

Association des Communes de la Veveyse

Plan directeur régional

Rapport explicatif du volet opérationnel

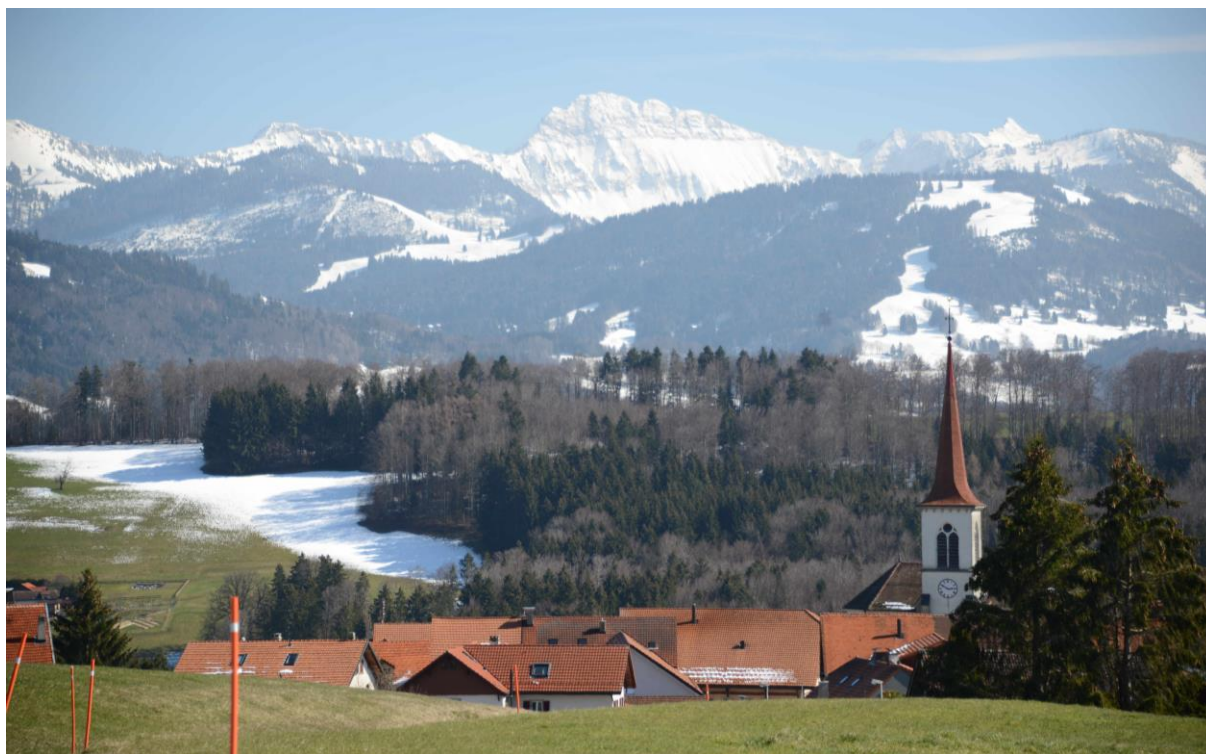


photo : Archam

Avant-projet - 27 mai 2022

2029_PDRV_AP_rapport_220527.docx

Mandant

Association des communes de la Veveyse (ACV)

pdr@acv-fr.ch

www.acv-fr.ch

Mandataire pilote

Archam et Partenaires SA

Route du Jura 43

1700 Fribourg

info@archam.ch

AR, pa

Table des matières

1	Introduction.....	5
1.1	Structure du PDR.....	5
1.2	Structure du volet opérationnel.....	6
1.3	Elaboration, légalisation et mise en œuvre du PDR.....	7
1.4	Coordination avec l'agglomération Rivelac	8
2	Démonstration du respect des exigences cantonales	9
2.1	Thématiques obligatoires et facultatives	9
2.2	Urbanisation	9
2.2.1	Territoire d'urbanisation	9
2.2.2	Densification et requalification	13
2.2.3	Zones d'activités	15
2.3	Mobilité.....	19
2.3.1	Coordination urbanisation et mobilité.....	19
2.3.2	Transports publics.....	21
2.3.3	Transports individuels motorisés	22
2.3.4	Mobilité combinée	23
2.3.5	Mobilité douce.....	24
2.3.6	Réseau cyclable.....	25
2.3.7	Cyclotourisme	26
2.3.8	Vélo tout terrain (VTT)	26
2.3.9	Chemin pour piétons.....	27
2.3.10	Chemins de randonnée pédestre.....	28
2.4	Environnement	29
2.4.1	Protection de l'air et lutte contre le bruit.....	29
2.4.2	Gestion globale des eaux	30
2.4.3	Épuration des eaux	33
2.4.4	Alimentation en eau potable	33
2.5	Tourisme	34
2.6	Equipements publics	36
2.7	Stands de tir	38
2.8	Patrimoine bâti, naturel et paysager.....	39
3	Analyse de durabilité.....	40
	Glossaire.....	42

1 Introduction

Avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et la révision du plan directeur cantonal (PDCant), certaines tâches d'aménagement du territoire sont désormais déléguées aux régions (districts). Pour répondre à ces nouvelles exigences, l'association des communes de la Veveyse (ACV) a débuté les travaux d'élaboration de son plan directeur régional (PDR) en automne 2020. Le PDR est composé d'un volet stratégique, un volet opérationnel ainsi que de plusieurs annexes faisant office d'études de base. En vue de la consultation publique et l'examen préalable des services cantonaux, le présent rapport explique le processus suivi par la région, les priorités retenues et la conformité du projet du PDR, en particulier le volet opérationnel, aux exigences cantonales. Il complète le rapport explicatif du programme d'aménagement régional (PAR).

1.1 Structure du PDR

Le projet de PDR se compose des documents suivants :

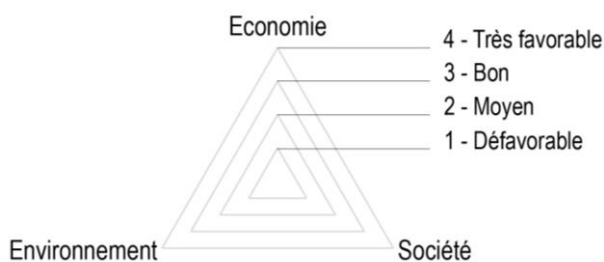
Documents liants	Documents non liants
1. Volet stratégique	
Programme d'aménagement régional (PAR)	Rapport explicatif du PAR Rapport de consultation du PAR
2. Volet opérationnel	
Mesures	Boîtes à outils
Carte de synthèse	Carte du collier de perles
Fiche de coordination : PDR Veveyse - Agglomération Rivelac - PDCn	Rapport explicatif (présent document)
3. Annexes	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rapport « Axe tourisme » 2. Volet mobilité - Diagnostic territorial 3. Analyse Boussole 21 n°1 4. Analyse Boussole 21 n°2 5. Etude « Densification » 6. Etude « Equipements publics » 7. Propositions d'adaptations du territoire d'urbanisation 8. Typologie des zones d'activités et des secteurs d'activités

1.2 Structure du volet opérationnel

Les mesures du PDR sont de type « projet », à savoir qu'elles portent sur des tâches spécifiques et localisées, et sont rédigées de manière à permettre à la région et aux communes d'identifier directement les actions à entreprendre pour leur mise en œuvre. Elles sont complétées par quelques mesures plus générales, s'appliquant à l'ensemble du territoire, portant généralement sur les tâches de gouvernance ou certains thèmes obligatoires du PDR (adaptation du territoire d'urbanisation, gestion des zones d'activités). Les mesures sont réparties par groupes d'utilisateurs, conformément à la structure adoptée dans le volet stratégique.

Elles contiennent les rubriques suivantes :

- *Organes responsables et instances concernées* : acteurs responsables ou impliqués dans la mise en œuvre.
- *Stratégies concernées et mesures liées* : renvoi aux stratégies et mesures connexes.
- *Introduction* : description de la situation initiale et des objectifs.
- *Réalisation* : liste des tâches de la mesure, avec identification des délais, des responsables et des moyens de mise en œuvre (par l'intermédiaire de la planification locale (PAL) ou d'autres outils).
- *Liens avec la carte de synthèse* : renvoi à la carte de synthèse localisant les principes de la mesure.
- *Durabilité* : évaluation de la contribution de la mesure aux trois piliers du développement durable, selon le barème ci-dessous.



- *Références* : données de base.

10 boîtes à outils sont également proposées pour appuyer les communes et la région dans la mise en œuvre des mesures. Ces boîtes à outils recensent des pistes d'action et bonnes pratiques dans des domaines variés tels que la densification, la promotion de la nature en milieu urbain, les processus participatifs ou encore la mobilité durable. Les boîtes à outils sont inspirées des résultats des ateliers participatifs et des propositions réalisées lors des séances de travail du PDR, et permettent également de répondre aux enjeux du développement durable identifiés dans les deux analyses de la durabilité du PDR (voir à ce sujet le chapitre 3 et le rapport explicatif du PAR). Elles permettent enfin une souplesse dans la mise en œuvre des mesures en donnant la possibilité aux communes de choisir les outils les plus adaptés à leur situation.

La carte de synthèse, établie au 1:25'000, fait ressortir la structure territoriale du district et localise les éléments liants du PDR.

Finalement, la fiche de coordination PDR Veveyse - Agglomération Rivelac - PDCn précise l'articulation entre le PDR et le projet d'agglomération Rivelac de 5^{ème} génération (PA5, voir le chapitre 1.4 à ce sujet).

1.3 Elaboration, légalisation et mise en œuvre du PDR

Processus d'élaboration

Les étapes d'élaboration du PAR sont décrites dans le rapport explicatif et le rapport de consultation du PAR.

Le volet opérationnel est construit sur la base des orientations retenues dans le PAR et les séances de travail ayant accompagné l'élaboration du PDR : séances du comité de pilotage (COFIL), séances du bureau du COFIL et entretien avec chaque commune (janvier 2022). En particulier, un grand nombre de mesures résultent directement des besoins concrets identifiés lors des rencontres avec les communes. Ces données de base sont complétées par plusieurs études spécifiques figurant en annexes du PDR, fournissant un diagnostic concernant la densification, le tourisme et les équipements publics (les résultats de ces études sont présentés dans les chapitres 2.2.2, 2.5 et 2.6).

Avant leur finalisation, les mesures ont été évaluées sous l'angle de leur contribution à la durabilité. Sur cette base, elles ont été consolidées de manière à améliorer leur apport au développement durable. A noter que certaines mesures, par leur nature (lorsqu'il s'agit d'une surface importante à urbaniser par exemple), ne peuvent pas contribuer de manière optimale à tous les piliers du développement durable. Le PDR propose toutefois des principes et outils permettant de limiter leurs impacts négatifs.

Procédure de légalisation

Le PAR a déjà fait l'objet d'une première consultation auprès des acteurs de la région et services cantonaux, du 10 septembre au 10 décembre 2021. Il a été adapté pour tenir compte des remarques issues de la consultation (voir également le rapport explicatif et le rapport de consultation du PAR).

Conformément à loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions et son règlement (LATEC et ReLATEC), la Conférence des Syndics donne son accord pour mettre en consultation publique le projet de PDR auprès des autorités publiques et particuliers durant 2 à 3 mois et le transmettre à la direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) pour examen préalable durant 3 mois.

A la fin de la consultation/examen préalable, le PDR sera au besoin adapté en fonction des prises de position et des préavis des services cantonaux et un rapport de consultation sera produit. Le PDR sera adopté par la Conférence des Syndics puis transmis à la DIME pour examen final et approbation par le Conseil d'Etat.

Conformément à l'art. 32 de la LATEC, le PDR lie les autorités cantonales, les autorités communales et les régions voisines.

Mise en œuvre et suivi

La mise en œuvre du PDR est assurée par la région, par l'intermédiaire d'organes de gouvernance spécialement créés et d'un futur coordinateur régional, ainsi que des communes. Certaines tâches sont également déléguées au canton. La région est responsable de suivre de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures et d'organiser les procédures de mises à jour du PDR, au moins une fois par législature. Ces procédures permettent d'intégrer les résultats des études complémentaires demandées dans les mesures, d'intégrer de nouvelles thématiques, d'effectuer un bilan de mise en œuvre et d'adapter en conséquence les stratégies et mesures. La région doit effectuer un bilan général au minimum tous les 10 ans.

L'analyse de durabilité de même que la consultation du PAR ont mis en évidence l'intérêt de traiter les thématiques suivantes :

- énergies ;
- biodiversité ;
- agriculture et sylviculture ;
- paysage.

Ces thématiques ne font pas partie du programme des études.

La thématique des énergies sera prise en compte lors de la prochaine mise à jour du PDR, en fonction des résultats de l'étude de base à réaliser (cf. mesure 100). Pour les autres thématiques, il sera nécessaire au moment de la mise à jour d'évaluer les besoins régionaux de manière à prioriser les éléments à intégrer.

1.4 Coordination avec l'agglomération Rivelac

Lors de l'élaboration du PDR, la coordination avec le PA5 a été assurée grâce à la représentation de l'agglomération Rivelac au sein du bureau du COPIL et du COPIL.

Les calendriers des deux projets diffèrent, puisque le dépôt du PA5 est prévu pour mars 2025. Pour prendre en compte ces différences de calendrier, la fiche de coordination entre le PDR, l'agglomération Rivelac et le plan directeur cantonal vaudois (PDCn) liste les éléments d'importance cantonale du PDR ayant un impact sur le PA5, sur la base de la terminologie propre à chaque canton. Cette fiche est intégrée au volet opérationnel, en tant que document liant, de manière à soumettre ces différents points à l'examen du canton de Vaud.

2 Démonstration du respect des exigences cantonales

Pour faciliter la vérification de la conformité du PDR, le présent chapitre reprend la structure du guide pour l'aménagement régional et documente la prise en compte de ses exigences point par point.

Les mesures du PDR sont interconnectées et exercent une influence sur un grand nombre de thématiques. Seules les mesures principalement concernées sont citées dans la rubrique « Mesure(s) concernée(s) » ci-après.

2.1 Thématiques obligatoires et facultatives

En plus des thématiques obligatoires devant être traitées à l'échelle régionale (urbanisation, mobilité et environnement), l'ACV a choisi d'aborder plusieurs autres thématiques facultatives dans son projet de PDR, à savoir le tourisme, les infrastructures publiques (y compris stands de tir) ainsi que la durabilité.

Les autres thématiques telles que l'énergie, l'espace agricole, le patrimoine, la nature et le paysage sont parfois traitées de manière indirecte mais ne font pas l'objet de stratégies ou de mesures spécifiques. Le PDR étant un outil évolutif, certaines thématiques seront ou pourront être intégrées lors d'une prochaine mise à jour du PDR.

2.2 Urbanisation

2.2.1 Territoire d'urbanisation

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	100	Commission aménagement du territoire
	101	Territoire d'urbanisation

Traitement de la thématique

Conformément aux nouvelles exigences cantonales, la région peut procéder à des propositions d'adaptations du territoire d'urbanisation (TU) défini dans le PDCant par l'intermédiaire du PDR. Pour ce faire, la région a consulté les communes au moyen d'un questionnaire et lors 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.

Plusieurs adaptations sont proposées en lien avec la révision en cours des planifications locales des communes. Les propositions d'ajouts du TU correspondent à de nouvelles zones à bâtir ou extensions de la zone à bâtir prévues dans les plans directeurs communaux (PDCCom). Les ajouts du TU dont la surface est importante sont liés à des projets d'importance régionale (quartiers modèles, équipements régionaux, zones d'activités régionales, etc.). Les suppressions du TU correspondent aux dézonages et extensions du TU du PDCant non reprises dans les PDCCom. Les adaptations du TU sont prises en compte depuis 2017, après que le territoire d'urbanisation ait été fixé dans le PDCant.

Finalement, grâce aux efforts consentis par les communes, les propositions d'adaptations du territoire d'urbanisation ont permis de constituer un solde régional d'env. 2.26 ha, non utilisé et non cartographié, qui pourra être utilisé par la région en fonction des besoins. La mesure 101 détaille la procédure de mise à jour

du territoire d'urbanisation, dès l'approbation du PDR et durant sa mise à jour régulière (une fois par législature). La commission d'aménagement du territoire (mesure 100) est responsable d'organiser cette procédure et de gérer l'attribution du solde régional du TU en fonction de la priorisation des projets.

Conséquence du projet d'agglomération Rivelac

Le périmètre du projet d'agglomération Rivelac de 5^{ème} génération (PA5, dont le dépôt est prévu en 2025) comprend les communes d'Attalens, Bossonnens, Châtel-St-Denis, Granges et Remaufens. Ces communes sont dès lors soumises aux dispositions particulières des agglomérations en priorité d'urbanisation 1. Pour ne pas bloquer le PDR en raison des différences de calendrier, le PDR prévoit une phase transitoire dans l'attente de l'approbation du PA5 : les projets stratégiques de quartiers modèles (Attalens et Bossonnens) et équipement régional (Bossonnens), équivalant aux *secteurs stratégiques* de l'agglomération Rivelac, sont considérés en priorité d'urbanisation 2, au même titre que Châtel-St-Denis. Ces projets stratégiques mobilisent une surface d'environ 4.1 ha de TU, qui passe de la priorité 4 à la priorité 2, et est dès lors compensée par le solde du TU en priorité 2. Une fois le PA5 approuvé, l'enveloppe du territoire d'urbanisation devra être réévaluée pour les communes susmentionnées.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Rapport

- *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.*

Tous les projets du PDR nécessitant une affectation à la zone à bâtir sont situés dans le TU.

Selon le guide pour l'aménagement régional, les propositions de modifications du TU doivent tenir compte des critères suivants :

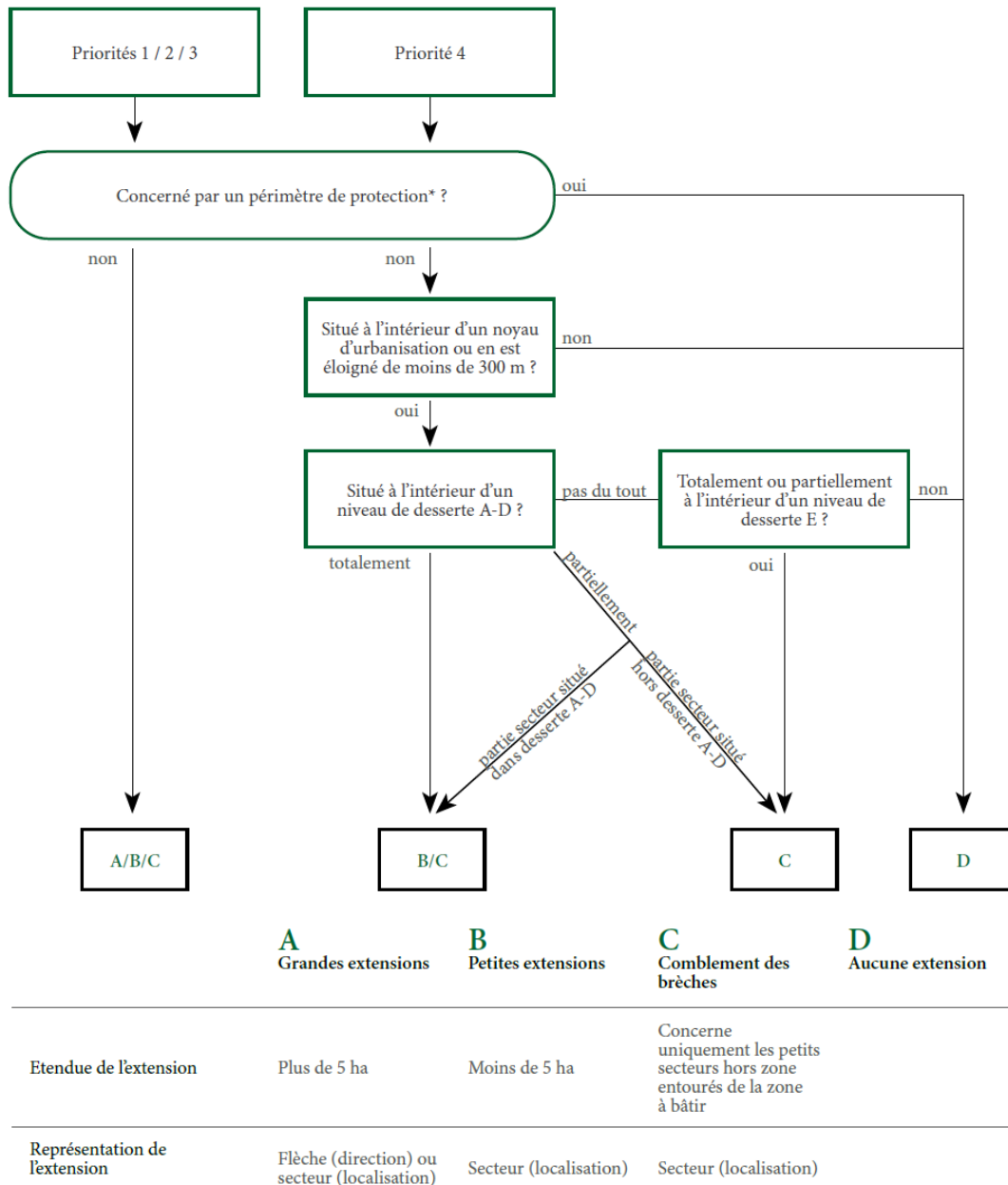


Figure 1 : extrait du guide pour l'aménagement régional, FR, 2021.

Les périmètres de protection comprennent : zones de dangers moyens/élevés, périmètres/zones de protection de la nature, zones de protection des eaux souterraines, zones de protection du paysage, forêt et eaux et zones de protection patrimoniales (ISOS nationaux avec objectif de sauvegarde A). A cela s'ajoute encore le critère de la continuité avec la zone à bâtir existante (conformément au thème T101 du PDCant).

La conformité des propositions d'adaptations du TU est détaillée dans l'annexe n°7 (carte et tableaux). Quelques propositions d'adaptations du TU ne respectent pas tous les critères cantonaux, mais sont maintenues dans le projet de PDR après pesée des intérêts :

- Adaptation n°1, Bossonnens : mise en zone en qualité de desserte E¹. Cette mise en zone, inscrite dans le plan d'aménagement local (PAL) de la commune, est effectuée à la suite d'une rocade. L'amélioration de la desserte en transports en commun (TC) est prévue grâce au déplacement de la gare de même qu'une liaison de mobilité douce (MD) en direction de la future gare.
- Adaptation n°6, Châtel-St-Denis : mise en zone concernée par une zone de danger moyen. Cette mise en zone, inscrite dans le PAL de la commune, est effectuée à la suite d'une rocade. La zone de danger concerne une faible surface du secteur. Par ailleurs, la qualité du développement et la protection contre les dangers naturels sera notamment assurée grâce à la maîtrise foncière publique d'une partie des terrains et l'élaboration d'un plan d'aménagement de détail (PAD).
- Adaptation n°20, Châtel-St-Denis : mises en zone centre protégée (ZCP) dans un site ISOS national avec objectif de sauvegarde de niveau A. Ces mises en zone, inscrites dans le PAL de la commune, correspondent à de petites adaptations de la ZCP au parcellaire selon l'occupation du sol existante.
- Adaptation n°26 : mise en zone d'intérêt général en qualité de desserte E. Il s'agit d'une mise en zone d'intérêt général de faible surface afin de mettre en conformité de l'affectation selon l'occupation du sol existante (déchetterie). Elle est inscrite dans le PAL de la commune.
- Adaptation n°30, La Verrerie : extension du territoire d'urbanisation en qualité de desserte E. Cette extension est inscrite en extension de la zone à bâtir dans le PDCom. Elle permet d'assurer la continuité entre deux zones à bâtir de la localité du Crêt-près-Semsaies. Elle concerne un secteur déjà largement bâti à l'est et un secteur libre à l'ouest. En ce sens, elle s'apparente à une brèche.

Le quota de TU attribué à la région est respecté (697 ha), de même que la répartition par priorité d'urbanisation, en considérant le changement de priorité d'urbanisation des communes situées dans le périmètre de l'agglomération Rivelac.

Le bilan des ajouts et suppressions du TU est le suivant :

Priorité 2	+1.26 ha
Priorité 3	0 ha
Priorité 4	+ 1 ha
Total	+ 2.26 ha

Le bilan indique une surface de 2.26 ha, correspondant à une réduction du territoire d'urbanisation, que la région pourra redistribuer pour les projets futurs en fonction de sa stratégie de développement. A ce stade, l'hectare de TU en priorité 4 est réservé aux extensions des zones d'activités d'importance locale. Aucun changement n'est réalisé en priorité d'urbanisation 3. Cette priorité d'urbanisation concerne uniquement la commune d'Attalens, dont la révision du PAL n'est pas assez avancée pour être prise en compte dans le PDR.

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.*

¹ Lorsqu'il est fait référence à la qualité de desserte en TC, il s'agit de l'état actuel ne prenant pas en compte l'amélioration du réseau prévue pour 2023. Ces données actualisées seront intégrées au PDR dès qu'elles seront disponibles.

Les propositions d'adaptation du territoire d'urbanisation figurent sur la carte de synthèse, à savoir :

- Ajout : mises en zone, extensions de la zone à bâtir dans les PDCoM.
- Suppression : dézonages, extensions du TU non reportées dans les PDCoM.

L'état final du territoire d'urbanisation est représenté sur la carte de synthèse : certaines surfaces sont approuvées, d'autres sont par contre envisagées ou au stade de l'examen préalable/final. La mesure 101 fixe un délai d'adaptation des PAL pour mettre en œuvre les modifications du TU proposées par le PDR.

2.2.2 Densification et requalification

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	111	Densification et requalification des centres bien desservis
	121	Renforcement du centre de Porsel
	122	Cadre de vie aux Paccots
	123	Densification douce à Saint-Martin
	131	Quartier modèle à Attalens
	132	Quartier modèle à Bossonnens
	133	Quartier modèle à Semsales
	134	Quartier modèle intercommunal à la gare de La Verrerie
Actifs	223	Zone d'activités régionale à Semsales

Traitement de la thématique

La question de la densification et requalification a fait l'objet d'une étude spécifique figurant en annexe n°5 du PDR. Seuls les principaux résultats sont repris dans le présent chapitre. Pour tout complément, il est possible de se référer à cette étude.

L'étude s'est concentrée sur les secteurs avec surface importante et qualité de desserte en TC de niveaux ABC. Elle n'a pas porté sur la densification à petite échelle (par ex : densification en fonction du volume le plus dense, dent creuse), plus ponctuelle et nécessitant une intervention circonstanciée, dès lors de compétence communale.

Hors des secteurs avec une bonne qualité de desserte et dans un souci d'équilibre régional, le PDR propose plusieurs mesures ciblées sur la base des besoins identifiés avec les communes lors des entretiens :

- 121 - Renforcement du centre de Porsel
- 122 - Cadre de vie aux Paccots
- 123 - Densification douce à Saint-Martin

En accompagnement de ces mesures, plusieurs boîtes à outils fournissent des pistes d'action pour appuyer les communes dans la mise en œuvre des différentes tâches. Ces mesures permettent d'activer un levier supplémentaire travaillant à la valorisation des localités, en complément du renforcement de l'offre en tourisme doux et du développement de la desserte en TC. La création d'un groupe pour encourager le partage d'expériences et les synergies dans ce domaine est également proposée.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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 :

- *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.*

L'étude de densification et requalification identifie plusieurs secteurs d'intérêts, pressentis pour le développement de quartiers modèles (Attalens, Bossonnens, Semsales, gare de La Verrerie), respectivement d'une zone d'activités régionale (Semsales). Pour ces secteurs, les mesures correspondantes traduisent les stratégies du programme d'aménagement régional (PAR) en objectifs et recommandations à mettre en œuvre par l'intermédiaire des planifications locales.

L'étude met particulièrement en évidence les opportunités de développement à proximité directe des gares (quartiers modèles). Ces secteurs représentent de rares opportunités de réaliser des quartiers centraux et attractifs, avec une desserte optimale et en intégrant dès le début de la réflexion des notions de développement urbain durable. L'accent est par exemple porté sur le rayonnement du quartier à l'échelle extra-communale (nouvelle offre de services et équipements), son accessibilité en TC et en MD ainsi que sur la participation des acteurs régionaux et de la population. Les mesures tiennent également compte des conditions locales discutées lors des rencontres avec chaque commune.

Les mesures assurent la coordination avec les autres projets d'importance régionale tels que les équipements régionaux et pôles multimodaux. Des propositions d'adaptation du territoire d'urbanisation sont réalisées au besoin pour permettre le développement de ces secteurs d'intérêt. A noter qu'aucun des secteurs n'est concerné par un site pollué.

L'étude de densification et requalification relève également des enjeux d'ordre général en lien avec la densification des localités :

- gestion du stationnement liée à l'arrivée de nouveaux habitants ;
- coordination de la densification avec la requalification plus globale des centres de localité (espaces publics, mixité de services, etc.) ;
- intégration paysagère des mesures de densification, en particulier dans le patrimoine bâti ;
- acceptabilité des mesures de densification par la population.

A ce titre, la mesure 111 formule des recommandations destinées à la densification et requalification des centres avec qualité de desserte en TC de niveaux ABC, pouvant également être mises en application dans l'ensemble de la zone à bâtir. Le plan directeur cantonal (PDCant) mentionne déjà plusieurs objectifs en matière de densification et requalification. La mesure 111 approfondit certains de ces objectifs, particulièrement importants au regard de la stratégie régionale.

Tous les secteurs concernés par des mesures de densification et requalification sont indiqués sur la carte de synthèse.

2.2.3 Zones d'activités

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	134	Quartier modèle intercommunal à la gare de La Verrerie
Actifs	200	Gestion des zones d'activités
	211	Zones d'activités locales
	221	Secteur stratégique « Pra-de-Plan et Dailly » à Châtel-St-Denis
	222	Zone d'activités régionale à Granges
	223	Zone d'activités régionale à Semsales
	231	Accessibilité du secteur stratégique
	232	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Granges
	233	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Semsales

Traitement de la thématique

La gestion des zones d'activités est désormais une tâche de l'aménagement régional. En complément du secteur stratégique défini par le PDCant, la région distingue dans le PDR les zones d'activités d'importances régionale et locale (« autres zones ») et répartit l'enveloppe de surfaces d'extension entre les types de zones d'activités. Avec la stratégie définie dans le PAR, la région fait un pas supplémentaire en encourageant le développement qualitatif des surfaces d'activités du district. Par l'intermédiaire de la commission aménagement du territoire, le PDR met en place la structure de gouvernance en charge de la gestion stratégique des zones d'activités. Le modèle choisi attribue à la région les tâches nécessitant d'avoir une vision d'ensemble de l'état des zones d'activités, telles que la mise à jour de la base de données cantonales SyZACT, la répartition et attribution des surfaces d'extension ou la mise en réseau des communes et acteurs économiques en fonction des demandes d'implantation et de déménagement des entreprises. Les communes sont en charge de l'aménagement et de la planification des zones.

Avec le PDCant, le Canton a défini les besoins en zones d'activités par district (état en 2017) à l'horizon 2035. Pour le district de la Veveyse, il s'agit des valeurs suivantes :

	[ha]	Besoins d'ici 2035	Surfaces disponibles	Potentiel de mise en zone
Secteur stratégique		10	7.15	2.85
Autres zones		9.35	8.71	0.64
Total		19.35	15.86	3.49

Par la suite, les communes ont renseigné l'état de leurs zones d'activités sur la base de données cantonales SyZACT (ci-après SyZACT). Ces données, validées par le service de l'aménagement du territoire et des constructions (SeCA), ont permis de mettre à jour les besoins en zones d'activités de la Veveyse :

	[ha]	Solde des besoins d'ici 2035		Surfaces disponibles		Potentiel de mise en zone	
Secteur stratégique	9.95	(-0.05)		2.18	(-4.97)	7.77	(+ 4.92)
Autres zones	8.72	(-0.63)		7.68	(-1.03)	1.04	(+ 0.4)
Total	18.67	(-0.68)		9.86	(-6.00)	8.81	(+ 5.32)

Ce potentiel d'extension total de 8.81 ha, est réduit de 1.43 ha correspondant à une mise en zone d'activités à Granges, approuvée ultérieurement et non comptabilisée dans SyZACT. Finalement, le potentiel

d'extension considéré dans le PDR s'élève à **7.38 ha**, à répartir entre le secteur stratégique, les zones régionales et les zones locales (cf. rubrique ci-après).

Le PDR définit trois niveaux de zones d'activités, auxquels est attribué le potentiel d'extension suivant :

- Secteur stratégique « Pra-de-Plan et Dailly » à Châtel-St-Denis (régi par le PDCant) : + 5.37 ha
- Zones d'activités régionale à Granges et Semsales : + 1 ha
- Zones d'activités locales (toutes les autres zones d'activités) : + 1 ha

L'option de créer une zone d'activités régionale supplémentaire à la gare de La Verrerie est maintenue ouverte dans le PDR. Les mesures 200 et 134 précisent les modalités pour confirmer et développer cette zone.

Adaptation de la délimitation du secteur stratégique

Le secteur stratégique est implanté sur le territoire communal de Châtel-St-Denis mais sa gestion est majoritairement de compétence cantonale. La coordination entre les instances communales et cantonales est dès lors déterminante afin de concilier les besoins de l'économie cantonale avec les réalités locales. Dans ce cadre, la mesure 221 propose une adaptation des limites du secteur stratégique en excluant la zone d'activités locales au lieu-dit « Fleur Berra ». En effet, le déplacement de la gare à Châtel-St-Denis a libéré un secteur central et stratégique pour la commune en raison de son fort potentiel de requalification. La commune a saisi cette opportunité de densification en planifiant le développement d'un quartier mixte, augmentant l'attractivité de son cœur de localité. Les entreprises locales implantés sur le site de l'ancienne gare doivent déménager dans une zone d'activités de la commune, plus adaptées à l'exercice de leurs activités. La zone d'activités privilégiée pour accueillir ces entreprises se situe au lieu-dit « Fleur Berra », faisant actuellement partie du secteur stratégique.

Pour cette zone, la commune a intégré dans son PAL l'obligation d'établir un PAD (« Zone industrielle Sud »), avec pour objectif un développement cohérent des entreprises relocalisées sur le plan urbanistique, paysager et en matière d'accessibilité. La commune entend également mener une politique foncière active sur l'ensemble du secteur.

Une compensation à ce déclassement pourra être étudiée avec la commune.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- Possibilité de définir un quota de zones d'activités dédié à un secteur stratégique ainsi qu'un quota dédié aux « autres zones d'activités ».
- 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.

Carte de synthèse :

- 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.

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

La sélection des zones d'activités régionale se base sur les critères du PDCant (thème T104), complétés par plusieurs critères régionaux :

Critères cantonaux	Critères régionaux
<ul style="list-style-type: none">▪ Zone d'activités existante avec min. deux entreprises en activité▪ Possibilité de création de réseaux de mobilité douce attractifs▪ Qualités de desserte en TC de niveau D et niveau β en transports individuels motorisés (TIM) au min.	<ul style="list-style-type: none">▪ Equilibre régional▪ Réserves disponibles▪ Potentiel d'extension▪ Connexion à une centralité de services▪ Type d'activités existantes

L'évaluation des zones selon ces critères fait ressortir 4 zones d'activités régionales potentielles. À la suite des séances du groupe technique et du COPIL, les zones de Granges et Semsales sont retenues pour les raisons suivantes :

- Granges, Pré de Sales : cette zone d'activités dispose de réserves importantes et d'un potentiel d'extension (extension du territoire d'urbanisation). Elle répond par ailleurs à l'ensemble des critères cantonaux et régionaux, bien que l'accessibilité en TC pourrait encore être améliorée (qualité de desserte de niveau D partielle). Cette zone est orientée vers le secteur de Palézieux-gare (considéré en tant que site stratégique du canton de Vaud), disposant d'une excellente connexion en TC vers Lausanne, Berne et Fribourg. Le développement du site stratégique de Palézieux-gare, prévu à court et moyen terme, permet d'envisager des synergies avec la zone d'activités régional ainsi qu'une amélioration de son accessibilité (construction d'un parc-relais en aval des voies). Enfin, cette zone d'activités présente l'avantage de ne pas avoir de voisinage direct avec des zones résidentielles.
- Semsales, Le Désovy : cette zone est conforme aux critères cantonaux et régionaux, à l'exception de la desserte en TIM. Elle dispose en revanche d'une bonne desserte en TC et d'un potentiel intéressant pour l'accessibilité en MD. La zone se situe dans la continuité du village, permettant des synergies avec l'offre d'activités et de services dans le reste de la localité. La zone d'activités est par ailleurs inscrite dans la planification locale en tant que site stratégique de développement (soumis à PAD). Dans une perspective d'équilibre régional, son développement est particulièrement important afin de renforcer le tissu économique de la Haute-Veveyse.

		Desserte	> 2 entreprises	Connexion mobilité active attractive	Type d'activités	Réserves [ha] selon SyZACT	Potential d'extension	Equilibre régional	Commentaires
✓	Attalens - Rte de Granges					0.3			Opportunité pour habitat ?
	Bossonnens - Verdun					1.3			
	Granges - Pré de Sales					2.2			Développement Palézieux
	Semsaies - Le Désovy					0.3			Hub zones d'activités, site stratégique au PAL
✗	Tatroz - Remaufens					0.1			Voisinage (zone résidentielle)
	La Verrerie					0.0			Pas de centralité de services à proximité, DN, exploitation agricole
	Semsaies - Clos Liavau					0.0			
	Semsaies - La Rougève					0.3			
	Le Flon - Porsel					0.6			
	Le Flon - Pont					0.0			SDA
	Châtel-St-Denis - Migros					0.0			
	Châtel-St-Denis - Jonction					0.8			
	Châtel-St-Denis - ZI sud					1.6			Relocalisation entreprises locales
	Châtel-St-Denis - La Planière					0.0			
	Attalens - Franex					1.0			
	Attalens - Ch. du Petit Vallon					0.0			

Figure 2 : synthèse de l'évaluation des zones d'activités sous l'angle des critères cantonaux et régionaux.

La répartition du potentiel d'extension se base sur les priorités du volet stratégique, l'analyse SyZACT (répartition du potentiel de mise en zone entre le secteur stratégique et les « autres zones ») et la situation des zones d'activités dans les PAL. Le potentiel d'extension du secteur stratégique est le plus important en surface. Il est toutefois réduit de quelques hectares pour des raisons paysagères (préservation de l'armature verte des collines dans le PDCOM de Châtel-St-Denis). Afin de maintenir un tissu économique local dynamique, le solde du potentiel est réparti à parts égales entre les zones régionales et les zones locales.

La répartition des surfaces d'extension et la procédure pour étendre les zones d'activités est fixée dans les mesures. La carte de synthèse localise les différents types de zones d'activités et les secteurs dans lesquels les zones cantonale et régionale peuvent s'étendre selon les surfaces attribuées. La coordination avec le territoire d'urbanisation est assurée.

A noter que les secteurs d'extension des zones d'activités locales, liés à des projets d'agrandissement d'entreprises existantes, ne sont pas localisés sur la carte de synthèse. Pour répondre à ces besoins d'extension de petite envergure, une surface de 1 ha de TU en priorité d'urbanisation 4, non cartographiée, leur est réservée.

La commission aménagement du territoire est responsable de la mise à jour annuelle de SyZACT. Cette mise à jour permet d'actualiser le potentiel de mise en zone, et de revoir au besoin la répartition des extensions en fonction de la typologie des zones et secteurs d'activités (cf. annexe 8).

Aucune commune ne doit revoir l'affectation ou la taille de leurs réserves en zones d'activités légalisées.

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.

Rapport :

- Démontrer la conformité des zones aux critères de desserte en transport individuel motorisé, en transports publics et en mobilité douce.

Afin de développer des zones d'activités régionales attractives et connectées, les zones régionales doivent être développées selon un concept d'urbanisation. Ce concept précise les conditions-cadre du développement et de la requalification de la zone (vocation, intégration territoriale, accessibilité, etc.). Il garantit ainsi un développement qualitatif de ces zones et une utilisation optimale des réserves. Le concept doit également préciser la mise en œuvre des mesures de mobilité nécessaires pour pallier le manque d'accessibilité en TC, MD ou TIM pour chaque zone régionale. Les mesures 232 et 233 précisent les actions à entreprendre (liaisons de MD et mesures liées à la mobilité des entreprises, voir également le chapitre 2.3 du présent rapport). Plusieurs boîtes à outils sont mises à disposition en appui. Les liaisons de MD figurent sur la carte de synthèse.

A noter que la desserte en TC sera renforcée sur les différents sites d'activités d'importance cantonale et régionales (cf. mesures 413, 422 et renforcement de la desserte en TC avec l'horaire 2023).

2.3 Mobilité

Le thème de la mobilité a fait l'objet d'une étude spécifique figurant en annexe du PDR (n°2). Cette étude propose un diagnostic détaillé de la situation 2021-2022 des thématiques liées aux déplacements dans la Veveyse. Les résultats majeurs de ce diagnostic sont repris dans le PAR, avec notamment la mise en évidence des enjeux principaux. Ce travail a permis de penser la stratégie globale du PDR et celles propres à chaque groupe d'usagers, ainsi que les mesures qui en découlent. Seuls les principaux résultats sont repris dans les chapitres ci-après. Pour tout complément, il est possible de se référer à cette étude.

2.3.1 Coordination urbanisation et mobilité

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	111	Densification et requalification des centres bien desservis
	131	Quartier modèle à Attalens
	132	Quartier modèle à Bossonnens
	133	Quartier modèle à Semsales
	134	Quartier modèle intercommunal à la gare de La Verrerie
	141	Equipement régional à Bossonnens
	143	Equipement régional à Châtel-Saint-Denis (Lussy)
Actifs	231	Accessibilité du secteur stratégique
	232	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Granges
	233	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Semsales
Usagers des TC	Toutes les mesures	

Traitement de la thématique

La mobilité étant un thème transversal du PDR, elle est traitée dans chacun des groupes d'usagers, et à fortiori dans le groupe des Usagers des TC. La coordination entre urbanisation et mobilité ressort particulièrement dans le traitement des éléments suivants :

- L'amélioration du réseau TC par les mesures Usagers des TC exerce une influence sur de nombreuses mesures d'urbanisation. Le critère de la desserte en TC est omniprésent dans le choix de localisation des projets-clé du PDR (quartiers modèles, zones d'activités régionales, adaptation du territoire d'urbanisation, etc.).
- La mesure 111 précise des recommandations en lien avec la densification des centres bien desservis en TC (qualité de desserte de niveaux ABC).
- La réalisation des pôles multimodaux est coordonnée avec le développement des quartiers modèles et équipement régional à Bossonnens et Semsales. De même, la planification des quartiers modèles doit privilégier l'accessibilité en TC et en MD.
- Le développement d'un équipement régional à Lussy est coordonné au renforcement du réseau TC
- L'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activités est thématiquée dans les mesures 231 à 233.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- En cas d'existence d'un arrêt de transports publics avec qualité de desserte C desservant le territoire de plusieurs communes, possibilité d'identifier, en regard de la stratégie d'urbanisation régionale, les liaisons directes de mobilité douce existantes ou à créer en direction de l'arrêt de transports publics avec qualité de desserte C afin de permettre la densification du milieu bâti dans les communes concernées.

Carte de détail :

- Représenter les liaisons intercommunales existantes ou à créer vers les arrêts de transports publics avec qualité de desserte C et leur potentiel d'amélioration.

Rapport :

- Démontrer la coordination entre urbanisation et mobilité ;
- Justifier les choix de sites d'implantation d'infrastructures publiques et de zones d'activités en fonction des dessertes en transports ;
- Identifier l'impact sur les réseaux de mobilité des développements souhaités (capacité de réseau, maillage du réseau de mobilité douce, besoins en mobilité combinée, etc.) et décrire les mesures et les adaptations éventuellement nécessaires ;
- Démontrer la faisabilité des liaisons intercommunales et les mesures à prendre à l'échelle locale ;
- Proposer un échéancier de réalisation et définir qui est en charge de la réalisation des mesures.

Pour toute densification importante ou déploiement d'une zone d'activités, la question de l'accessibilité au site a été étudiée : accessibilité en TC suffisante, bonne accessibilité routière, aménagements pour les modes doux existants ou à compléter.

En particulier, l'analyse de densification s'est concentrée sur les secteurs à potentiel bénéficiant d'une desserte en TC de niveaux ABC. Cette analyse met notamment en évidence les quartiers modèles, une zone d'activités régionale et un équipement d'importance régionale bénéficiant d'une qualité de desserte de niveau C (voir également chapitres 2.2.2, 2.2.3 et 2.6 à ce sujet). Pour les autres projets d'importance du PDR, l'amélioration du réseau en TC est envisagée.

Le PDR identifie plusieurs liaisons de MD liées aux zones d'activités régionales et au pôle multimodal de La Verrerie. Seules les liaisons dont le tracé est plus ou moins défini, ou qui sont indispensables pour faisabilité mesure, figurent sur la carte de synthèse. Le PDR n'identifie pas de liaison de MD précise à renforcer en lien avec la densification car les projets sont au stade d'intention, il est donc trop tôt pour les esquisser sur la carte de synthèse. Ces liaisons sont cependant thématiques dans les mesures et devront être précisées à l'échelle locale. Les boîtes à outils Circulation et espaces publics et Mobilité douce propose des idées et solutions pour appuyer les communes et la région dans la mise en œuvre.

2.3.2 Transports publics

Mesure(s) concernée(s)

Usagers des TC	400	Communauté régionale de transports
	411	Amélioration des liaisons en TC en Haute-Veveyse
	412	Lignes scolaires / publiques
	413	Ligne urbaine dans Châtel-St-Denis
	421	Améliorer les connexions entre la Basse-Veveyse et les régions voisines
	422	Améliorer les connexions entre la Haute-Veveyse et les régions voisines

Traitement de la thématique

Le thème de la mobilité a été choisi d'être traité par la porte d'entrée des usagers des transports publics. En effet, si les modes doux et les transports individuels motorisés sont forcément traités dans tous les autres thèmes du PDR, ce n'est pas le cas des transports publics. Ce choix audacieux, puisque le PDR n'a pas de pouvoir dans la planification des transports publics, s'explique par la proposition d'une mesure de gouvernance forte, visant à donner à la région les moyens de décider, planifier et financer son réseau de transports : il s'agit de modifier les statuts de l'ACV afin qu'elle devienne une communauté régionale de transports.

Grâce à cette action, le PDR peut être force de proposition pour décider des réseaux de transport futur au sein de la région. Par le biais des 4 stratégies de cette catégorie d'usagers des TC, les mesures déclinées dans le PDR permettent de traiter de multimodalité. Les actions proposées dans les fiches de mesures ne sont pas exhaustives ni figées. Elles traduisent notamment les volontés exprimées par les communes elles-mêmes (ce qui est un gage de réalisation), dans le contexte de l'offre en TC de 2022.

La thématique a été traitée pour deux types de liaisons, les connexions internes à la Veveyse et les connexions vers l'extérieur, et selon deux types d'amélioration, modification du tracé et/ou des horaires. Les besoins ont été identifiés notamment lors de l'atelier du futur, grâce aux retours de la consultation du PAR et lors des rencontres avec les communes. Une forte nécessité d'amélioration a été exprimée et les mesures évoquées ont été analysées pour s'assurer qu'elles permettent de répondre à un besoin avéré. Des études approfondies devront toutefois être réalisées pour définir les coûts.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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.

Premièrement, des besoins d'amélioration ont été identifiés pour relier la Veveyse aux régions voisines. De nombreux échanges ont lieu quotidiennement entre la Veveyse et les régions voisines, en particulier vers Vevey (agglomération Rivelac), Romont et Palézieux, et qui par correspondance permettent de rejoindre Lausanne. Ces liaisons sont aujourd'hui principalement réalisées en voiture en raison de la mauvaise qualité de desserte offerte : faibles cadences, nombre de courses insuffisant, liaisons manquantes, etc. Les connexions en transports publics de et vers la Haute et la Basse-Veveyse doivent donc être améliorées pour encourager leur utilisation au profit de la voiture : renforcement des liaisons Attalens-Palézieux et Le Flon-Palézieux avec amélioration de la cadence, développement des aménagements aux abords de l'arrêt de transports publics à Attalens pour faciliter les rabattements sur la gare de Palézieux.

Deuxièmement, les liaisons entre les différents pôles d'attractivité de la région, comme les centres de localité, les zones d'activités, les lieux de sports, de loisirs, de culture ou encore d'éducation, nécessitent des améliorations. En effet, le réseau de TC actuel ne permet pas de desservir l'ensemble du territoire de la Veveyse. Environ 35% des emplois et près de 45% des habitants se situent à plus de 300 m d'un arrêt de bus et à plus de 500 m d'une gare. En plus de la desserte qui n'est pas optimale, les cadences et plages horaires proposés sont contraignantes, ce qui n'encourage pas les acteurs du territoire à les emprunter. L'objectif est donc d'augmenter l'attractivité du réseau de transports publics actuel notamment en complétant les liaisons manquantes et en faisant des propositions pour augmenter les cadences : amélioration des connexions vers la gare de la Verrerie, optimisation des lignes avec mutualisation des fonctions scolaires et publiques et la création de deux nouvelles lignes (Le Flon - Châtel-Saint-Denis et Granges - Remaufens), création d'une ligne urbaine à Châtel-St-Denis pour relier les divers points d'intérêt (Les Paccots-Rathvel, le secteur stratégique, la gare, la halle triple de Lussy, etc.).

Le diagnostic du réseau de TC est détaillé dans le chapitre 3.2 de l'étude mobilité en annexe du PDR (n°2).

2.3.3 Transports individuels motorisés

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	111	Densification et requalification des centres bien desservis
	121	Renforcement du centre de Porsel
	122	Cadre de vie aux Paccots
Actifs	232	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Granges
	233	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Semsales
Excursionnistes	321	Stationnement aux Paccots et à Rathvel
	331	Collier de perles
Usagers des TC	431	Création d'un pôle multimodal à Bossonnens-Gare
	432	Création d'un pôle multimodal à Remaufens-Gare

Traitement de la thématique

Les problématiques liées aux TIM ont été identifiées lors des rencontres avec les communes. Elles concernent principalement les questions des vitesses, de l'aménagement des centres de village et du stationnement. Des outils ont ainsi été développés afin de permettre aux communes de mettre en place celui qui sera le plus adapté au contexte local.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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.

Si les habitants de la Veveyse sont fortement attachés à l'utilisation de la voiture, aucun problème spécifique portant sur les conditions de circulation (congestion) ou la capacité du réseau n'a été évoquée lors des ateliers ou des rencontres avec les communes. Les charges de trafic sont en effet relativement faibles. En revanche, les vitesses pratiquées sont souvent élevées et des conflits avec les piétons et les cyclistes ont été identifiés sur les chemins agricoles. Dans les centres des localités, la valorisation des espaces publics passe également par leur réaménagement avec la réduction des vitesses et la réalisation d'aménagement favorisant une ambiance apaisée. Enfin, dans ces centres, le stationnement est souvent problématique : report du stationnement des habitants sur l'espace public, P+R sauvage sur les parkings publics à proximité des arrêts de bus ou dans les zones touristiques, etc. En complément du renforcement du réseau de TC, une réglementation claire sur le stationnement ainsi que des mesures de type plan de mobilité doivent donc accompagner les différents projets de développement de la Veveyse, que ce soient des logements, des zones d'activités ou des pôles multimodaux.

Le réseau routier structurant (national et cantonal) est représenté sur la carte de synthèse.

2.3.4 Mobilité combinée

Mesure(s) concernée(s)

Usagers des TC	421	Améliorer les connexions entre la Basse-Veveyse et les régions voisines
	431	Création d'un pôle multimodal à Bossonnens-Gare
	432	Création d'un pôle multimodal à Remaufens-Gare
	433	Création d'un pôle multimodal à Semsales-Gare
	434	Création d'un pôle multimodal à La Verrerie-Gare

Traitement de la thématique

La mobilité combinée a été traitée en s'appuyant sur la planification sectorielle du canton sur les parcs-relais. Si celle-ci prévoit un certain nombre de places de stationnement voiture et vélo, une bonne accessibilité au pôle doit également être garantie.

Respect des exigences cantonales spécifiques

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 :

- *Evaluer quantitativement les besoins pour les voitures et les vélos et le type d'équipements recommandés pour le stationnement des vélos.*

Les besoins identifiés par le canton ont été repris dans le plan directeur régional, sauf à Attalens où le PDR propose la création d'un pôle supplémentaire (arrêt de bus Au village). Au vu de l'utilisation actuelle des places P+R (très faible), les besoins estimés sont tout à fait adaptés et constituent un minimum à prévoir. Ces parkings relais devront être aménagés de façon à être attrayant et confortable pour les usagers (stationnement vélo et zones d'attente couverte, indications sur les temps de parcours, cf. boîte à outils Mobilité combinée.) et ainsi encourager leur utilisation. Enfin, les cheminements à aménager pour les modes doux depuis les centres de village ou entre les parkings et les gares ont également été identifiés dans les mesures.

2.3.5 Mobilité douce

Traitement de la thématique

La promotion de la MD est un objectif transversal du PDR et de nombreuses propositions sont faites dans ce sens (zones d'activités, quartiers modèles, pôles multimodaux, etc.). Les liaisons dont le tracé est plus ou moins connu figurent sur la carte de synthèse. D'autres liaisons, associées à des projets ou intentions, sont inscrites uniquement dans les mesures (principe) et seront précisées en fonction des conditions locales lors de la planification du projet.

Avec la mesure du collier de perles (voir également le chapitre 2.5), la région entend mettre à contribution le réseau de MD de loisirs pour valoriser les spécificités touristiques du district. Le fil du collier est divisé en plusieurs catégories :

- Fil existant : emprunte les itinéraires de MD balisés existants.
- Fil à créer : n'emprunte aucun itinéraire balisé existant, pour lequel il s'agit d'étudier si des aménagements sont nécessaires afin d'assurer le confort et la cohabitation de la circulation des usagers.
- Fil à sécuriser : emprunte ou n'emprunte pas un itinéraire balisé existant, pour lequel des problèmes de cohabitation entre les modes doux et les TIM ont été identifiés lors des entretiens avec les communes.
- Liaison vers l'extérieur : privilégie les itinéraires existants SuisseMobile afin d'accroître l'accessibilité et la visibilité du collier de perles.

Tous les itinéraires balisés de MD figurent sur la carte collier de perles. Le fil du collier de perles emprunte dans la mesure du possible des itinéraires praticables par un maximum d'usagers (déclivité, revêtement, etc.). Seuls les tronçons à mettre en valeur, créer ou sécuriser sont reportés sur la carte de synthèse. A ce

stade, les actions à mener (fil à créer/sécuriser) ne distinguent pas le type de modes doux à privilégier (à préciser localement avec les communes et à l'aide des boîtes à outils). A terme, il s'agira d'étudier comment le fil du collier de perles pourra être intégré au réseau SuisseMobile.

2.3.6 Réseau cyclable

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	121	Renforcement du centre de Porsel
	131	Quartier modèle à Attalens
	132	Quartier modèle à Bossonnens
	133	Quartier modèle à Semsales
	134	Quartier modèle à La Verrerie
Actifs	231	Accessibilité du secteur stratégique
	232	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Granges
	233	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Semsales
Excursionnistes	331	Collier de perles
Usagers des TC	432	Création d'un pôle multimodal à Remaufens-Gare
	433	Création d'un pôle multimodal à Semsales-Gare
	434	Création d'un pôle multimodal à La Verrerie-Gare

Traitement de la thématique

Le réseau cyclable du territoire a été traité de manière transversale aux différents groupes d'usagers. Le plan sectoriel vélo du canton n'est pas remis en question. Les quelques propositions de compléments au réseau cyclable existant et futur se sont basées sur l'objectif de relier les pôles multimodaux aux centres des localités.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- Identifier, au besoin, des compléments au réseau cantonal permettant une meilleure coordination entre les réseaux cyclables communaux ;
- Indiquer les lieux nécessitant du stationnement pour les vélos en lien avec les déplacements intercommunaux.

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.

Carte de détail :

- Possibilité d'indiquer les lieux nécessitant du stationnement pour les vélos en lien avec les déplacements intercommunaux.

Rapport :

- Présenter l'évaluation des mesures nécessaires aux développements du réseau cyclable ;
- Présenter l'évaluation sommaire des besoins en stationnement.

La planification cantonale est intégralement reprise dans le PDR (carte de synthèse). Les besoins en stationnement vélo également, et dans cette même logique, des connexions entre gare et centres de localité

sont proposées, avec systématiquement des stationnements prévus pour toute nouvelle infrastructure (quartier modèle, zone d'activités).

Certaines mesures du PDR (fil du collier de perles à sécuriser par ex.) concernent des tronçons du réseau cyclable cantonal pour lesquels le plan sectoriel vélo n'identifie aucun besoin d'intervention. Ces mesures correspondent à des compléments régionaux, proposant une amélioration de l'attractivité des cheminements (en particulier pour la mobilité de loisirs), en fonction des besoins relevés lors des rencontres avec les communes.

2.3.7 Cyclotourisme

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	121	Renforcement du centre de Porsel
Excursionnistes	331	Collier de perles

Traitement de la thématique

Le diagnostic territorial établi ainsi que les ateliers et entretiens avec les communes n'ont pas entraîné de propositions spécifiques pour compléter le réseau cyclotouristique.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Carte de synthèse :

- Possibilité de reprendre, à titre indicatif, les itinéraires 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 :

- Décrire les éventuels itinéraires identifiés par les régions.

Le plan sectoriel vélo n'identifie pas d'itinéraire cyclotouristique projeté pour la Veveyse. Les itinéraires cyclotouristiques existants sont représentés sur la carte du collier de perles. Sur la carte de synthèse, plusieurs tronçons sont identifiés avec le fil du collier de perles (à créer/à sécuriser), pour lesquels il s'agit d'améliorer l'attractivité pour les modes doux en général, sur la base d'une analyse circonstanciée et à l'aide des boîtes à outils (Circulations et espaces publics et Mobilité douce).

2.3.8 Vélo tout terrain (VTT)

Mesure(s) concernée(s)

Excursionnistes	431	Collier de perles
-----------------	-----	-------------------

Traitement de la thématique

Le VTT ne fait pas l'objet d'une stratégie ou mesure spécifique. Il est traité indirectement par l'intermédiaire du collier de perles.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- Possibilité d'identifier des améliorations et des compléments du réseau ;
- Dans le cas d'une planification d'implantation d'équipements pour vélo tout terrain (trail centers, bike parkas), indiquer les principes y relatifs.

Carte de synthèse :

- Représenter les éventuelles propositions de nouveaux itinéraires et/ou infrastructures de vélo tout terrain ;
- Possibilité de reprendre, à titre indicatif, l'itinéraire et/ou les infrastructures vélo tout terrains existants ;
- Représenter les éventuelles améliorations et les compléments du réseau.

Rapport :

- Justifier la pertinence des éventuels nouveaux itinéraires de vélo tout terrain.

La carte du collier de perles relève les itinéraires VTT existants locaux et SuisseMobile. Aucun complément ou amélioration du réseau de VTT n'est identifié. Aucun besoin n'a été relevé lors des entretiens avec les communes.

2.3.9 Chemin pour piétons

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	121	Renforcement du centre de Porsel
	122	Cadre de vie aux Paccots
	131	Quartier modèle à Attalens
	132	Quartier modèle à Bossonnens
	133	Quartier modèle à Semsales
	134	Quartier modèle à La Verrerie
Actifs	231	Accessibilité du secteur stratégique
	232	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Granges
	233	Accessibilité de la zone d'activités régionale à Semsales
Excursionnistes	331	Collier de perles
Usagers des TC	432	Création d'un pôle multimodal à Remaufens-Gare
	433	Création d'un pôle multimodal à Semsales-Gare
	434	Création d'un pôle multimodal à La Verrerie-Gare

Traitement de la thématique

Si un recensement fin des infrastructures piétonnes existantes n'a pas été mené (trottoirs, bandes piétonnes, etc.), les entretiens avec les communes ont permis d'identifier les chemins sur lesquels des conflits entre piétons et véhicules étaient récurrents. Dès lors, une boîte à outils pour donner des pistes d'aménagements possibles a été créée, et les chemins concernés ont été identifiés, notamment sur le parcours du collier de perles (tronçon à sécuriser). De plus, des recommandations de création et sécurisation des liaisons entre quartier modèle et centre villageois, mais aussi entre zone d'activité et arrêt de bus par exemple, ont été formulées et transcrites dans les fiches de mesures listées ci-dessus.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- Identifier les liaisons intercommunales manquantes ou inadaptées, sur la base du réseau routier cantonal et intercommunal ainsi que les mesures nécessaires en termes de type d'aménagement.

Carte de synthèse :

- Représenter les liaisons intercommunales manquantes ou inadaptées.

Rapport :

- Justifier les décisions prises par la région.

Les propositions formulées dans les mesures découlent de la volonté des autorités communales et des mandataires d'assurer des liaisons directes, sûres et confortables, depuis/vers les arrêts de transports publics ainsi que depuis/vers les villages et les nouveaux quartiers ou zone d'activité. L'enjeu est bien sûr de sécuriser les déplacements des usagers le plus faibles, mais aussi d'offrir des possibilités de multimodalité.

Des études spécifiques et localisées devront être menées pour définir plus en détail la nature des aménagements à prévoir.

A ce stade, une seule liaison intercommunale de MD est identifiée sur la carte de synthèse, entre la zone d'activités régionale de Granges et Palézieux-gare, dans le cadre du développement prévu de l'infrastructure de transport (diminution de l'effet de coupure des voies ferroviaires avec l'extension de l'interface en aval des voies). Sa faisabilité est à préciser en fonction des contraintes locales, en collaboration avec la commune d'Oron (des premières discussions ont déjà eu lieu).

2.3.10 Chemins de randonnée pédestre

Mesure(s) concernée(s)

Excursionnistes 331 Collier de perles

Traitement de la thématique

Le diagnostic territorial établi ainsi que les ateliers et entretiens avec les communes n'ont pas entraîné de propositions spécifiques pour compléter le réseau de randonnée pédestre.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- Possibilité de proposer des adaptations du réseau des chemins de randonnée pédestre.

Carte de synthèse :

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

Rapport :

- Justifier les décisions prises par la région.

Le réseau pédestre existant (itinéraires SuisseMobile, itinéraires locaux et réseau cantonal pédestre) est représenté sur la carte du collier de perles. Sur la carte de synthèse, plusieurs tronçons sont identifiés avec le fil du collier de perles (à créer/à sécuriser), pour lesquels il s'agit d'améliorer l'attractivité pour les modes doux en général, sur la base d'une analyse circonstanciée et à l'aide des boîtes à outils (Circulations et espaces publics et Mobilité douce).

2.4 Environnement

2.4.1 Protection de l'air et lutte contre le bruit

Mesure(s) concernée(s)

L'ensemble des mesures du PDR est concerné.

Traitement de la thématique

L'évaluation des thématiques de la protection de l'air et de la lutte contre le bruit a été prise en compte dans les processus de planification. Elle a permis d'optimiser les choix pour l'emplacement des pôles multimodaux, des nouveaux quartiers, des zones d'activités et des différents équipements qui les accompagnent.

Pour les sites existants, l'amélioration du réseau de mobilité existant permettra de minimiser les nuisances en termes de bruit et de qualité de l'air. Pour les nouveaux secteurs, une gestion coordonnée de l'urbanisation et de la mobilité encouragera l'utilisation d'autres moyens de transports que la voiture individuelle pour limiter les impacts sur l'environnement.

Par conséquent, l'emplacement des nouveaux quartiers et secteurs d'activité ont été évalués en se basant sur le plan de mesures pour la protection de l'air 2019, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. De cette manière, le développement des zones et la densification de l'habitat ont été orientés dans les secteurs disposants de bonnes dessertes ou structurés de manière à modifier les habitudes de mobilité vers des pratiques plus durables (par exemple : amélioration de l'offre en transports publics pour accéder au site touristique des Paccots).

Respect des exigences cantonales spécifiques

Rapport :

- *Justifier, sous l'angle de la protection de l'air et de la lutte contre le bruit, les choix faits en termes de coordination entre urbanisation et transports ;*
- *Possibilité de justifier la coordination avec le plan de mesures 2019 pour la protection de l'air.*

Le choix des différents sites a tenu compte de l'amélioration de la protection de l'air et de la limitation de l'exposition des personnes aux nuisances dues au trafic, ainsi qu'aux activités industrielles et artisanales.

En ce qui concerne plus particulièrement la qualité de l'air, l'analyse a été faite en se référant aux fiches du plan de mesures pour la protection de l'air 2019, relatives au trafic.

- T1 : Hiérarchisation du réseau routier, gestion et modération du trafic
L'ensemble des mesures liées à la mobilité du PDR vise à amener les gens à se déplacer autrement. Il ne s'agit pas uniquement d'ajouter de nouvelles lignes de TC mais aussi d'aménager des interfaces de transports publics, de réglementer le stationnement, d'inciter les entreprises à faire des plans de mobilité, etc. Sur plusieurs sites, comme à Bossonnens ou aux Paccots la tarification du stationnement aura pour but d'éviter les dérives aujourd'hui observées. Dans un deuxième temps, des bilans seront tirés de ces nouvelles réglementations du stationnement afin de mieux comprendre les besoins et les attentes des automobilistes, de manière à progressivement corriger les usages actuels. Le but de ces actions sera de limiter les immissions au bord des routes fortement chargées en proposant à la population d'autres moyens que les TIM, largement prédominants actuellement. Comme il n'est pas prévu de construire de nouvelles routes, les mesures de réorganisation et de modération du trafic individuel mo-

torisé (par exemple zone 30) s'imposeront pour mettre en œuvre la hiérarchisation du réseau routier. En ce qui concerne le pôle touristique cantonal et les petites centralités touristiques, l'ensemble des sites de la région sera relié par un réseau de mobilité douce et bénéficiera d'une offre de transports publics adaptée (collier de perles).

- T2 : Grands générateurs de trafic
Les centres commerciaux, touristiques, de loisirs ou les entreprises pouvant induire plus de 2'000 trajets par jour de trafic motorisé, sont à classer dans les grands générateurs de trafic. A ce stade, il n'est pas encore possible d'évaluer le trafic généré par les principaux projets du PDR. Il s'agira dans tous les cas de maîtriser leurs impacts. En l'occurrence, pour la majorité des déplacements vers ces grands pôles, des mesures de transports alternatives pourront être proposées, grâce à la proximité des gares et aux offres de transports collectifs attractives qui pourront être mises en place pour les pendulaires ou les excursionnistes.

Concernant la protection contre le bruit, le critère CE4 a été utilisé pour l'évaluation. Il permet d'analyser la « réduction des atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources » selon les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^{ème} génération édités par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) :

- **Densification** : une première analyse succincte a été réalisée pour estimer l'impact des nouvelles mises en zone sur les immissions sonores afin d'orienter le choix de leurs implantations. Au final, les secteurs bien desservis par les transports publics ont été définis comme prioritaires en termes d'urbanisation. En effet, l'amélioration de l'offre en TC et en équipements pour la MD contribue à la réduction des nuisances sonores. Des mesures de réduction du trafic seront prises dans les zones à forte fréquentation ou de détente en aménagement des zones 30 ou des guidages du trafic pour réduire le bruit. Si dans certains cas particuliers, ces mesures ne devaient pas suffire, des mesures de protection contre le bruit seront prises au stade de la planification locale.
- **Concentration** : les activités pouvant générer du bruit auront la possibilité de s'implanter à l'écart des villages (par exemple à Semsales ou à Granges).

2.4.2 Gestion globale des eaux

Mesure(s) concernée(s)

L'ensemble des mesures du PDR est concerné.

Traitement de la thématique

En matière de gestion globale des eaux, les objectifs principaux sont de protéger de manière durable les milieux aquatiques et leurs abords directs ; d'utiliser les eaux de manière rationnelle et de garantir un équilibre entre les ressources disponibles et leurs utilisations.

Il s'agira de s'assurer que la région pourra répondre aux besoins croissants de la population et des industries en ce qui concerne la consommation d'eau et les infrastructures pour le traitement des eaux usées.

Pour cela, il est nécessaire de coordonner les différentes actions à l'échelle du bassin versant afin de mettre en œuvre une gestion des eaux globale et intégrée. Pour atteindre cet objectif, le canton a établi les

études de bases et les études sectorielles nécessaires, notamment la planification cantonale de la gestion des eaux et le plan sectoriel de la gestion des eaux (PSGE).

Respect des exigences cantonales spécifiques

Rapport :

- Informer sur l'état des travaux des différents plans directeurs de bassin versant que comprend la région.
- Justifier la coordination entre le développement urbain souhaité et la planification de l'évacuation et épuration des eaux.

Le volet de la gestion globale des eaux est essentiellement abordé pour les domaines « épuration des eaux » et « alimentation en eau potable » qui sont détaillés dans les paragraphes suivants. Les thèmes relatifs à l'aménagement des cours d'eau qui comportent la protection contre les crues et la revitalisation des cours d'eau ne sont pas traités par le PDR.

A relever également que la protection des eaux superficielles, ainsi que les ouvrages de la force hydraulique et les prélèvements d'eau pour l'irrigation, n'ont pas été retenus comme des thèmes prioritaires à aborder à cet échelon régional.

Les figures ci-après précisent l'état des lieux actuels au niveau cantonal. La région étudiée comprend les bassins versants suivants :

- La Veveyse : cours d'eau principaux : Veveyse de Châtel, Veveyse de Fégire
- La Haute-Broye (partiellement) : cours d'eau principal : Broye

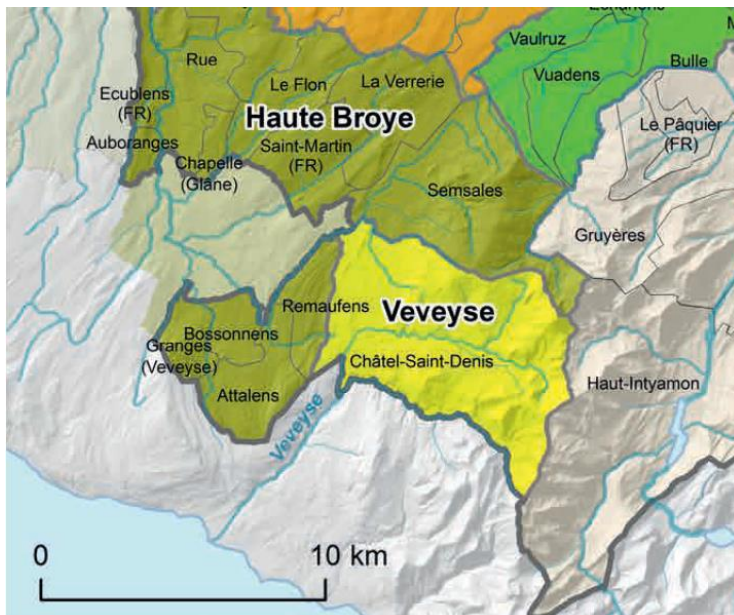


Figure 3 : extrait de la carte des bassins versants de gestion des eaux du canton de Fribourg, état 2018, PSGE.

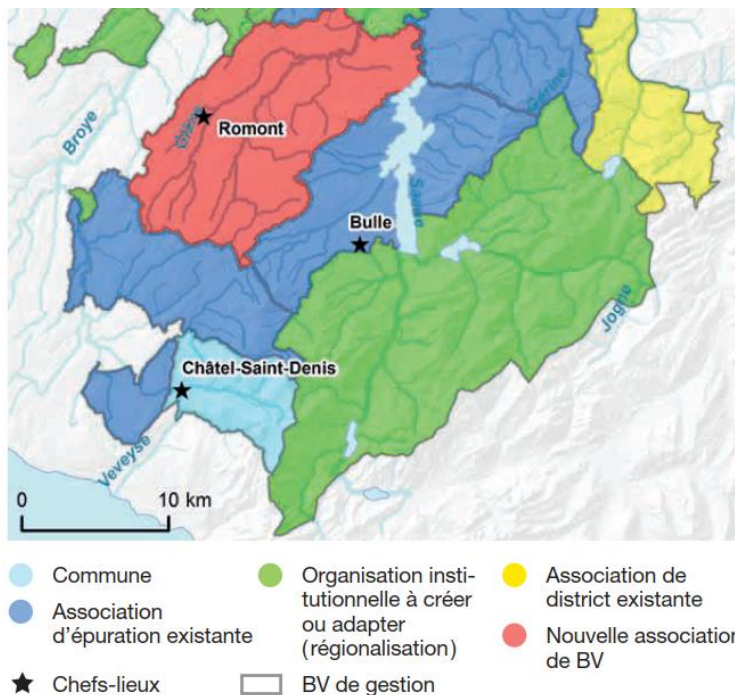


Figure 4 : extrait de la carte de l'état d'avancement de la constitution des associations de gestion de bassin versant en 2019, PSGE.

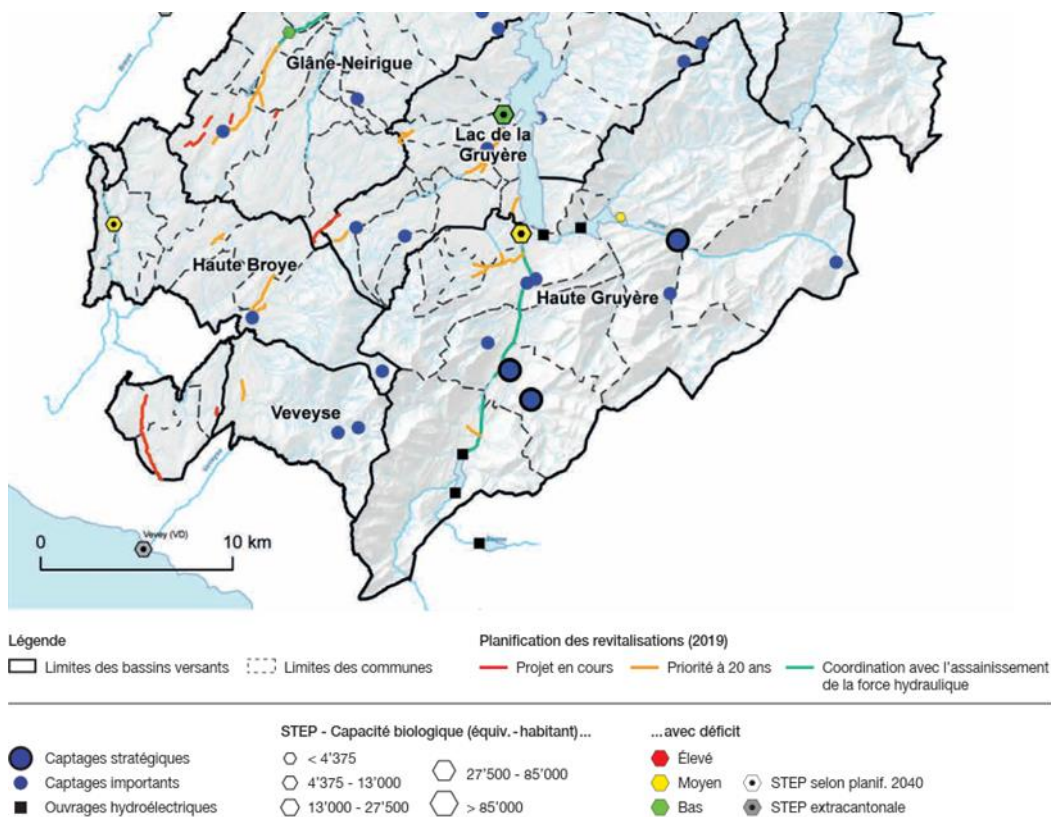


Figure 5 : extrait de la carte de synthèse des bassins versants, PSGE.

2.4.3 Epuration des eaux

Traitement de la thématique

L'objectif principal est que les infrastructures répondent adéquatement aux besoins actuels et futurs en veillant au renouvellement et à l'agrandissement des installations d'évacuation et d'épuration des eaux. Une coordination à l'échelle des associations d'épuration des eaux est indispensable afin d'assurer un regroupement des installations dans le but d'atteindre une efficacité de fonctionnement et de gestion. Il s'agit principalement de tâches cantonales et communales.

Les nouvelles infrastructures prévues vont générer des besoins supplémentaires qu'il conviendra de planifier afin de disposer des ressources suffisantes pour les mettre en œuvre.

Rapport :

- *Justifier la coordination entre le développement urbain souhaité et la planification de l'évacuation et épuration des eaux.*

Dans le bassin versant de la Veveyse, la qualité des eaux de surface est bonne à très bonne. Actuellement, il n'y a pas de déficit en termes d'évacuation et d'épuration des eaux.

Dans le bassin versant de la Haute-Broye, la qualité des eaux de surface est moyenne à mauvaise. La STEP d'Ecublens est en phase d'agrandissement. A terme, elle sera l'une des premières à traiter les micropolluants. Par contre, des déficits sont constatés, notamment au niveau du traitement des rejets d'eaux industrielles. Ces aspects seront à prendre en compte lors du développement des nouvelles zones. Des mesures devront être programmées pour limiter les impacts, en planifiant la création de nouvelles infrastructures pour mieux gérer les rejets.

Par conséquent, la planification de l'assainissement devra être actualisée dès que les besoins de l'ensemble des zones d'activités de la région auront été déterminés en tenant compte de la capacité actuelle des STEP, auxquelles les zones concernées seraient raccordées. Sur la base des connaissances actuelles, il n'est pas prévu pour l'instant d'action prioritaire sur cette thématique.

2.4.4 Alimentation en eau potable

Traitement de la thématique

Les objectifs sont d'assurer en tout temps l'approvisionnement en eau potable en quantité et qualité suffisante, d'optimiser les infrastructures d'eau potable, identifier les ressources importantes pour l'approvisionnement, assurer leur protection et permettre la lutte contre les incendies.

La création de nouveau quartier et de sites industriels et artisanaux vont accroître la demande en eau potable pour la consommation, mais aussi éventuellement pour les processus de fabrication, de refroidissement et de défense incendie. Une planification rationnelle sera mise en place à l'échelle des bassins versants et des interconnexions avec les régions ou les cantons voisins sont à envisager.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Rapport :

- Justifier la coordination entre le développement urbain souhaité et l'alimentation en eau potable (plans d'infrastructures d'eau potable).

En Veveyse, la qualité des eaux souterraine est bonne à très bonne, contrairement à la qualité moyenne des eaux en Haute-Broye, du fait de la présence de pesticides et de nitrates.

Les bassins versants de la Veveyse et la Haute-Broye comportent plusieurs captages. Certains sont les plus importants du canton. Alors que l'essentiel de l'eau consommée en Haute-Broye provient d'autres bassins versants, ce n'est pas le cas pour le bassin versant de la Veveyse qui a des ressources en suffisance. Une concession pour le prélèvement pour l'eau potable public reste d'ailleurs encore à octroyer en Veveyse. Sur la base de ce constat, les captages existants répondent à priori largement aux demandes actuelle et future. Les ressources en eau potables ne nécessitent donc pas d'actions prioritaires.

2.5 Tourisme

Mesure(s) concernée(s)

Excursionnistes	300	Commission touristique
	311	Pôle touristique cantonal
	312	Stratégie foncière
	321	Stationnement aux Paccots et à Rathvel
	331	Collier de perles
Habitants	122	Cadre de vie aux Paccots
Usagers des TC	413	Ligne urbaine dans Châtel-St-Denis

Traitement de la thématique

Le thème du tourisme a fait l'objet d'une étude spécifique figurant en annexe du PDR (n°1). Seuls les principaux résultats sont repris dans le présent chapitre. Pour tout complément, il est possible de se référer à cette étude.

Du point de vue territorial, le PDR structure l'offre touristique de la manière suivante :

- Pôle touristique cantonal comprenant le périmètre urbain de Châtel-St-Denis et Les Paccots, élargi à Rathvel (cf. rubrique suivante).
- Perles touristiques de la Veveyse correspondant aux centres d'intérêt locaux, reliées entre elles et au pôle touristique cantonal par les itinéraires de MD (fil du collier de perles) et le réseau TC. Les regroupements de perles touristiques se situant aux intersections du fil du collier et accessibles en TC sont identifiés en tant que nœuds du collier de perles (pôles touristiques d'importance régionale).

Cette mise en réseau ciblée est esquissée sur la carte de collier de perles, élaborée en collaboration avec les communes (entretiens) et sur la base des retours de la consultation du PAR. D'une part, la carte met en évidence les perles de la Veveyse. Parmi elles figurent notamment les milieux naturels avec infrastructures d'accueil, les villages à haute valeur patrimoniale ou encore les vestiges archéologiques. Elle identifie d'autre part le fil du collier de perles qui relie les principales centralités touristiques

en empruntant dans la mesure du possible des itinéraires de MD existants et praticables par un maximum d'usagers et en se connectant au réseau TC (voir également le chapitre 2.3.5).

L'objectif est principalement de canaliser les flux de visiteurs dans certains endroits pour améliorer la captation des retombées économiques, ainsi que de garder une maîtrise du développement touristique en évitant une extension des activités touristiques tous azimuts qui pourrait porter atteinte aux paysages et milieux naturels. En même temps, cela permet d'améliorer la cohérence et la visibilité de l'offre de tourisme doux ainsi que de valoriser certaines ressources territoriales.

Les mesures du PDR interviennent sur ces deux niveaux.

Une commission touristique est créée de manière à coordonner voire mettre en œuvre certaines mesures du PDR. Cette commission assure également la coordination avec les instances touristiques privées, les services cantonaux ainsi que les régions et canton voisins. L'un de ses premiers projets consiste en la création d'un fonds afin d'offrir un soutien financier régional aux infrastructures touristiques.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Pôles touristiques

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 :

- *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.*

Au niveau du pôle touristique cantonal, les mesures 311, 312 et 321 et 122 ont pour objectif la mise en cohérence des initiatives existantes concernant Les Paccots-Rathvel ainsi que le traitement de divers enjeux indissociables du développement touristique (accessibilité, qualité paysagère, qualité de vie). Ces mesures visent à renforcer l'attractivité du pôle pour les visiteurs tout en veillant à préserver la qualité du cadre de vie pour ses habitants. La première tâche consiste notamment à intégrer Rathvel et ses perspectives de développement au pôle touristique cantonal dans le PDCant. Différentes boîtes à outils sont mises à disposition pour soutenir la mise en œuvre des mesures.

La stratégie touristique est coordonnée au développement du réseau TC, notamment par le renforcement de la liaison Châtel-St-Denis - Les Paccots - Rathvel (mesure 413).

Le pôle touristique cantonal ainsi que l'ensemble des projets liés figurent sur la carte de synthèse, de même que les inventaires naturels et paysagers d'importances nationale et régionale et les paysages d'importance cantonale, afin d'intégrer le plus en amont possible les objectifs de protection de ces milieux.

Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs, activités équestres et golfs

Texte :

- *Indiquer les principes issus d'une planification des itinéraires et/ou des centres équestres.*

Carte de synthèse :

- *Localiser les équipements touristiques et de loisirs d'importance cantonale et régionale existants ou à supprimer et ceux d'importance régionale projetés ;*
- *Indiquer les tronçons d'itinéraires équestres et les centres existants, à créer, à supprimer.*

Rapport :

- *Justifier les décisions prises par la région, notamment les localisations et les critères appliqués pour le choix des sites.*

L'implantation des équipements touristiques est privilégiée dans le pôle touristique cantonal, les nœuds du collier de perles voire le long du fil du collier de perles. En matière d'équipements touristiques de grande envergure, les dispositions du PDCant s'appliquent (thèmes T108 et T110). Pour les équipements touristiques de plus petite envergure (infrastructures pour améliorer l'accueil des visiteurs par ex.), les communes délimitent des périmètres de valorisation des infrastructures touristiques dans leur planification locale, sur la base des recommandations de la commission touristique en charge du développement du collier de perles.

La planification des itinéraires et centres équestres n'est pas traitée dans le PDR. A noter que les itinéraires équestres existants à Attalens figurent sur la carte du collier de perles.

2.6 Equipements publics

Mesure(s) concernée(s)

Habitants	141	Equipement régional à Bossonnens
	142	Equipement régional à Châtel-St-Denis (La Racca)
	143	Equipement régional à Châtel-St-Denis (Lussy)
	144	Stands de tir

Traitement de la thématique

La question des équipements publics a fait l'objet d'une étude spécifique figurant en annexe du PDR (n°6). Seuls les principaux résultats sont repris dans le présent chapitre. Pour tout complément, il est possible de se référer à cette étude. A noter que le thème des stands de tir est développé dans le chapitre suivant.

L'étude spécifique se concentre sur les intentions et projets existants d'importance régionale, qui sont les résultats de discussions et de processus s'étendant sur plusieurs années, sans faire une analyse exhaustive des besoins régionaux. L'objectif premier est de remonter les éléments nécessaires dans le PDR, à savoir les sites d'implantation propices, afin de soutenir la légalisation des équipements au niveau local le moment venu.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- Indiquer les principes appliqués pour localiser les sites retenus pour des infrastructures publiques et donner des indications pour les modalités de légalisation à l'échelle communale.

Carte de synthèse :

- Représenter les éventuels projets d'infrastructures publiques cantonales et régionales sur la carte de synthèse.

Rapport :

- Justifier les décisions prises par la région.

Dans le cadre des séances de travail du PDR (ateliers « enjeux » et « stratégie », groupes techniques, entretiens avec les communes, séances de COPIL), plusieurs sites sont ressortis des discussions pour l'accueil d'un nouvel équipement régional. Ces options d'implantation et les raisons pour lesquelles elles ont été retenues au PDR sont les suivantes :

Bossonnens, Les Clos

- infrastructures sportives existantes, avec projet de développement porté par les propriétaires ;
- opportunité créée par le déplacement de la gare, en lien avec la création d'un quartier modèle et d'un pôle multimodal ;
- accessibilité future optimale en TC ;
- intentions de développement inscrites dans la planification locale.

Châtel-St-Denis, La Racca

- réserves en zone d'intérêt général, de propriété communale ;
- desserte en TC de bonne qualité (niveau D selon évaluation du service de la mobilité), amélioration envisagée (ligne urbaine) ;
- connexion directe à l'autoroute ;
- institution à vocation sociale à proximité ;
- renforcement du pôle touristique cantonal.

Châtel-St-Denis, Lussy

- réserves en zone d'intérêt général, de propriété communale ;
- installations sportives existantes, notamment utilisées par les élèves du cycle d'orientation (CO) ;
- desserte en mobilité douce sécurisée, amélioration de la desserte en TC envisagée (ligne urbaine) ;
- renforcement du pôle touristique cantonal.

L'étude en annexe évalue les sites du point de vue de l'aménagement du territoire. Il ressort qu'aucune contrainte majeure n'empêche le développement d'équipement sur ces sites. Elle permet toutefois de mettre en évidence les composantes territoriales dont il s'agira de tenir compte dès la conception de chaque projet (amélioration de l'accessibilité, patrimoine, etc.).

Les mesures correspondantes du PDR précisent les conditions-cadre nécessaires à l'implantation de l'équipement, en intégrant certaines conditions (notamment en matière d'accessibilité), à la suite de l'évaluation en matière d'aménagement du territoire. Il s'agira ensuite de développer ces conditions par l'intermédiaire des études de faisabilité exigées par le thème T118 du PDCant.

La vocation des équipements n'est pas précisée de manière contraignante en raison de l'état des discussions au niveau régional.

Les sites sont reportés sur la carte de synthèse et une proposition d'adaptation du territoire d'urbanisation est réalisée pour le site de Bossonnens, en fonction des surfaces estimées dans la planification locale de la commune.

2.7 Stands de tir

Mesure(s) concernée(s)

Habitants 144 Stands de tir

Traitement de la thématique

Dans l'idée de pérenniser voire renforcer les stands de tir du district, la région a choisi de traiter cette thématique facultative dans le PDR. Elle est donc également approfondie dans l'étude « Equipements publics » figurant en annexe du PDR. Seuls les principaux résultats sont repris dans le présent chapitre. Pour tout complément, il est possible de se référer à cette étude.

Le district compte quatre stands de tir en activités, avec les besoins suivants :

- Attalens : en zone agricole, volonté d'affecter à la zone spéciale lors de la révision du PAL.
- Châtel-St-Denis : affectation à la zone spéciale en cours, projet d'aménagement de nouvelles lignes de tir, installation concernée par plusieurs biotopes.
- Le Crêt (La Verrerie) : affectation à la zone spéciale en cours, volonté d'ajouter une nouvelle ligne de tir (petit calibre).
- Porsel (Le Flon) : affectation à la zone agricole, régularisation de l'affectation à prévoir.

Respect des exigences cantonales spécifiques

Texte :

- *Fixer des principes de planification de stands de tir à caractère intercommunal.*

Carte de synthèse :

- *Indiquer les stands de tir à conserver, créer ou démanteler.*

Rapport :

- *Justifier les décisions prises par la région et notamment le choix des sites privilégiés en indiquant les critères d'appréciation des localisations étudiées (en incluant l'angle « protection contre le bruit »).*

La mesure du PDR a pour principal objectif de pérenniser les infrastructures existantes, en identifiant d'une part celles dont l'affectation doit être régularisée, et en incitant d'autre part les communes à ne pas planifier de mesure compromettant l'avenir de ces installations. A cet effet, la carte de synthèse identifie les installations existantes (Châtel-St-Denis et Le Crêt, procédures d'affectation en cours), et celles dont l'affectation doit être régularisée (Porsel et Attalens). La mesure pose également les premières bases pour une planification à caractère intercommunal en cas de volonté de développer l'un ou plusieurs des stands de tir. Les communes sont tenues de privilégier le développement des sites accessibles, permettant un respect aisé des exigences en matière de protection contre le bruit, de protection des sols et minimisant les conflits avec les milieux naturels et paysagers sensibles.

A noter que tous les stands de tir en activités respectent les normes en matière de protection des sols.

2.8 Patrimoine bâti, naturel et paysager

Traitement de la thématique

Le patrimoine bâti, naturel et paysager ne fait pas partie des thématiques retenues par la région dans son programme des études, elles ne font donc pas l'objet d'un traitement approfondi dans le PDR. La région est cependant consciente de la valeur de ces composantes territoriales, qui sont indissociables de l'aménagement du territoire. Elles sont dès lors traitées de manière indirecte dans certaines stratégies et mesures :

- Patrimoine bâti
stratégies : H2, H4, H6, E4, E5
mesures : 111, 121, 122, 133, 134, 223, 312, 331
boîtes à outils : densification, vitalité des villages
carte du collier de perles
- Patrimoine naturel et paysager
stratégies : H2, H6, A3, E5
mesures : 111, 131, 132, 144, 223, 312, 331
boîtes à outils : nature en ville, vitalité des villages, qualité des zones d'activités
carte du collier de perles

Sur la carte de synthèse figurent le futur passage à faune « La Joux des Ponts », les paysages d'importance cantonale (n°1 « Vallée de l'Intyamon » et n°2 « Massif du Moléson et Teysachaux »), ainsi que les objets inscrits aux inventaires naturels et paysagers d'importances nationale à régionale :

- inventaires des bas-marais d'importances nationale et régionale ;
- inventaire des haut-marais d'importance nationale ;
- inventaire des sites marécageux d'importance nationale ;
- inventaires des sites de reproduction de batraciens d'importances nationale et régionale ;
- inventaire des prairies et pâturages secs d'importances nationale et régionale.

La mise en évidence de ces milieux sensibles sur la carte de synthèse permet de s'assurer qu'ils soient pris en compte le plus en amont possible dans la pesée des intérêts.

3 Analyse de durabilité

Deux évaluations de durabilité à l'aide de l'outil Boussole21 ont été réalisées. La première a porté sur le PAR, dont le contenu a été ensuite adapté pour prendre en compte les résultats de l'évaluation. La deuxième a porté sur l'ensemble du projet de PDR. Ces évaluations figurent en annexes n°3 et 4. La méthodologie de ces analyses est expliquée dans le rapport explicatif du PAR.

La durabilité de la Veveyse est globalement positive à long terme, si l'on considère les trois composantes du développement durable et l'équilibre entre ces trois composantes : « économie », « société » et « environnement ».

Dès le départ, l'analyse de la durabilité a accompagné le projet, afin notamment d'optimiser l'impact environnemental des nouvelles zones, qui représente le volet le plus sensible. L'enjeu a consisté à intégrer pleinement les aspects environnementaux dans la stratégie de coordination urbanisation - mobilité.

L'importance donnée à la mobilité active, à la revalorisation des centres ou au choix des zones d'activités pour accueillir la bonne entreprise au bon endroit sous-tendent implicitement l'objectif d'améliorer la situation en termes de bruit et de qualité de l'air par exemple. Les nombreuses boîtes à outils proposés dans le PDR permettront d'atteindre les objectifs fixés en termes de développement durable. Des études complémentaires seront encore à planifier pour vérifier à un niveau de détail plus local la pertinence de certaines mesures, au regard de leurs impacts sur l'environnement. La région en a bien pris conscience et se dotera de commissions de suivi efficaces et opérationnelles pour mener à bien les missions qui lui sont confiées.

Tout au long du processus, l'élaboration a fait l'objet d'un regard critique, prenant du recul pour améliorer les liens entre des mesures voulues transversales. Le graphique et le commentaire présents dans chaque mesure (rubrique « Degré de contribution de la mesure à la vision du PDR ») résume cet effort d'optimisation de la durabilité.

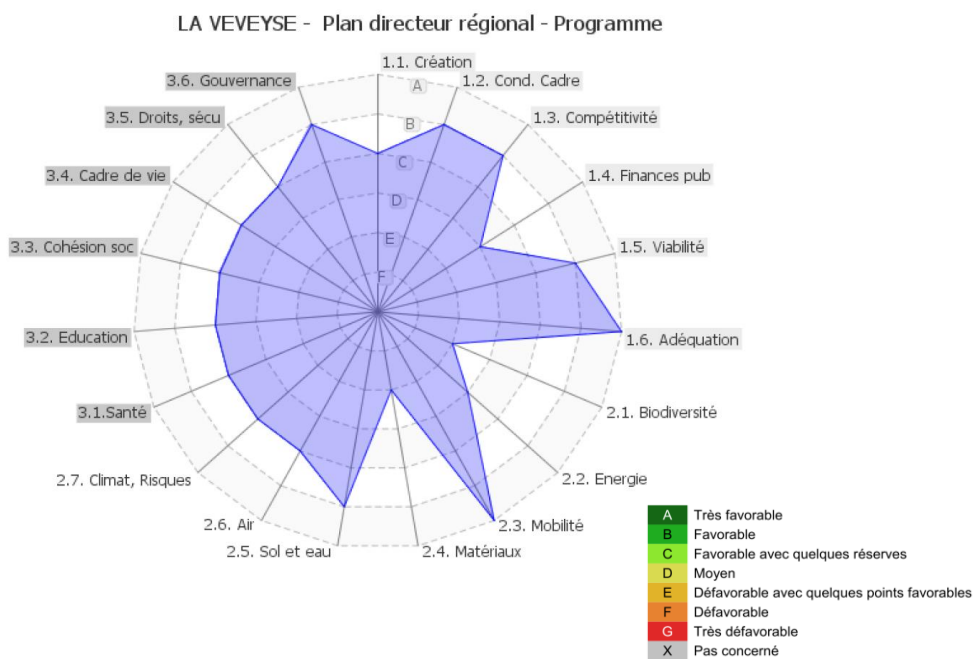


Figure 6 : synthèse de l'évaluation Boussole21 n°2.

Par rapport à l'analyse Boussole21 n°1 du PAR (voir annexe n°3), on remarque avec la figure ci-dessus une amélioration de la prise en compte de l'ensemble des critères « Société ». Une amélioration est également constatée pour les piliers « Environnement » et « Economie » avec les critères de la compétitivité et de la préservation des ressources air, sol et eau. La prise en compte de la biodiversité notamment n'a pas évolué et reste relativement faible. Cela s'explique par le fait que la biodiversité n'est pas une thématique prioritaire du projet de PDR et ne fait pas l'objet de mesures ciblées, bien qu'elle soit intégrée de manière indirecte dans le volet explicatif (collier de perles, boîte à outils nature en ville, intégration des inventaires naturels et paysagers à la carte de synthèse, etc.). Elle pourra faire l'objet d'un chapitre spécifique lors d'une mise à jour ultérieure du PDR. A noter que la thématique des énergies sera intégrée dans le PDR lors de la prochaine mise à jour. La mesure 100 prévoit la réalisation d'une étude de base à cet effet.

Glossaire

ACV	Association des Communes de la Veveyse
ARE	Office fédéral du développement territorial
COFIL	Comité de pilotage
DIME	Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATeC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
MD	Mobilité douce
PAD	Plan d'aménagement de détail
PAL	Plan d'aménagement local
PAR	Programme d'aménagement régional
PA5	Projet d'agglomération de 5 ^{ème} génération
PDCant	Plan directeur cantonal fribourgeois
PDCn	Plan directeur cantonal vaudois
PDR	Plan directeur régional
PDCom	Plan directeur communal
PSGE	Plan sectoriel de la gestion des eaux
P+R	Parc-relais
ReLATeC	Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
SeCA	Service de l'aménagement du territoire et des constructions
SMo	Service de la mobilité
SyZACT	Système de gestion des zones d'activités
TC	Transports en commun
TIM	Transports individuels motorisés
VTT	Vélo tout terrain
ZCP	Zone centre protégée