement disponible et aucune surface de terrain supplémentaire n'est nécessaire pour les routes de desserte. L'équipement général (approvisionnement et évacuation) est également existant. L'ensemble du secteur dispose d'un potentiel de densification intéressant avec la liaison de mobilité douce sûre et attractive en direction du centre (Bulliardweg-Bodenzelgstrasse) et l'indice de densité élevé de la zone à bâtir voisine. Des mesures pour la protection contre les crues sont nécessaires (mesures constructives, implantation des constructions, etc.).

En complément de ces adaptations, 2 ha de TU (comptés dans la priorité d'urbanisation 4), non localisés sur la carte de synthèse, sont réservés pour les extensions des zones d'activités locales, dans le cadre strict prévu par le PDCant (cf. thème T104, "autres zones d'activités"). Le premier hectare pourra être mobilisé durant l'horizon de planification du PDR. Le second hectare sera mobilisé à long terme, en cas d'actualisation de la stratégie régionale des zones d'activités ou lorsque le Canton aura revu la répartition des besoins en zones d'activités (au-delà de 2035, voir également chapitre 2.2.3).

Le quota de surface d'urbanisation attribué à la région, à savoir 1'484 ha est respecté, de même que la répartition par priorité d'urbanisation (cf. annexe 4). Le bilan entre les ajouts et les suppressions est le suivant :

Priorité d'urbanisation	Ajout	Suppression	Bilan
Priorité 2	12,68 ha	2,55 ha	+ 10,13 ha
Priorité 3	10,31 ha	18,96 ha	- 8,65 ha
Priorité 4	11,77 ha (y.c. 2 ha pour les zones d'activités locales)	13,25 ha	- 1,48 ha
Total	34,76 ha	34,76 ha	0 ha

Le tableau montre le renforcement du centre de priorité 2.

Extensions du territoire d'urbanisation en priorité 4

Sauf exceptions (voir ci-dessus), les nouvelles extensions du TU en priorité 4 respectent les critères du PDCant et du guide pour l'aménagement régional. Leur surface n'excède pas 1.5 ha (en-dessous de la limite de 5 ha pour les petites extensions, cf. chap. 8.1.1 du guide pour l'aménagement régional).

La localisation de ces extensions est justifiée par la stratégie régionale en matière d'urbanisation et/ou à des projets concrets. Cette stratégie est majoritairement reprise du PDR en vigueur car elle garde sa pertinence. Elle accorde en particulier une grande importance à la coordination entre urbanisation et transports publics (voir à ce sujet le chapitre 3.2.1 du rapport explicatif du PDR en vigueur et les documents de base C2 et D2.2). La majorité des localités concernées disposent d'une gare.

Carte de synthèse :

- *En cas de modification du territoire d'urbanisation, reporter le territoire d'urbanisation souhaité, en identifiant les adaptations de celui-ci par rapport au territoire d'urbanisation défini dans le plan directeur cantonal.*

L'état final du TU est représenté sur la carte de synthèse. Les modifications de la zone à bâtir et des extensions du territoire d'urbanisation réalisées dans les planifications locales qui ne sont pas encore approuvées sont par exemple prises en compte. Certaines extensions (cf. cas de figure 3c à 3f par ex.) ne figurent pas dans les planifications communales. Ces extensions sont prévues à long terme. Elles désignent les secteurs ou les directions dans lesquels il serait judicieux de développer l'urbanisation à l'avenir, au-delà de l'horizon de planification du PDR. Elles proviennent du solde régional du TU récupéré grâce aux questionnaires (18 ha), que la Région a choisi de répartir en fonction de la stratégie d'urbanisation régionale.

Il convient encore de relever que l'extension du TU à Kerzers au lieu-dit "Aegerten", symbolisée par une flèche dans le PDCant, est délimitée plus précisément sur la carte de synthèse. Elle correspond à une surface de 5 ha.

Pour des questions de lisibilité, les adaptations de faible importance (faible surface, dents creuses, etc.) ne sont pas représentées sur la carte de synthèse. Toutes les adaptations figurent cependant en annexes 2 et 3.

2.2.2 Stratégie générale d'urbanisation, densification et requalification

La révision du territoire d'urbanisation permet à la Région de maintenir la stratégie générale du PDR en matière de développement de l'urbanisation. Pour éviter toute confusion avec la terminologie du PDCant précédent, les termes catégorisant les localités sont adaptés :

PDR en vigueur	Projet de mise en conformité	Localités
Centre régional	Centre régional	Morat, Meyriez, Montilier et Courgevax
Centres intercommunaux	Centres locaux	Chiètres, Cormondes Courtepin, Sugiez
Sites hors centre régional et intercommunaux, desservis par le chemin de fer	Localités hors centre desservies par le chemin de fer	Cressier, Fräschels, Galmiz, Pensier

Conformité au guide pour l'aménagement régional

Texte :

- *En cas d'étude régionale du potentiel de densification et de requalification, indiquer les conséquences pour les communes.*

Carte de synthèse :

- *En cas d'étude régionale du potentiel de densification et de requalification sur des secteurs considérés comme stratégiques, représenter ceux-ci.*

Rapport explicatif :

- *En cas d'étude régionale du potentiel de densification et de requalification, en présenter les résultats et démontrer comment les différentes composantes du plan directeur régional ont pris en compte les résultats obtenus.*

Le concept territorial et les fiches de mesures U2 à U5 fixent le cadre pour l'urbanisation future, en faveur d'un développement à proximité des transports publics, de la densification du milieu bâti et d'une intégration soignée des nouvelles constructions dans les localités. Ces lignes directrices seront mises en œuvre par l'intermédiaire des planifications locales. C'est à cette échelle que la pesée des intérêts (protection du patrimoine, protection contre le bruit, capacité des infrastructures, etc.) sera réalisée.

La fiche de mesures U5 encourage les communes, en particulier les communes-centres, à soigner leur développement vers l'intérieur et les limites de leur urbanisation par l'intermédiaire de procédures adéquates (plans d'aménagement de détail, concours, etc.), de la préservation des surfaces vertes ou encore par la typologie d'urbanisation et d'habitat.

Pour encourager le renouvellement des habitants et des emplois dans les localités mal desservies, la Région soutient, dans des cas bien justifiés, un besoin modéré en terrains à bâtir supplémentaires, dans les limites du cadre cantonal. Il est question de mises en zone de terrains apportant une plus-value significative pour le cadre de vie. Ces mises en zone peuvent intervenir dans le cadre de rocade ou de comblement de brèches, selon les besoins des communes.

La réalisation des études de densification exigées par le thème T103 du PDCant est reprise dans les fiches de mesures concernées. Pour cette raison, la Région renonce à procéder à une étude du potentiel de densification et de requalification à l'échelle régionale.

2.2.3 Zones d'activités

La gestion des zones d'activités est désormais une tâche de l'aménagement régional. Dans le PDR en vigueur, la Région avait déjà pris les devants en définissant une stratégie pour les zones d'activités du district. Cette stratégie est adaptée pour répondre aux nouvelles exigences cantonales, notamment en matière de dimensionnement et de gouvernance.

Le projet de mise en conformité du PDR définit quatre échelons de zones d'activités :

- secteur stratégique du Löwenberg, conformément au PDCant ;
- zone d'activités cantonale de Chiètres, conformément au PDCant ;

- zones d'activités régionales de Sugiez, Cormondes, Courtepin, Cressier, Courgevaux et Morat
- zones d'activités locales (autres zones d'activités).

Dimensionnement des zones d'activités

Pour le district, le Canton estime les besoins à 2035 en zones d'activités à 53.19 ha. En collaboration avec la Région, les communes ont renseigné l'état de leurs zones d'activités sur la base de données cantonales SyZACT (ci-après SyZACT). Elles ont également communiqué leurs intentions de planification concernant les zones d'activités par l'intermédiaire du questionnaire et des séances de travail.

Selon SyZACT (actualisé), les réserves en zone s'élèvent à 43.33 ha et le solde des besoins à 48.86 ha, résultant en un potentiel de mise en zone de 5.54 ha. En comptabilisant la zone d'activités à Sugiez (approuvée avant 2017)¹, absente de SyZACT, ce potentiel diminue à 4.69 ha. A cela s'ajoutent les mesures des révisions des planifications communales (dézonage ou changement d'affectation, voir annexes 2 et 5), permettant d'augmenter le potentiel d'extension à 10.67 ha.

PDCant	Besoins à 2035	53.19 ha
SyZACT (+ ZACT Sugiez)	Solde des besoins (actualisé)	48.69 ha
	Réserves disponibles (actualisées)	44.00 ha
	Potentiel d'extension (actualisé)	4.69 ha
Planifications communales en cours	Potentiel d'extension supplémentaire	5.98 ha
PDR	Potentiel d'extension	10.67 ha

Afin de maximiser la création d'emplois, la Région choisit d'attribuer une grande partie de ce potentiel au développement des zones d'importances régionales, cantonale et du secteur stratégique. Le potentiel est réparti comme suit :

- Secteur stratégique : + 5.67 ha

La délimitation du périmètre d'extension du secteur stratégique selon le PDCant est reportée sur la carte de synthèse. La zone d'activités sera étendue dans ce périmètre en fonction des résultats de la planification conceptuelle du secteur stratégique.

- Zone d'activités cantonale : pas de potentiel d'extension.

Selon les estimations du PDCant, la zone d'activités cantonale est surdimensionnée de 1.42 ha. La réévaluation des surfaces libres disponibles avec SyZACT augmente ce surdimensionnement à 1.51 ha. Pour éviter que la Commune de Chiètres doive dézoner des zones d'activités, prioritaires dans la stratégie régionale et faisant l'objet d'une politique foncière active au profit de l'ensemble du district, la Région utilise une partie du potentiel d'extension pour ramener le surdimensionnement à 0.

Conformément aux directives cantonales, la planification des zones d'activités est plus flexible que celle du territoire d'urbanisation. Une surface de 5 ha de territoire d'urbanisation est dès lors

¹ Besoins consommés depuis 2017 = 0.18 ha, surface libre disponible = 0.67 ha.

attribuée à la zone d'activités cantonale par anticipation. En cas d'actualisation de la stratégie des zones d'activités, cette surface permet une éventuelle extension de la zone cantonale qui interviendrait avant la mise à jour du territoire d'urbanisation.

- Zones d'activités régionales : + 4 ha

Une partie du solde du potentiel d'extension est attribué aux zones régionales, sélectionnées parmi les « autres zones » par une analyse multicritère mettant en évidence leur potentiel régional et le respect des exigences cantonales. Les zones de Cormondes, Morat (Tioleyres) et Sugiez disposent chacune de 1.33 ha d'extension. Les zones de Morat-Courgevaux (Maritzafeld-Länggasse), de Cressier et de Courtepin sont appelées à s'étendre à plus long terme (voir ci-dessous).

- Zones d'activités locales : + 1 ha

Une surface restreinte est réservée pour d'éventuelles extensions d'entreprises existantes, conformément aux dispositions du PDCant.

Pour répondre aux différences de calendrier entre la planification des zones d'activités et celle du territoire d'urbanisation, une surface de 2 ha de territoire d'urbanisation est réservée aux zones locales par anticipation.

Cette répartition peut être revue, si cela équivaut à un transfert de surfaces vers une zone d'activités d'importance supérieure.

Planification et gestion des zones d'activités

La stratégie et les fiches de mesures ont été adaptées en fonction de ce nouveau cadre et de l'avancée des travaux réalisés depuis l'approbation de la révision du PDR.

Le cadre pour le développement du secteur stratégique se base sur une étude de faisabilité et plusieurs études d'approfondissement (2013 / 2016). Le concept d'urbanisation qui en résulte identifie les éléments du site à protéger (par exemple la colline du Löwenberg et son château) et y définit un secteur à vocation paysagère, avec plusieurs objectifs de valorisation et préservation. Les secteurs de développement des activités adjacents comprennent des objectifs qualitatifs, de manière à assurer une bonne intégration des futures constructions. Le concept d'urbanisation traite également de la préservation des ressources naturelles et des enjeux en matière de loisirs et de mobilité douce. La fiche de mesures U6 demandent de prendre en compte les résultats de ces études préliminaires dans la suite des travaux. Les Communes pilotes de Morat et Montilier élaborent une vision globale et à long terme du secteur stratégique du Löwenberg, avec la participation du Canton et de la Préfecture. Après l'approbation du crédit par les législatifs communaux, la prochaine étape consiste à réaliser un mandat d'étude parallèle, dont l'objectif est de poursuivre la mise en œuvre de cette vision. Des solutions faciles à mettre en œuvre doivent être trouvées pour les adaptations qu'il faudra apporter au PDCant, au PDR et aux plans d'aménagement locaux, en fonction des besoins du secteur stratégique. Un pilotage plus large du projet peut être envisagé.

La fiche U7 portant sur la zone d'activités cantonale est recentrée sur le rôle de la Commune de Chiètres et sa politique foncière active. Quant aux zones d'activités régionales, la responsabilité de mise en œuvre de la mesure U8 est transférée aux Communes. La réalisation des concepts de développement, déjà prévus dans le PDR en vigueur, permet de garantir un développement conforme aux attentes régionales.

Le projet de mise en conformité introduit deux nouvelles fiches de mesures, afin de permettre un développement ciblé des zones d'activités locales et préciser la gestion régionale des zones d'activités (fiches U9 et U10). Le rôle de la Région en matière de gestion est principalement centré sur les tâches d'aménagement du territoire, à savoir piloter la mise à jour de SyZACT, tenir la comptabilité liée au potentiel d'extension et attribuer les surfaces d'extension.

A noter encore qu'en raison des nouvelles exigences, les fiches de mesures n°8 et 12 sont supprimées. La fiche n°8 est remplacée par les nouveaux principes de gouvernance régionale des zones d'activités (fiche U10). La fiche n°12 est abandonnée car la coordination entre les zones et les infrastructures de transport est à présent assurée par l'intermédiaire du respect des critères du PDCant (voir justification de la conformité ci-après). De plus, le développement des zones régionales et cantonale est principalement piloté par les communes.

Conformité au guide pour l'aménagement régional

Rapport :

- *En cas de création de zones d'activités régionales, démontrer qu'elles respectent les critères définis dans le plan directeur cantonal.*

Texte :

- *Définir les éventuelles mesures de mobilité nécessaires, afin de respecter les critères de desserte pour les zones d'activités définis dans le plan directeur cantonal.*

Par rapport au PDR en vigueur, les zones d'activités régionales maintenues sont les suivantes : Courtepin, Cormondes, Sugiez, Morat secteurs Tioleyres et Maritzafeld et Courgevaux secteur Länggasse (de zones cantonales en zones régionales).

Les zones d'activités cantonales définies par le PDR en vigueur dans les communes de Courgevaux, de Montilier et de Morat n'ont pas été retenues par le PDCant. En fonction de leur potentiel et de leur rayonnement, une partie de ces zones est considérée en zone d'activités régionale dans le projet de mise en conformité : secteurs Tioleyres et Maritzafeld à Morat et secteur Länggasse à Courgevaux. Le reste de la zone de Courgevaux n'est pas conservée en raison d'une qualité de desserte insuffisante et de l'évolution des intentions communales pour ce secteur. Dans une vision à long-terme, la zone de Courtepin est conservée, malgré les récents dézonages de surfaces d'activités à l'ouest de Micarna. Le développement de cette zone est à concevoir dans un second temps par rapport aux autres zones régionales. Elle permet de développer le centre existant, bien desservi par le rail, et de renforcer le site comme pôle d'emplois pour le sud du district.

Une nouvelle zone régionale est introduite à Cressier, également dans une perspective à long terme. Cette zone est particulièrement attractive en raison de sa proximité avec la gare et car elle renforce l'axe de développement régional nord-sud. La Commune de Cressier n'a pas le projet d'étendre sa zone d'activités dans un avenir proche. A ce stade, la zone est donc inscrite au PDR sans possibilité d'extension (au même titre que les zones de Morat-Courgevaux et de Courtepin).

Les critères cantonaux pour la sélection des zones d'activités régionales sont les suivants :

- comprendre une zone d'activités légalisée avec au minimum 2 entreprises en activité ;
- être situées dans un secteur présentant des possibilités de création de réseaux de mobilité douce attractifs ;
- prévoir la mise en place de mesures pour une gestion durable de la mobilité (plan de déplacement d'entreprises, gestion du stationnement, etc.) ;
- être situées dans un secteur présentant ou prévoyant au minimum une qualité de desserte en transports publics de niveau D et de niveau β pour les transports individuels motorisés ;
- permettre le transport de marchandises uniquement si elles sont accessibles sans traversée de zone habitée et sous réserve d'étude des possibilités de raccordement ferroviaire.

A cela s'ajoutent plusieurs critères définis par la Région (entre autres) :

- contribuer à l'équilibre régional ;
- disposer de réserves en zone et/ou être situées dans un secteur permettant une éventuelle extension de la zone ;
- comporter des entreprises à valeur ajoutée.

Les zones retenues répondent entièrement ou partiellement aux critères retenus. En matière d'accessibilité, la zone régionale de Sugiez dispose d'une liaison en mobilité douce attractive, directe et sécurisée depuis la gare, palliant le manque de desserte constaté pour le secteur nord de la zone. Plus généralement, pour pouvoir prétendre à une extension des zones régionales, les communes doivent veiller à une gestion durable de la mobilité liée au site (cf. fiche de mesures U8). Le critère du transport de marchandises a également été vérifié par souci d'exhaustivité, de manière simplifiée (proximité directe avec une ligne de chemin de fer). Le PDR ne prévoit pas de mesure spécifique à ce sujet et s'en remet aux exigences cantonales.

		> 2 Firmen / > 2 entreprises	LV-Netze / Réseaux MD	Mobilitätsmanagement / Gestion mobilité	Erschliessungsniveau (ÖV, MV) / Desserte (TP, TIM)	Güterverkehr / Transport marchandises	regionales Gleichgewicht / Equilibre régional	Arbeitsyp / Type d'activités	Reserven und Erweiterung / Réserves et extension	Mehrwert / Valeur ajoutée
Erhaltene regionale Arbeitszonen Zones d'activités régionales maintenues	Sugiez									Erschliessungsniveau D-E, aber attraktive LV Verbindung Desserte D-E, mais liaison MD
	Gurmels									Keine Bahnlinie (Güterverkehr) Pas de ligne ferroviaire (transport march.)
	Courtepin									2. Stufe / 2ème étape
	Murten (Tioleyres)									
	Murten (Maritzafeld)									Geringe Erweiterungsmöglichkeit Faible potentiel d'extension
Neue regionale Arbeitszone Nouvelle zone d'activités régionale	Cressier									Gemeinde Reserven Réserves communales

Figure 1 : vérification de la conformité des zones d'activités régionales (MD = mobilité douce, TP = transports publics, TIM = transports individuels motorisés).

Carte :

- Reporter les zones d'activités cantonales, y compris les secteurs stratégiques ;
- Identifier les extensions du territoire d'urbanisation dédiées aux zones d'activités et les secteurs où les réserves de zones d'activités légalisées doivent être réduites au niveau local (dézonage ou changement d'affectation) ;
- En cas de création de zones d'activités régionales, les localiser.

La carte de synthèse représente l'état « final » des zones d'activités, après l'entrée en vigueur des changements d'affectation planifiés par les communes. Elle reprend la zone cantonale, le secteur stratégique et son extension délimités par le PDCant. Le secteur stratégique pourra être étendu dans l'emprise de cette extension, en respectant le quota qui lui est attribué. Les zones régionales et leurs extension (périmètre d'extension et surface d'extension attribuée) sont également identifiés sur la carte. Les périmètres figurés correspondent aux secteurs dans lesquels les zones régionales pourront s'étendre (périmètre d'étude), en respectant le quota qui leur est attribué. La coordination avec le territoire d'urbanisation est assurée. Enfin, la carte de synthèse représente les zones d'activités locales. Les surfaces de zones d'activités supprimées (dézonage ou changement d'affectation) sont également mises en évidence (voir également ci-dessous).

Texte :

- Lister les communes qui doivent, dans un délai de 2 ans, revoir l'affectation ou la taille de leurs réserves en zones d'activités légalisées.

Rapport :

- Prouver le besoin d'extension en zone d'activités au niveau régional sur la base des données du système de gestion régionale des zones d'activités ;

- *Démontrer, à l'aide d'un tableau répertoriant les surfaces de zones d'activités à supprimer (dézonage ou changement d'affectation) et celles à mettre en zone, que le dimensionnement des zones d'activités de la région est conforme au quota donné par le plan directeur cantonal.*

Conformément aux données présentées ci-dessus, le besoin d'extension en zone d'activités pour la région s'élève à 10.67 ha.

La carte et le tableau répertoriant les mises en zone, changements d'affectation ou dézonages depuis 2017 (révisions des planifications locales) ayant un impact sur le dimensionnement des zones d'activités figurent en annexes 2 et 5. Les zones d'activités concernées sont d'importance locale. Ces adaptations correspondent à des changements d'affectation prévus dans les planifications locales en cours de finalisation ou d'approbation. Les communes ont une connaissance fine de leur territoire et planifient leur développement en fonction de leurs besoins. Ces adaptations sont reprises dans le PDR, sous réserve de leur conformité au cadre cantonal et régional. La mesure U10 liste les communes qui doivent, dans un délai de 2 ans, revoir l'affectation ou la taille de leurs réserves en zones d'activités légales.

2.2.4 Tourisme

Le PDR dispose déjà d'une stratégie touristique territoriale, basée sur le concept touristique spatial établi en 2009 (étude de base D.2.3). La Région, par l'intermédiaire du concept territorial et de la fiche de mesures U11, met à jour cette stratégie sur plusieurs points :

- Les vocations des trois pôles touristiques, à savoir le pôle cantonal de Morat et les pôles régionaux de Chiètres et du Mont Vully, sont précisées.
- La marche à suivre pour l'implantation des équipements à fort impact territorial est adaptée en fonction des nouvelles exigences cantonales : hors des pôles touristiques cantonal et régionaux, les équipements touristiques imposés par leur destination font l'objet d'une étude d'opportunité pour justifier leur implantation. Pour cette raison, les secteurs de développement des infrastructures de tourisme et de loisirs sont supprimés de la carte de synthèse. Les installations touristiques intensives existantes figurent sur la carte de synthèse. Le Papiliorama, appelé à concentrer le renforcement touristique du nord-est du district pour les infrastructures intensives, est représenté en tant que site à développer.
- La délimitation du district en deux régions – la région nord pour le tourisme intensif et la région sud pour le tourisme doux – ne correspond plus à la réalité du terrain. Le recensement des infrastructures touristiques réalisé avec les communes lors de l'atelier n'a toutefois pas permis de faire ressortir clairement des périmètres dans lesquels la densité des activités touristiques est plus importante. La Région souhaite maintenir son objectif de regrouper le développement touristique dans les sites appropriés, afin de renforcer l'attractivité des installations existantes et de permettre des synergies. Pour ce faire, au lieu de délimiter des secteurs sur la carte de synthèse, la fiche U11 liste les critères territoriaux permettant l'établissement de périmètres de valorisation des infrastructures touristiques par les communes.
- L'importance du réseau de mobilité douce est renforcée.

Cette thématique est étroitement liée à la thématique des rives de lac et de la mobilité douce, décrites dans les prochains chapitres.

Conformité au plan directeur régional

Texte :

- *Indiquer les principes relatifs aux pôles touristiques régionaux.*

Carte de synthèse :

- *Localiser les pôles touristiques régionaux ;*
- *Reporter à titre indicatif le ou les pôles touristiques cantonaux ;*
- *Localiser les projets touristiques envisagés.*

Rapport explicatif :

- *Décrire la stratégie touristique régionale et la manière dont elle est prise en compte dans les mesures du plan directeur régional ;*
- *Justifier les projets touristiques envisagés sur la base de la stratégie régionale ;*
- *Justifier les décisions prises par la région.*

Les pôles touristiques cantonal et régionaux ainsi que les infrastructures existantes et projetées sont représentés sur la carte de synthèse. Les principes y relatifs sont décrits dans le concept territorial et la fiche de mesures U11. Les adaptations de la stratégie touristique régionale sont justifiées ci-dessus.

2.2.5 Planification des rives de lacs

Initialement dans le chapitre « Espace rural et naturel », ce thème est déplacé dans le chapitre « Urbanisation et équipements » pour suivre la structure du PDCant.

L'échelle régionale permet de planifier de manière coordonnée et cohérente l'évolution des rives et de leurs environnements immédiats. Il s'agit de concilier les intérêts liés à la protection du patrimoine (en particulier naturel et paysager), au développement du cadre de vie (urbanisation) et au développement des loisirs et du tourisme. En complément la Région doit également planifier le regroupement des places d'amarrage de manière à ménager certains secteurs sensibles.

Rives du lac de Morat et du canal de La Broye

Les rives du lac de Morat et du canal de la Broye sont déjà traitées par le PDR (fiche de mesures U13). Afin d'harmoniser leur traitement avec la planification des rives du lac de Schiffenen (voir ci-après), ces principes de planification sont complétés dans le présent projet. Les rives font l'objet d'une subdivision plus fine et les besoins en mobilité engendrés par le développement des rives sont identifiés (points d'accès). Les installations d'amarrage collectives (pontons), du ressort de la planification locale, ne sont plus figurées sur la carte de synthèse. En matière d'installation d'amarrage, seuls les ports existants et projetés sont représentés.

Dans la commune de Meyriez, le secteur de rive à développer pour accueillir le projet de port est étendu jusqu'à la frontière communale avec Morat, en direction de la piscine. Cette adaptation a été discutée avec la Section lacs et cours d'eau (Service de l'environnement) et la Section Nature et

paysage (Service des forêts et de la nature). Elle permet d'envisager la localisation du futur port plus au nord, avec les avantages suivants :

- localisation sur des terrains en propriété communale.
- synergies avec la piscine et son restaurant.
- éviter les impacts paysagers sur le domaine de Chatonnay, dont les bâtiments et le parc sont protégés.

L'accès au site doit être amélioré en tenant compte des infrastructures de loisirs existantes.

A noter que l'établissement du Vieux Manoir, dont le projet est réalisé et dont l'impact territorial est moindre et, ne figure plus sur la carte de synthèse.

Dans la commune de Montilier, le projet de hangar à bateau, figurant déjà dans le PDR en vigueur, est maintenu dans le projet de mise en conformité. Il s'agit d'une halle pour la société d'aviron du lac de Morat. Les installations existantes du club sont déjà implantées dans la commune de Montilier. Le camping de Montilier, situé à proximité de ces installations et déjà aménagé pour des activités de loisirs, se prête particulièrement bien pour la localisation de cet hangar (la vocation du reste des rives est naturelle avec la réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs).

Par ailleurs, la Commune de Mont-Vully procède actuellement à la réalisation de son PDCom des amarrages. Dans ce cadre, après une analyse locale de la situation, notamment en matière d'accessibilité et de maîtrise foncière, le PDCom propose une subdivision des rives différentes de celle initialement proposée par le PDR. En coordination avec la Section lacs et cours d'eau et la Section Nature et paysage, le projet de mise en conformité du PDR intègre cette nouvelle subdivision pour la commune de Mont-Vully. Le quota de place d'amarrage fixés par le PDR est respecté.

La thématique du patrimoine bâti et culturel est prise en compte dans la planification des rives. Pour répondre à la présence d'un paysage d'importance cantonale sur la rive nord du lac de Morat (objet n°11), l'importance d'un traitement soigné des nouvelles constructions et installations, de manière à conserver l'organisation paysagère des rives, est renforcée dans la fiche de mesures. Globalement, les objectifs visés par la fiche de mesures U13 répondent aux principes préconisés par la fiche d'objet et la boîte à outils élaborées dans le cadre de l'inventaire. Concernant le lac de Schiffenen, les rives concernées par des sites construits protégés (ainsi que des périmètres archéologiques) sont identifiées en tant que rives à vocation naturelle. Leur assainissement permettra de dégager et préserver les vues caractéristiques sur ces sites.

Rives du lac de Schiffenen

La Région avait renoncé à intégrer la planification des rives du lac de Schiffenen car celle-ci n'était pas exigée par les services cantonaux lors de la dernière révision du PDR. Les rives du lac de Schiffenen font l'objet d'une planification directrice datant de 1984 mais qui n'a pas été approuvée. La planification des rives de lac dans les PDR est entre-temps devenue obligatoire. Afin d'assurer la cohérence de la planification, ce document de 1984 a été retravaillé en concertation avec les deux autres régions riveraines, la Sarine et la Singine. Plusieurs séances de coordination se sont tenues avec les services cantonaux (dont le Service des constructions et de l'aménagement, Sections Nature et paysage et lacs et cours d'eau, Service de la mobilité), les régions voisines et certaines

communes riveraines afin de définir le contenu minimal de la planification, coordonner la stratégie de réorganisation des places d'amarrage et préciser le traitement de secteurs particuliers. Ce travail a abouti à la réalisation d'un schéma de synthèse de planification des rives du lac de Schifffenen, représentant le cadre de travail commun aux trois districts. Ce schéma est un document non liant, intégré au présent dossier dans les études régionales complémentaires (cf. C6). Il est validé par la Région et également mis en consultation publique. La fiche de mesures U14 et la carte de synthèse est conforme à ce schéma.

Conformité au guide pour l'aménagement régional

Texte et carte de détail/synthèse :

- *Distinguer chaque secteur propice au développement d'activités de tourisme et de loisirs (notamment dédié à la baignade), à protéger ou à renaturer et indiquer les mesures à prendre y relatives ;*
- *Distinguer les secteurs où les amarrage et installations des bateaux doivent être supprimés ;*
- *Distinguer les secteurs propices à l'implantation ou à l'agrandissement de ports ou d'installations d'amarrage collectifs, distinguer les secteurs et installations soumis à l'obligation de plan d'aménagement de détail ;*
- *Identifier les éventuels projets d'installation de loisirs ;*

Rapport explicatif :

- *Justifier les décisions prises par la région et notamment les critères sur lesquels se fonde la localisation choisie d'éventuels projets d'installations de loisirs.*

Le PDR doit donner un cadre pour mener les réflexions à l'échelle locale. Les fiches de mesures U13 et U14 prévoient l'intégration et l'affinage des principes d'aménagement par les communes riveraines par l'intermédiaire de leur planification locale (PDCom en principe). Dès lors, la Région renonce à produire une carte de détail pour le lac de Schifffenen (le lac de Morat et le canal de la Broye dispose d'une carte détaillée dans l'étude C3). L'échelle de la carte de synthèse est suffisante pour représenter les mesures envisagées.

Les rives sont subdivisées en trois types de secteurs :

- rive à vocation naturelle, où les places d'amarrage sont supprimées et relocalisées ;
- rive avec maintien de l'existant et utilisation extensive, où les places d'amarrage sont maintenues et regroupées collectivement et où les anciennes infrastructures sont démantelées ;
- rive à développer, où les places d'amarrage sont maintenues/augmentées et regroupées collectivement.

Cette subdivision peut être revue sur la base d'un projet concret et d'une solide justification.

En complément, les plages et zones de détente, ports, débarcadères et autres projets spécifiques liés aux rives sont identifiés sur la carte de synthèse et traités dans les deux fiches de mesures. Le développement touristique et des loisirs est admis dans les secteurs de rives à développer. D'éventuelles petites installations touristiques en lien avec le tourisme doux sont autorisées dans les

secteurs de rive à vocation naturelle et avec utilisation extensive, pour autant qu'ils n'entrent pas en conflit avec la préservation des milieux naturels.

Aucun secteur de rive à renaturer n'est identifié. Une planification cantonale sur cette thématique est en cours. Dans l'attente des résultats de cette planification, la Région renonce pour l'instant à identifier des tronçons de rives à renaturer. Elle prévoit dans le concept territorial et la fiche de mesures U13 l'intégration des résultats de la planification cantonale quand ils seront disponibles. A noter qu'une partie des plans d'eau des lacs de Morat et Schiffenen est concernée par une zone interdite au kitesurfing.

La stratégie de planification pour les rives du lac de Schiffenen se concentre sur la réorganisation des places d'amarrage existantes et la gestion des flux de visiteurs. Deux secteurs de rives à développer sont définis sur la commune de Courtepin, à Pensier (création d'un port) et près de la frontière communale avec Cormondes. Un secteur de maintien des amarrages existants (sous réserve de leur regroupement) est identifié à Cormondes.

Texte et carte de détail/synthèse :

- *Identifier les itinéraires touristiques existants, à améliorer ou à créer ;*
- *Identifier les cheminements existants ainsi qu'à améliorer ou à créer pour être accessibles au public le long des rives (chemins pédestres, pistes cyclables, parcours et pistes VTT) ;*
- *Identifier si nécessaires les mesures d'aménagement (routes, cheminements, stationnement, etc.) et les compléments du réseau routier à prévoir et les lieux de stationnement pour les voitures et les vélos.*

Les réseaux de mobilité douce utilitaire et de loisirs (pédestre, rollers et cyclables) à proximité des rives figurent sur la carte de synthèse. A ce titre, le sentier des rives du lac de Morat, dont la mise en œuvre est en cours, dispose d'une signature spécifique. En effet, ce sentier favorise l'accès du public le long des rives, il contribue à l'accessibilité piétonne des sites de regroupement des places d'amarrage et diminue le recours aux transports individuels motorisés. Il représente également une opportunité de mise en valeur des qualités paysagères et du potentiel touristique lacustre. La continuité du sentier des rives sur le Canton de Vaud est représentée sur la carte de synthèse pour la rive sud du lac. Concernant la rive nord, le sentier n'est pas représenté car la Commune de Vully-les-Lacs n'a pas encore statué sur son tracé définitif.

Les points d'accès désignent les emplacements où une amélioration des infrastructures de mobilité est nécessaire pour répondre au développement envisagé. Ils impliquent le développement d'une desserte adéquate tous modes confondus, en priorisant si possible la mobilité douce et les transports publics (étudiée au stade de la planification locale).

Texte :

- *Définir le seuil maximal des places d'amarrage par lac et par secteur, en tenant compte de la capacité du site en matière d'accessibilité, de stationnement et de trafic ;*
- *Définir la stratégie pour la mise en œuvre de la restructuration des amarrages, en fixant des priorités et des délais de réalisation.*

La répartition des places d'amarrage pour les rives du lac de Morat et du canal de la Broye est maintenue en l'état. Il est convenu qu'une augmentation du nombre de places d'amarrage peut être planifiée sous réserve de l'entrée en matière des cantons de Fribourg et Vaud. Le quota supplémentaire, non-localisé, sera attribué en cas de projet concret d'installation, sous réserve que le site soit apte à accueillir de nouvelles places d'amarrage (accessibilité, infrastructures d'accueil, intégration au cadre naturel et paysager) et que les places existantes du secteur de rives soient regroupées lors de la mise en service de cette installation.

En concertation avec la Sarine et la Singine, la Région a défini les seuils maximaux par communes riveraines du lac de Schiffenen. Ces seuils sont fixés en fonction de la capacité d'accueil des sites potentiels et du nombre d'amarrages existants (données de base fournies par la Section Lacs et cours d'eau). Ils sont légèrement augmentés par rapport au nombre de places d'amarrage existantes afin de faciliter le financement des futures installations.

La stratégie de mise en œuvre de la restructuration des amarrages est définie dans les fiches de mesures U13 et U14. Elle pourra être affinée par les communes en fonction de leurs besoins. S'agissant d'un travail routinier, la tâche cantonale de supprimer les places d'amarrages « sauvages » est retirée du PDR. A la place, le concept territorial et les deux fiches de mesures sont réorientés sur le rôle du Canton dans la relocalisation des places d'amarrage dans les ports et infrastructures collectives (non-renouvellement / octroi des autorisations et concessions).

2.3 Mobilité

2.3.1 Transports publics

La stratégie du PDR en vigueur se base sur la diminution de la saturation des lignes très fréquentées, la mutualisation des transports scolaires et des transports publics ainsi que quelques améliorations ciblées du réseau. Cette thématique est actualisée en fonction de l'avancée des planifications et travaux. Elle ne fait pas l'objet d'un traitement approfondi à l'image des autres thèmes de la mise en conformité du PDR.

Le groupe de travail « Transports publics » a été créé et l'objectif d'intégrer les transports scolaires à l'offre de transports publics est réalisé (p. ex. à Morat). Les documents sont mis à jour en conséquence. La Région souhaite maintenir le principe de mutualisation des lignes scolaires et lignes régulières de transports publics, au cas où le besoin se représente.

Le concept territorial est également mis à jour en fonction des études d'approfondissement sur le secteur stratégique du Löwenberg et de l'évolution des directives cantonales en matière de gestion de la mobilité (zones d'activités, installations génératrices d'un grand volume de trafic). Le raccordement au réseau de transports publics sera précisé dans le cadre du développement conceptuel du secteur stratégique.

Conformité avec le guide pour la planification régionale

Carte de synthèse :

- Reprendre, à titre indicatif, les planifications fédérale et cantonale (tracés ferroviaires et arrêts de transports publics).

Rapport :

- *Identifier les éventuels besoins d'amélioration des transports publics.*

Le réseau de transports publics est représenté sur la carte de synthèse.

La mise en conformité du PDR ne propose pas de nouveau besoin d'amélioration des transports publics.

2.3.2 Transports individuels motorisés

Pour les transports individuels motorisés, la stratégie du PDR en vigueur couvre deux thèmes à forte incidence spatiale, à savoir la coordination des projets régionaux avec le réaménagement de la Moosstrasse et les projets routiers planifiés dans le district.

Cette thématique est actualisée en fonction de l'avancée des planifications et travaux. Elle ne fait pas l'objet d'un traitement approfondi à l'image des autres thèmes de la mise en conformité du PDR.

Les projets suivants ne figurent plus dans le PDR :

- Chiètres : rond-point Sortie A1 / Murtenstrasse (réalisé) ;
- Morat : rond-point sortie A1 vers Morat / raccordement vers Lausanne (réalisé) ;
- Fräschels : projet de route de contournement (plus d'actualité).

Le projet d'assainissement du bruit routier de La Sonnaz s'étend également sur la localité de Pensier, raison pour laquelle il est repris dans le PDR.

La Moosstrasse est désormais une route nationale. Son entretien d'exploitation reste assuré par le Canton. Le reste de l'entretien (planification et travaux) est assuré par l'Office fédéral des routes (OFROU). De même, le groupe de travail "Moosstrasse" a été dissolu. Les documents du PDR sont mis à jour en conséquence. La mesure M2 est simplifiée, mais son objectif principal est maintenu, à savoir d'assurer la coordination de la planification, l'aménagement et l'entretien de la Moosstrasse avec les projets territoriaux d'importance régionale. La Moosstrasse bénéficie d'une signature propre sur la carte de synthèse.

Conformité avec le guide pour la planification régionale

Texte :

- *Identifier les éventuelles adaptations des routes intercommunales structurantes au niveau de la région ;*
- *Possibilité de définir des principes de gestion du stationnement.*

Carte de synthèse :

- *Reprendre, à titre indicatif, le réseau routier cantonal, ainsi que les projets de développement routier connus au moment de l'établissement du plan ;*
- *Identifier les éventuelles adaptations des routes intercommunales structurantes au niveau de la région.*

Rapport :

- *Justifier les décisions prises par la région.*

Le réseau routier cantonal et les projets routiers figurent sur la carte de synthèse. L'intention de revaloriser l'axe de communication Morat-Fribourg, plus particulièrement le tronçon entre Courtepin et Granges-Paccots, est introduite dans le concept territorial en raison de l'inadéquation des infrastructures existantes (trafic de camions important, traversées de localité, conflit avec les piétons et cyclistes, etc.). Plusieurs mesures sont déjà planifiées pour améliorer la sécurité de cet axe et sont reprises dans le PDR (route de contournement, mesures du plan sectoriel vélo). Le projet d'agglomération de Fribourg prévoit également des mesures pour améliorer la sécurité du tronçon jusqu'au Lavapesson. Comme cette question devra être approfondie en coordination avec le district de la Sarine, aucune mesure n'est à ce stade intégrée au volet opérationnel.

2.3.3 Mobilité douce

Le projet de mise en conformité du PDR maintient la stratégie régionale en matière de mobilité douce. Celle-ci se focalise sur la qualité des liaisons en mobilité douce entre les pôles d'attractivité et les arrêts de transports publics, ainsi que sur l'optimisation des réseaux de cyclotourisme et pédestre, en particulier dans la région des Grands-Maraïs et du Mont Vully dans une perspective touristique (voir chapitres ci-après).

2.3.4 Réseau cyclable

La fiche de mesures n° 16 (désormais M4) prévoyait dans un premier temps l'intégration de la planification cantonale cyclable ainsi que dans un second temps la réalisation d'une étude d'approfondissement pour optimiser le réseau régional cyclable et de chemins pour piétons. Cette première étape est mise en œuvre dans le présent projet. Le plan sectoriel vélo a été discuté en atelier afin d'identifier les mesures réalisées et proposer des compléments au réseau cantonal.

Conformité avec le guide pour la planification régionale

Texte :

- *Identifier, au besoin, des compléments au réseau cantonal permettant une meilleure coordination entre les réseaux cyclables communaux ;*

Carte de synthèse :

- *Planifier et représenter le réseau cyclable régional sur la base du réseau cyclable cantonal et des éventuels réseaux locaux existants ;*
- *Reprendre, à titre indicatif, le réseau cantonal et les réseaux locaux éventuels.*
- *Possibilité de reprendre, à titre indicatif, les itinéraires de cyclotourisme existants, projetés ou à améliorer de la planification cantonale ;*
- *Possibilité d'indiquer les éventuels itinéraires régionaux de cyclotourisme à créer, à améliorer ou à supprimer.*

Rapport explicatif :

- *Présenter l'évaluation des mesures nécessaires aux développements du réseau cyclable ;*
- *Décrire les éventuels itinéraires de cyclotourisme identifiés par les régions.*

Le réseau utilitaire du plan sectoriel vélo est repris sur la carte de synthèse. Les tronçons nécessitant des aménagements sont identifiés en tant que tronçons « à améliorer ». Pour simplifier la représentation sur la carte de synthèse, les réseaux utilitaire et de cyclotourisme sont représentés avec la même symbologie. Pour cette même raison, les tronçons à supprimer selon le plan sectoriel ne sont pas représentés sur la carte de synthèse (à l'exception de l'itinéraire de cyclotourisme entre Morat et Faoug, pour lequel le PDR prévoit une adaptation, voir chapitre suivant).

Sur cette base, la Région propose l'adaptation suivante :

- Chiètres : une partie du réaménagement de la traversée de localité a été réalisée et une bande cyclable est en cours d'aménagement sur la Murtenstrasse entre la gare et l'entrée d'autoroute. Les besoins d'amélioration sur ce tronçon sont donc supprimés.

A titre indicatif, plusieurs compléments régionaux au réseau cantonal cyclable sont introduits :

- liaisons cyclables existantes depuis Courtepin jusqu'à Villarepos, Greng et Misery ;
- liaison cyclable à l'étude entre Sugiez et Praz en raison de problèmes de sécurité pour les cyclistes circulant sur la route principale ;
- liaison cyclable à créer depuis la gare de Courtepin jusqu'à Pensier le long de la voie de chemin de fer. Cette proposition répond aux problèmes de sécurité pour les cyclistes sur la route cantonale (vitesse, manque de visibilité dans les contours, dépassements difficiles), exacerbés par le développement des vélos électriques. Cette nouvelle liaison pourrait également servir aux piétons (il n'y a actuellement aucun chemin sécurisé), et se concrétiser dans le cadre des travaux prévus sur la ligne de chemin de fer. Au stade de l'intention, la faisabilité de cette liaison doit être vérifiée par la commune de Courtepin, en collaboration avec les services cantonaux et les tpf.

La réalisation des liaisons préconisées pourra se faire dans le cadre des planifications communales ou de la mise en œuvre de l'étude d'approfondissement.

La carte thématique en annexe 6 du présent rapport distingue le réseau cyclable utilitaire et le réseau de cyclotourisme, et représente l'ensemble des mesures du plan sectoriel vélo ainsi que celles du PDR.

Texte :

- *Indiquer les lieux nécessitant du stationnement pour les vélos en lien avec les déplacements intercommunaux.*

Rapport explicatif :

- *Présenter l'évaluation sommaire des besoins en stationnement.*

Les liaisons piétonnes et cyclables intercommunales ont fait l'objet d'une première analyse (cf. annexe 7), en prenant en compte les paramètres suivants :

- Objectif : garantir un accès aisé aux équipements publics, services à la population et arrêts de transports publics. Il s'agit essentiellement de déplacements de type utilitaire (plus courts que des déplacements pour les loisirs).
- Distance entre localités considérée pour les déplacements cyclables : ≤ 2 km (à vol d'oiseau).
- Distance entre localités considérée pour les déplacements piétons : ≤ 1 km (à vol d'oiseau).

Les liaisons entre localités de différentes communes sont vérifiées lorsqu'elles répondent aux critères ci-dessus. Au-delà de ces distances, s'agissant de déplacements utilitaires, il est estimé qu'un autre moyen de déplacement est privilégié pour se rendre dans la localité (transports publics, voiture, etc.).

La majorité des liaisons concernent des déplacements à vélo (très peu de localités se situent à une distance inférieure à 1 km). Ces liaisons sont comprises dans le réseau cyclable cantonal, dont les mesures sont reportées dans le PDR (plan sectoriel vélo). Certaines liaisons sont également concernées par des itinéraires cyclables régionaux. Lorsqu'aucun itinéraire ou mesure n'existe, les localités ne disposent pas d'équipement ou service d'importance régionale justifiant le besoin de créer une liaison spécifique. Dans ces cas de figure, les localités sont généralement desservies par les transports publics et/ou disposent d'un service de transport scolaire.

La question des liaisons intercommunales a également été discutée en atelier. Plusieurs propositions de liaisons cyclables régionales, intercommunales ou non, ont été faites. Les liaisons intercommunales seront par ailleurs analysées plus en détail dans l'étude d'approfondissement.

Pour les besoins en stationnement vélo liés aux déplacements intercommunaux, la Région renvoie au plan sectoriel des parcs-relais (cf. chapitre 2.3.8). Elle traitera au besoin cette thématique dans l'étude d'approfondissement.

2.3.5 Cyclotourisme

La fiche de mesures M5 (en coordination avec la fiche M4) prévoit la réalisation d'une étude d'approfondissement pour optimiser le réseau régional de cyclotourisme et pédestre.

De même, le plan sectoriel vélo a été discuté en atelier afin d'identifier les mesures réalisées et proposer des compléments au réseau cantonal de cyclotourisme.

Conformité avec le guide pour la planification régionale

Carte de synthèse :

- Possibilité de reprendre, à titre indicatif, les itinéraires de cyclotourisme existants, projetés ou à améliorer de la planification cantonale ;
- Possibilité d'indiquer les éventuels itinéraires régionaux de cyclotourisme à créer, à améliorer ou à supprimer.

Rapport explicatif :

- Décrire les éventuels itinéraires de cyclotourisme identifiés par les régions.

Le réseau de cyclotourisme du plan sectoriel vélo est repris sur la carte de synthèse.

La Région propose plusieurs adaptations :

- Greng : le plan sectoriel vélo identifie une adaptation des itinéraires de cyclotourisme n°44, 99 et 480 par le Seeweg sur la commune de Greng, en remplacement du tronçon sur le chemin Fin du Mossard . Pour des questions de sécurité et afin d'éviter les conflits avec les autres usagers du chemin (piétons notamment), la Région propose à la place de faire passer ces itinéraires le long de la voie de chemin de fer entre l'Obélisque de Meyriez et le village de Faoug. Cette proposition implique des mesures constructives entre le Vieux Manoir et l'Obélisque (élargissement du chemin, revêtement), ainsi qu'un nouveau chemin entre l'Obélisque et le passage à niveau (sur le tracé du chemin agricole existant). Le tronçon existant sera supprimé lorsque le nouveau chemin aura été créé. S'agissant du réseau cantonal, aucun délai de mise en œuvre de la mesure n'est inscrit au PDR.
Cette solution a été confirmée avec les communes, le Service de la mobilité et les milieux touristiques concernés.
- Kleinbödingen : l'adaptation de l'itinéraire de cyclotourisme n°59 est réalisée.

La carte thématique en annexe 6 du présent rapport distingue le réseau cyclable utilitaire et le réseau de cyclotourisme, et représente l'ensemble des mesures du plan sectoriel vélo ainsi que celles du PDR.

2.3.6 Vélo tout terrain (VTT)

Actuellement, le district ne dispose pas d'itinéraire VTT SuisseMobile ou d'itinéraire recensé par l'office du tourisme régional. Le développement du réseau de VTT dans le Canton est en cours d'étude dans le cadre du projet Bike-In FR25. Une coordination avec le groupe de travail pour le district du Lac a été menée. Toutefois, en raison de différence de calendrier, les résultats du projet ne peuvent pas être repris dans la présente mise à jour du PDR. Ils seront intégrés à l'étude d'approfondissement. Les objectifs (provisaires) du projet pour le district du Lac figurent en annexe 8.

Le VTT n'est donc à ce stade pas traité en profondeur. La conformité au guide pour l'aménagement régional n'est dès lors pas développée pour cette thématique.

2.3.7 Chemins pour piétons et de randonnée pédestre

Comme pour la mobilité cyclable, le PDR en vigueur traite la mobilité piétonne sous l'angle utilitaire (accessibilité des pôles d'habitat, de sport et de loisirs, etc.) et touristique (région des Grands-Marais et du Vully). Cette stratégie est conservée dans le projet de mise en conformité.

Conformité au guide pour l'aménagement régional

Texte :

- *Identifier les liaisons piétonnes intercommunales manquantes ou inadaptées, sur la base du réseau routier cantonal et intercommunal ainsi que les mesures nécessaires en termes de type d'aménagement ;*
- *Possibilité de proposer des adaptations du réseau des chemins de randonnée pédestre.*

Carte de synthèse :

- *Représenter les liaisons piétonnes intercommunales manquantes ou inadaptées ;*

- *Représenter les éventuelles propositions d'adaptation du réseau des chemins de randonnée pédestre et leur raccordement au réseau existant.*

Rapport explicatif :

- *Justifier les décisions prises par la région.*

Les itinéraires de tourisme et de loisirs (pédestres et rollers) figurent sur la carte de synthèse. Le sentier des rives encore à réaliser est également identifié. Les fiches M4 et M5 précisent les mesures à entreprendre pour optimiser ce réseau.

Une première analyse des liaisons intercommunales est réalisée (cf. chapitre 2.3.4). A ce stade, il n'est pas identifié de liaisons intercommunales manquantes ou inadaptées. Cette question sera précisée dans l'étude d'approfondissement.

2.3.8 Transports multimodaux

Dans le PDR en vigueur, la stratégie régionale en matière de transports multimodaux consiste à développer des interfaces attractives aux gares de Chiètres, Morat et Sugiez afin d'encourager un rabattement vers les transports publics. Le projet de mise en conformité conserve cette stratégie et la complète en intégrant le plan sectoriel des parcs-relais. L'échéance de mise en œuvre est différenciée en fonction de l'importance des gares au sein du RER. Sur demande du Canton, la gare de Courtepin est ajoutée dans les gares prioritaires en raison de son importance.

Conformité au guide pour l'aménagement régional

Texte :

- *Mettre en évidence les éventuels compléments identifiés (parc-relais, stationnement aux arrêts de bus et besoin en covoiturage) et les éventuels principes de dimensionnement et de gestion relatifs à ces types de stationnements.*

Carte de synthèse :

- *Reprendre, à titre indicatif, la planification cantonale des parcs-relais et, si concerné, la planification des agglomérations des parkings d'échange ;*
- *Mettre en évidence les éventuels compléments identifiés (parc-relais, stationnement aux arrêts de bus et besoin en covoiturage).*

Rapport explicatif :

- *Justifier les décisions prises par la région.*

Le plan sectoriel des parcs-relais est intégré au projet de mise en conformité du PDR, aux niveaux stratégique et opérationnel (fiche de mesures M7) et en concordance avec sa stratégie initiale. Il n'est pas identifié d'autres compléments. A noter que la gare de Chiètres dispose déjà d'une infrastructure vélos. Celle-ci est figurée sur la carte de synthèse comme B+R à améliorer (au lieu de B+R à créer selon le plan sectoriel des parcs-relais).

2.4 Espace rural et naturel

2.4.1 Nature et paysage

Le PDR en vigueur contient une fiche de mesures (n°19) liée à la protection et mise en valeur du paysage, des espèces et des biotopes. Cette fiche porte sur la création de conceptions d'évolution du paysage, sur la base des actions prioritaires définies à l'époque dans le PDCant. La stratégie cantonale en la matière a entretemps évolué (notamment aux niveaux des outils) et la fiche n°19 a peu été mise en œuvre. Elle ne fait donc plus référence aux principes du PDCant actuel. Pour ces raisons, elle est supprimée.

Néanmoins, la Région est consciente de son patrimoine naturel, paysager et culturel et entend continuer à préserver ces qualités à l'avenir. Pour s'assurer qu'elles soient prises en compte le plus en amont possible dans la pesée d'intérêts, les inventaires de protection suivants figurent sur la carte de synthèse :

- inventaire des réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs d'importances nationale et internationale ;
- inventaire des sites de reproduction de batraciens d'importances nationale et cantonale ;
- inventaire des zones alluviales d'importance nationale ;
- inventaire des bas-marais d'importances nationale et cantonale ;
- inventaire des sites marécageux d'importance nationale ;
- inventaire des prairies et pâturages secs d'importances nationale et cantonale ;
- inventaire des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) ;
- inventaire des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS), sites d'importances nationale et régionale, périmètres construits et environnants avec catégories de protection 1 à 3 ;
- inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), tronçons d'importances nationale ou régionale, avec beaucoup de substance ;
- réserve forestière cantonale de Galm Süd ;
- inventaire des paysages d'importance cantonale ;
- corridors à faune d'importances suprarégionale et régionale.

Pour rappel, l'inventaire des paysages d'importance cantonale est traité au chapitre 2.2.5.

2.4.2 Forêt

Le fiche de mesure n°21 du PDR en vigueur prévoit l'intégration des résultats spatialement significatifs de la planification cantonale directrice des forêts. Cette planification a entre-temps été réalisée. Ses fiches de mesures sont axées sur la gestion et la qualité des forêts, les conditions-cadres de l'économie forestière et la sensibilisation et coordination des professionnels et de la population. Il s'agit d'objectifs et de principes non-spatialisés. Dès lors, la fiche de mesure n°21 du

PDR est supprimée et le concept territorial renvoie directement à la planification cantonale directrice des forêts pour la gestion des espaces forestiers du district.

2.4.3 Espace rural

Le thème de l'agriculture n'est pas encore traité dans le PDR car une étude de base est nécessaire pour bien cibler les objectifs et mesures à mettre en place. Ce thème sera intégré lors d'une prochaine mise à jour du PDR, sur la base des résultats de cette étude.

2.5 Environnement

2.5.1 Evacuation des eaux usées

La thématique est actualisée selon la planification cantonale en la matière. La stratégie et la fiche de mesures E1 intègre le regroupement des STEP prévu à l'horizon 2025-2027.

2.5.2 Gestion des déchets

Les fiches de projet du PDCant (P0301 et P204) sont intégrées à titre indicatif. La Confédération a refusé d'approuver la fiche de projet P0301 concernant la création d'un centre de biomasse sur le site de la compostière à Galmiz. Malgré ce refus, et dans l'attente qu'une solution soit trouvée, la Région maintient son soutien au projet de développement de ce site.

2.5.3 Energie

La stratégie et la fiche de mesures sont maintenues. La fiche de projet P0305 (site éolien des « Collines de la Sonnaz ») est mentionnée à titre indicatif.

2.5.4 Alimentation en eau potable

La gestion globale des eaux, notamment de l'eau potable, se fait désormais par bassin versant, ce qui permet de prendre en compte ses différentes dimensions. Cette approche est nouvelle : lors de l'élaboration du PDR, les structures prévues étaient en train d'être mises en place. Seuls des échanges informels ont donc pu être menés avec les personnes qui joueront un rôle clé dans la nouvelle organisation. Ceux-ci ont permis d'identifier les enjeux et les projets à prendre en compte dans le PDR. Les plans directeurs de bassin versant développeront cette thématique de manière globale et les résultats seront intégrés dans les mises à jour régulières du PDR.

Concernant l'eau potable, le rôle de coordination est assuré par une planification sectorielle cantonale. L'établissement du plan sectoriel des infrastructures d'eau potable (PSIE) est en cours. Il sera intégré au plan directeur cantonal lors d'une prochaine modification de celui-ci. Dans l'attente de cette vue d'ensemble, la Région a vérifié que, à son échelle, le développement de l'urbanisation prévu dans le PDR est coordonné avec les infrastructures envisagées dans les communes. Les plans d'infrastructures d'eau potable sont pour cela une source d'information, mais partielle et hétérogène. Ils garantissent l'adduction d'eau pour le développement prévu dans le plan directeur communal.

Dans le district du Lac, les pôles d'activités ou d'habitation qui induisent un développement significativement plus important que les secteurs d'extension communaux sont situés dans l'agglomération, dans le secteur du Löwenberg. Un important projet de captage est développé par

les communes concernées en collaboration avec le Canton, puisqu'il est lié à un secteur stratégique inscrit au PDCant. Le développement du secteur est lié à la réalisation de ce captage. La coordination a été réglée dans le cadre des études du secteur stratégique.

2.5.5 Espace réservé aux eaux

La nouvelle délimitation cantonale de l'espace réservé aux eaux est disponible depuis la fin de l'année 2022. Pour des raisons de calendrier, il n'est pas possible d'intégrer cette thématique de manière adéquate dans le projet de PDR. La mise en œuvre de l'espace réservé aux eaux dans les planifications locales aura un impact sur la zone à bâtir et les extensions du territoire d'urbanisation. Cet impact sera pris en compte dans le PDR lors d'une prochaine mise à jour (cf. fiches de mesures U1 et U10).

3. Autres éléments de conformité

3.1 Coordination avec les régions et cantons voisins

Plusieurs régions voisines du district du lac élaborent actuellement leur PDR. On peut par exemple mentionner les PDR de la Sarine et de la Singine ou encore le plan directeur régional intercantonal de la Broye. Ces régions, ainsi que la conférence régionale Berne-Mittelland et les cantons de Vaud et Neuchâtel ont participé à la consultation publique de la mise en conformité du PDR. Leurs remarques sont prises en compte (cf. rapport B2).

Le PDR prévoit plusieurs mesures à caractère interrégional, parfois reprises des planifications supérieures. Lorsqu'il s'agit de projets portés par la Région, la coordination avec les régions et cantons voisins est précisée dans les fiches de mesures concernées. Lorsqu'il s'agit d'une reprise de projets liés à des planifications cantonales, la coordination avec les régions et cantons voisins est pilotée par le Canton.

Mobilité douce

Les réseaux de mobilité douce utilitaire et de loisirs figurent sur la carte de synthèse. Pour certains itinéraires cyclables et cyclotouristiques, il est proposé des adaptations de tracé ou amélioration des chemins existants. Ces mesures sont reprises de la planification cantonale sectorielle.

L'adaptation de l'itinéraire cyclotouristique entre Greng et Faoug est une mesure du plan sectoriel vélo. Le PDR propose d'adapter cette mesure au niveau de la pointe de Greng. Les autorités vaudoises et fribourgeoises ont confirmé cette solution (Cantons et communes concernées). Pour les futures adaptations du réseau, la coordination avec des régions voisines sera assurée par l'intermédiaire de l'étude d'approfondissement (cf. mesures M4 et M5).

Planification des rives de lac

La planification des rives du lac de Morat dans le PDR Lac se base sur le « Concept d'aménagement des rives du Lac de Morat et du Canal de la Broye » (C3). Elle fait l'objet de plusieurs adaptations dans le présent projet de mise en conformité. Ce concept a été élaboré pour les communes riveraines du district du lac uniquement et précise que la concertation intercantonale est du ressort des services cantonaux fribourgeois. Ce principe est repris dans la fiche de mesures U13.

La planification des rives du lac de Morat côté vaudois est en cours, à un stade moins avancé que du côté fribourgeois. Un document-cadre est en cours d'élaboration pour fixer les études de base. Les projets à Salavaux (port et camping) sont liés aux résultats de ces études. La stratégie sera définie dans le plan directeur cantonal vaudois et mise en œuvre dans un plan directeur intercommunal.

Quant à la planification des rives du lac de Schiffenen, elle se base sur le schéma de synthèse (C6) élaboré en concertation avec les districts voisins.

Les régions voisines sont intégrées dans les instances concernées des mesures U13 et U14.

Infrastructure de sport et de loisirs

Le PDR priorise le développement des infrastructures de sport et de loisirs dans les centres et selon la desserte en transports publics. La mesure U12 prévoit la réalisation d'un concept régional des installations de sport et de loisirs. La coordination avec les régions voisines pour évaluer les synergies est exigée dans la mesure.

Tourisme

Au niveau touristique, la coordination avec les régions et cantons voisins concernent essentiellement la mobilité douce de loisirs (voir paragraphe Mobilité douce).