



ASSOCIATION
DES COMMUNES
DE LA VEVEYSE

Association des communes de la Veveyse Plan directeur régional

Programme d'aménagement régional

La Veveyse - Ensemble pour un cadre de vie dynamique et attractif



Projet pour approbation - 26 mars 2024

Le programme d'aménagement régional (PAR) constitue le volet stratégique du plan directeur régional (PDR).

Il comprend :

- une synthèse du diagnostic et des enjeux identifiés dans le programme des études et les études thématiques (pp. 4-9) ;
- la vision élaborée dans le cadre du processus participatif (pp. 10-11) ;
- les stratégies pour atteindre ce développement souhaité (pp. 12-15) ;
- un schéma directeur représentant ces stratégies sous forme cartographique, créant le lien avec le volet opérationnel (pp. 16-18).

Le PAR oriente les mesures du PDR (volet opérationnel).

Mandant

Association des communes de la Veveyse (ACV)

www.acv-fr.ch

pdr@acv-fr.ch

Mandataire pilote

Archam et partenaires SA

Route du Jura 43

1700 Fribourg

info@archam.ch

AR, pa

1. Introduction

Construit par les Veveysans lors d'ateliers participatifs, le programme d'aménagement régional (PAR)

place au cœur de la vision régionale les **quatre groupes de personnes**

pour qui le plan directeur régional (PDR) doit créer un

cadre de vie attractif et apporter des solutions

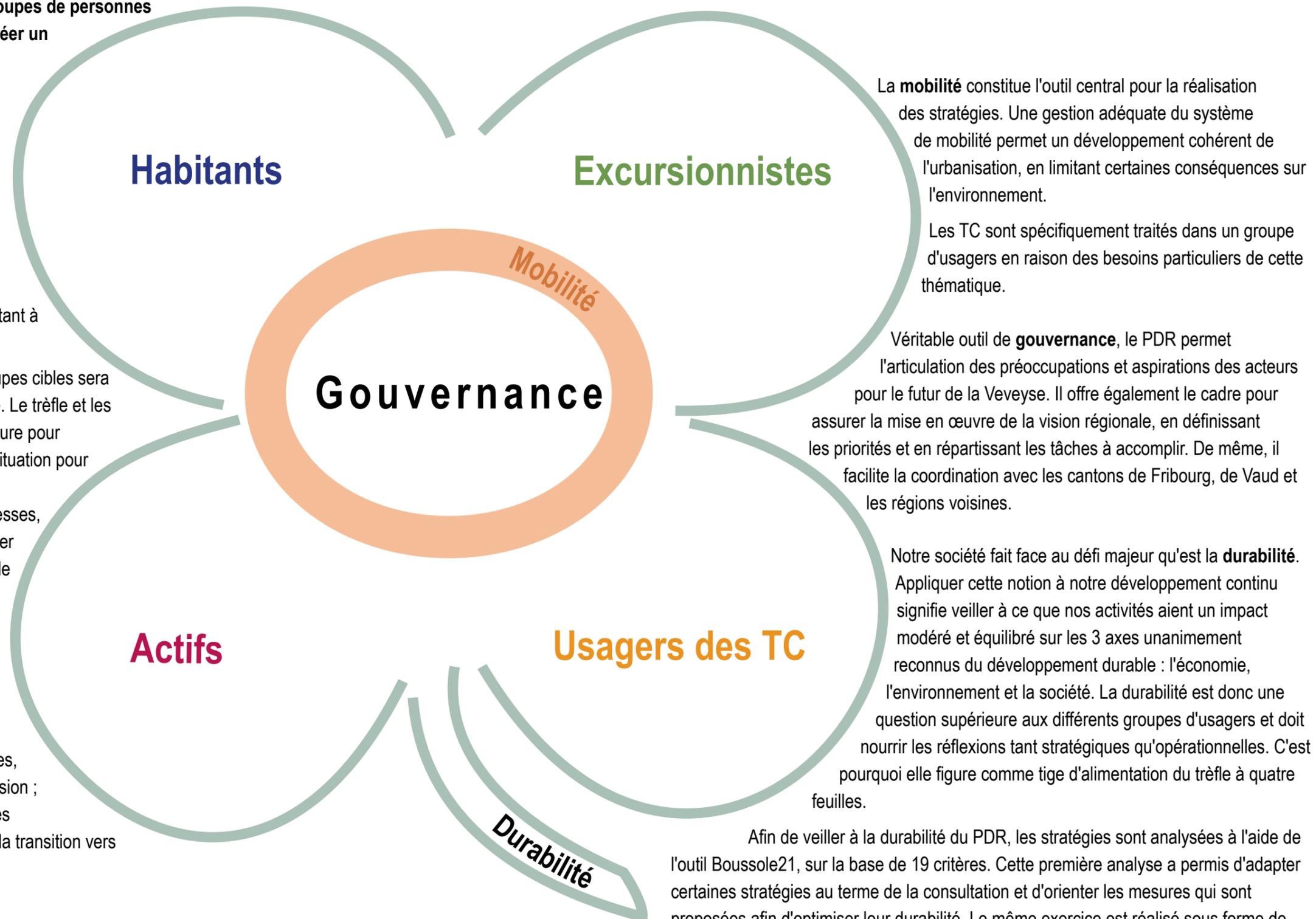
pragmatiques : les habitants, les actifs (domiciliés dans le district ou pendulaires), les excursionnistes (visiteurs à la journée) profitant du cadre naturel et des équipements de loisirs, ainsi que les usagers des transports en commun (TC) se déplaçant en Veveyse.

Un trèfle à quatre feuilles symbolise la chance que représente l'élaboration du PDR pour un développement tirant sa force de la durabilité, profitant à tous.

Au fil des pages suivantes, chacun des quatre groupes cibles sera systématiquement représenté dans la même feuille. Le trèfle et les quatre groupes cibles servent donc de grille de lecture pour

- le **diagnostic**, qui établit un bref aperçu de la situation pour chaque secteur ;
- les **enjeux**, à travers une analyse forces / faiblesses, opportunités / menaces, permettant de distinguer les potentiels et leviers d'actions à disposition de la région ;
- la **vision** élaborée durant un premier atelier participatif, qui pose les bases du développement souhaité pour les années à venir ;
- les **stratégies**, développées lors du second atelier participatif et dans les groupes techniques, identifiant les pistes d'actions pour réaliser la vision ;
- ainsi que le **schéma directeur**, qui spatialise les principales propositions stratégiques et réalise la transition vers les prochaines mesures du PDR.

La stratégie du PDR repose sur trois piliers transversaux, soit la mobilité, la gouvernance et la durabilité.



2. Diagnostic

Habitants

+ 10'000

nouveaux habitants d'ici
2040

47 ha

pour l'extension des zones
à bâtir

Le district connaît une évolution soutenue de sa population. Les perspectives démographiques, en bordure de l'Arc lémanique, prévoient une évolution supérieure à la moyenne fribourgeoise.

L'état des réserves et les possibilités d'extension montrent que l'ensemble des localités pourront accueillir la population prévue dans le plan directeur cantonal (PDCant).

Le potentiel de densification est limité en raison de l'éparpillement des terrains non bâtis et de la desserte en TC, en particulier en Haute-Veveyse. Toutefois, les projets de déplacement des gares et certaines réserves idéalement situées offrent des opportunités pour prévoir de nouveaux quartiers centraux, répondant aux défis d'un développement urbain durable.

Les études de base montrent des besoins ciblés en nouvelles infrastructures régionales (loisirs, sport, culture).

Le paysage économique de la Veveyse est solidement ancré dans le secteur secondaire (entreprises de construction). La majorité des emplois se situe à Châtel-St-Denis, qui accueille des entreprises d'envergure à plus forte valeur ajoutée, notamment dans le secteur stratégique. L'A12 et la proximité avec la métropole lémanique et l'agglomération bulloise sont à la fois source de dynamisme et de pression pour l'économie (forte pendularité, polarisation des emplois tertiaires dans la région lémanique, etc.).

La croissance du nombre d'emplois sur ces dernières années est encourageante. Toutefois, les besoins estimés par le PDCant et les réserves en zones d'activités laissent une faible marge de manœuvre à la région pour prévoir de nouvelles zones.

Une attention particulière devra être portée sur l'optimisation et la qualité de ces surfaces et sur les mesures permettant de conserver une base économique solide en Haute et Basse-Veveyse.

1/3 - 2/3

pendulaires entrants et
sortants

Moins de 10 ha

pour l'extension des zones
d'activités

Actifs

En comparaison des districts voisins, les activités touristiques de la Veveyse sont de faible intensité alors même que la région dispose d'atouts non négligeables (y.c. paysages non-bâtis exceptionnels et réseau de mobilité douce). Les infrastructures d'envergure sont essentiellement situées dans le pôle des Paccots et de Rathvel, tandis que le reste du territoire accueille un offre touristique plus douce et diffuse. Néanmoins, la répartition des établissements captant les retombées économiques liées au tourisme ne correspond géographiquement pas à ce pôle touristique.

La région attire une majorité d'excursionnistes (personnes visitant la Veveyse à la journée) provenant des régions limitrophes, engendrant parfois des périodes de saturation. La baisse des nuitées, induite par le transfert des résidences secondaires en résidences principales, est corrélée avec la forte croissance démographique. Paradoxalement, le nombre d'emploi dans la branche est en augmentation.

La Veveyse dispose d'un réseau de TC bien développé avec une ligne ferroviaire reliant le nord et le sud de la région et huit lignes de bus desservant l'ensemble des communes. Bien que 65% des emplois et 55% des habitants de la région soient bien couverts par le réseau de transports actuel, l'utilisation de la voiture reste fortement ancrée dans les habitudes de déplacement, avec près de deux tiers des habitants disposant d'un véhicule de tourisme.

Des planifications supérieures projettent des améliorations de cadences des bus vers le canton de Vaud et d'offre en stationnement aux interfaces de transports pour faciliter le rabattement de la voiture ou du vélo vers le rail. Des mesures complémentaires permettront de renforcer l'attractivité des TC à l'échelle de toute la région, afin d'encourager la population à changer ses habitudes pour se tourner vers des alternatives plus durables.

Excursionnistes

-20 %

des nuitées entre 2011 et
2018

+ 35 %

du nombre d'emplois
touristiques entre 2011 et
2018

65 %

des emplois bien desservis
par les TC

140

places de P+R (dont 94
nouvelles places)

Usagers des TC

3. Enjeux

Habitants

Une urbanisation au service des habitants, harmonieuse et durable

Le district profite d'une forte attractivité à proximité immédiate de l'Arc lémanique tout en ayant conservé une identité forte et un cadre paysagé préservé. Cela offre à la région les moyens d'orienter son développement vers un cadre de vie durable, animé et de qualité.

Forces

- Croissance démographique
- Identités villageoises
- Qualités paysagères

Opportunités

- Cohésion et gouvernance régionale
- Changement de comportement des modes de vie, nouvelles technologies (énergie, etc.)
- Disponibilité du territoire d'urbanisation
- Densification, requalification, mixité, espaces libres

Faiblesses

- Déséquilibre démographique entre Haute et Basse-Veveyse
- Étalement urbain

Menaces

- Mauvaise gestion de l'urbanisation face à la croissance démographique
- Négligence des impacts environnementaux
- Faible marge de manœuvre

Un développement économique ancré dans le tissu local et compétitif à l'échelle régionale

Le tissu économique local est renforcé afin de garantir la vitalité des villages. En complément, les zones régionales et cantonale accueillent le futur développement économique. Ces zones sont compétitives et exemplaires, en conciliant impératifs économiques et engagements durables.

Forces

- Secteur industriel, réactivités des entreprises
- Autoroute
- Proximité de l'Arc lémanique

Opportunités

- Priorisation des activités à développer
- Renforcement des filières locales
- Attractivité et qualité des zones d'activités
- Développement des TC et de la mobilité douce
- Télétravail

Faiblesses

- Concurrence des régions voisines
- Accessibilité majoritairement en transports individuels motorisés
- Pendularité

Menaces

- Disparité des surfaces d'activités entre Haute et Basse-Veveyse
- Perte de vitalité dans les petits villages
- Manque d'ambition
- Faible potentiel d'extension (PDCant)

Excursionnistes

D'un modèle de développement « extensif » vers une forme de développement plus efficace en termes économique, social et environnemental

Le potentiel touristique ne se reflète pas dans l'évolution structurelle des établissements et des emplois touristiques. Une meilleure interaction entre les dimensions environnementales, économiques et sociales permet de tendre vers un développement touristique efficace et respectueux de ses ressources.

Forces

- Beauté du paysage naturel
- Positionnement familial (public-cible)
- Diversité de l'offre
- Proximité géographique de bassins de population importants

Opportunités

- Crise du tourisme international
- Important potentiel économique présentiel
- Chaîne alimentaire régionale

Faiblesses

- Offre de TC
- Structure parcellaire (taille des terrains)
- Offre culturelle, de services et hôtelière
- Gouvernance commune

Menaces

- Très forte mobilité individuelle motorisée
- Saturation des infrastructures
- Enlaidissement du paysage bâti (étalement, etc.)
- Réchauffement climatique
- Tensions entre habitants et tourisme
- « Silotage » des parties prenantes

Une offre de transports en commun pendulaires et de loisirs attractive pour tous les types d'utilisateurs, à l'intérieur de la Veveyse et connectée vers l'extérieur

Le développement du réseau est efficace, en proposant de véritables alternatives à la voiture individuelle par des connexions facilitées vers les pôles d'attractivité de la Veveyse et les régions voisines.

Forces

- Axe ferroviaire nord-sud
- Relations avec les régions voisines
- Desserte de l'ensemble des communes
- Hub de mobilité à Palézieux (liaisons interrégionales)
- Réseau de mobilité douce

Opportunités

- Lignes scolaires intercommunales
- Population motivée et demandeuse d'amélioration
- Augmentation du nombre de places dans les parkings d'échange

Faiblesses

- Déséquilibre nord-sud de la desserte
- Mauvaise desserte de certaines zones d'activités et équipements publics
- Hub de mobilité à Palézieux (hors canton de Fribourg)

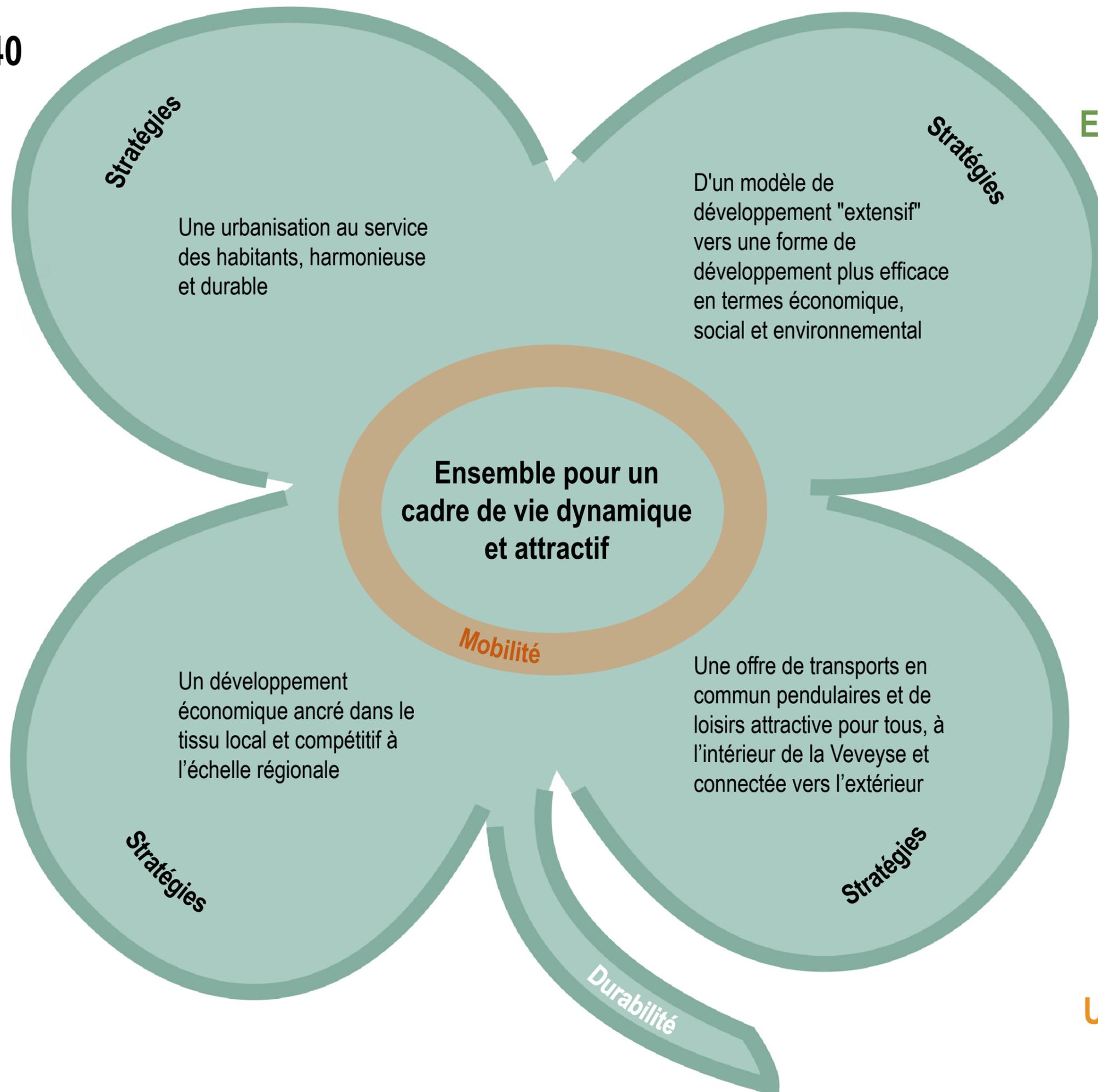
Menaces

- Coûts d'infrastructure et d'exploitation élevés
- Pas de rôle de décision du PDR pour les TC

4. Vision 2040

Habitants

Excursionnistes



Actifs

Usagers des TC

5. Stratégies

Habitants

H1 - Accompagner la croissance démographique et répondre aux besoins de chaque génération

L'attractivité du district, dans l'aire d'influence de la métropole lémanique, est une opportunité de promouvoir un développement équilibré, où chaque génération trouve les logements, les équipements, les services et les espaces de convivialité et de délasserment dont elle a besoin jour après jour (santé, loisirs, mobilier urbain, paysage, etc.).

H2 - Répartir judicieusement l'extension de l'urbanisation

Pour s'assurer que les habitants disposent d'un cadre de vie attractif, notamment en termes de services, le PDCant (qui fixe le cadre du développement futur) et les planifications communales doivent être mis en cohérence par l'intermédiaire du PDR. Il s'agit de proposer l'adaptation des limites de l'urbanisation future pour assurer la réalisation des projets communaux en accord avec la stratégie régionale et cantonale.

H3 - Profiter des opportunités de créer des quartiers centraux exemplaires

Les projets ferroviaires et autres terrains libres disposant d'une très bonne desserte en TC offrent des opportunités rares pour développer des quartiers centraux et attractifs. Sur ces sites particuliers, la taille du projet permet d'encourager la réalisation de quartiers durables afin de ne pas gaspiller ce potentiel exceptionnel.

H4 - Renforcer l'identité des villages en développant des centres actifs et mixtes

Le développement futur ne doit pas se limiter à la croissance des pôles bien desservis, mais également inclure les mesures nécessaires pour que la population des villages se renouvelle (valorisation du bâti existant, mixité fonctionnelle et sociale ou encore opportunité de télétravail), garantissant ainsi un cadre de vie attractif, pérennisant ses traditions.

H5 - Compléter l'offre d'équipements régionaux, en particulier de loisirs et culturels

L'éducation, la pratique du sport ou encore les possibilités de se divertir sont autant de facteurs contribuant au bien-être des habitants. Sur la base du diagnostic et des études de base, la région définit les équipements d'importance régionale qui sont nécessaires pour disposer d'une offre attrayante (centre sportif, stands de tir, centre de loisirs, cycle d'orientation, etc.). Les équipements prioritaires pour ces prochaines années font l'objet de fiches de projets dans le PDR.

H6 - Valoriser les qualités paysagères du district

Pour accompagner le développement prévu, la qualité architecturale et le cadre paysager sont des atouts à faire valoir : il s'agit de prévoir les moyens de faire évoluer ces éléments pour qu'à la fois ils répondent aux besoins actuels et que leur valeur soient renforcées.

Excursionnistes

E1 - Appréhender l'espace Les Paccots-Rathvel en tant que « zone d'activités touristiques »

Dans le « collier de perles » constitué par l'offre touristique régionale, la zone formée par les stations des Paccots et de Rathvel représente le pôle principal. Pour répondre aux attentes des parties prenantes, il convient d'améliorer la connexion de cette zone avec l'offre et les itinéraires de mobilité douce de tout le district.

E2 - Adosser à cette zone un modèle de gouvernance coopératif intégrant toutes les parties prenantes – publiques et privées – concernées

Le partage des tâches entre les pouvoirs publics et les prestataires privés et associatifs n'est pas clair. Il y a beaucoup de parties prenantes pour tout projet touristique. Ce manque de clarification rend la coordination entre acteurs inefficace. La gouvernance doit être coopérative, intégrée et basée sur des objectifs communs.

E3 - Utiliser le stationnement sur site comme outil de maîtrise des flux de véhicules et de financement d'une mobilité plus durable

En complément du renforcement des TC et de la mobilité douce, pour faire face aux problèmes de saturation, un système de parking payant pourrait générer des bénéfices pour des investissements dans la gestion de la mobilité et les remontées mécaniques. Il pourrait également être lié à un système de bons commerciaux qui seraient émis lors du paiement et qui donneraient droit à des crédits équivalents dans les commerces et fournisseurs d'activités régionales.

E4 - Revaloriser les paysages bâtis en développant des outils notamment fonciers

La satisfaction des clients dépend fortement de la qualité des paysages, naturels mais également bâtis. Il existe une marge de manœuvre concernant l'amélioration de la qualité urbanistique de ces espaces bâtis pour tendre à une harmonie paysagère.

E5 - Mettre en réseau une offre 4 saisons sur l'ensemble du district

Les richesses naturelles, culturelles ainsi que les petits établissements sont autant de « perles » locales permettant d'envisager une offre touristique sur l'ensemble du territoire. La valorisation de cette offre complémentaire est essentielle car elle contribue au maintien des services dans les villages et reflète l'attachement des habitants à leur territoire. L'enjeu consiste à mettre en réseau ces activités (par la mobilité douce et les TC), voire réfléchir au potentiel encore inexploité pour améliorer la diversification de l'offre, en faveur d'un tourisme 4 saisons.

A1 - Dynamiser le tissu économique local

Pour maintenir la vitalité des villages, il est important que le tissu économique – composé des zones d'activités locales et des zones mixtes (commerces et services de proximité au sein des localités) – soit renforcé. Il s'agit de valoriser les activités existantes et proposer des solutions innovantes pour répondre aux besoins de base de la population (savoir-faire, extension des entreprises et mobilisation des réserves, circuits courts, mutualisation des services, etc.).

A2 - Soigner le cadre de travail au sein des zones d'activités

L'attractivité et compétitivité économique régionale passent par la mise à disposition de zones d'activités proposant un cadre de travail attrayant pour les entreprises et leurs collaborateurs (aménagement urbains, espaces végétalisés, intégration des constructions, services pour les collaborateurs, accès et mobilité sur site, etc.).

A3 - Développer des zones d'activités cantonale et régionales attractives, compétitives et exemplaires

Les zones d'activités cantonale (secteur stratégique) et régionales sont les zones pressenties pour l'accueil de nouvelles entreprises, notamment dans le secteur secondaire. Compte tenu de la faible marge de manœuvre régionale, les zones qui pourront se développer à l'avenir doivent être compétitives, en répondant aux besoins des entreprises à valeur ajoutée mais également exemplaires, par leur ancrage dans une vision d'avenir. Ces zones sont complémentaires au tissu économique local, en particulier les zones mixtes accueillant des activités plutôt tertiaires.

A4 - Connecter les zones d'activités cantonale et régionales aux centres des localités

Historiquement, les zones d'activités se sont implantées en périphérie des localités. L'amélioration de l'accessibilité des zones cantonale et régionales depuis les centres (liaisons en mobilité douce, voire en TC) permet de diminuer la dépendance à la voiture et ses nuisances, et d'améliorer les synergies entre ces zones et les autres activités et services implantés dans les centres.

A5 - Développer une gouvernance régionale des zones d'activités

La région est appelée à être proactive dans la gestion de ses zones d'activités. Elle doit donc se doter d'une structure de gouvernance lui permettant d'assurer ces nouvelles tâches (telles que le suivi de l'évolution des zones, l'utilisation optimale des nouvelles surfaces d'activités, la réallocation des réserves, etc.).

U1 - Créer une communauté régionale de transports

Cette stratégie consiste à modifier les statuts de l'ACV en communauté régionale de transports au sens de la Loi sur les transports 780.1 (LTr). Cette nouvelle gouvernance permettra la mise en place de mesures en lien avec la mobilité au sein de la région visant à améliorer les déplacements en modes de transports alternatifs à la voiture.

U2 - Renforcer les connexions de transports en commun entre et vers les pôles d'attractivité régionaux

En fonction des dynamiques propres à chaque groupe d'utilisateurs, le PDR identifie plusieurs pôles d'importance pour la région : zones d'activités, centres de localité, lieux de sport et loisirs, éducation, etc. Afin de garantir de bonnes conditions d'accessibilité à ces attracteurs, les liaisons manquantes seront identifiées et une amélioration des cadences pourra être étudiée.

U3 - Améliorer les connexions depuis/vers les régions voisines

De nombreux échanges ont lieu quotidiennement entre la Veveyse et les régions et agglomérations voisines (Riviera, Gruyère, Glâne, Broye et Lausanne via Palézieux en particulier) et sont en majorité réalisés en voiture. L'amélioration des connexions depuis ou vers ces régions et agglomérations, par des propositions au canton d'adaptation du tracé ou de la fréquence de passage, permettra d'encourager un report vers les TC. L'incitation de la région envers les entreprises à la mise en place de plans de mobilité de site ou d'entreprise fait également partie de cette stratégie.

U4 - Développer des interfaces de mobilité combinée

La Veveyse est traversée par une ligne ferroviaire du nord au sud et dispose d'un réseau de bus à exploiter. La mise en œuvre de conditions propices au développement de la mobilité combinée (utilisation de plusieurs modes de transport durant un déplacement) à ces gares et arrêts de bus permettra de favoriser le rabattement vers les TC. Le canton a déjà identifié le nombre de places voitures et vélos à aménager aux gares. Des propositions complémentaires pourront être formulées dans le cadre du PDR pour identifier d'autres lieux intéressants et pour améliorer les conditions d'intermodalité (par exemple avec un déploiement de services pour les usagers).

6. Schéma directeur



Légende

Habitants

- **Densification et requalification des centres**
 Les centres disposant d'une très bonne desserte en TC répondent aux critères du PDCant pour la densification et requalification. Ces sites sont particulièrement importants à l'échelle régionale pour accueillir la croissance attendue.
- ☼ **Vitalité des villages**
 Hors de ces centres à densifier, le renouvellement de la population doit être encouragé dans les villages ne répondant pas aux critères de densification et avec des possibilités d'extension limitées, en proposant des mesures pour garantir un cadre de vie de qualité.
- **Site potentiel pour quartier modèle**
 Les projets ferroviaires et réserves en zone à bâtir très bien desservies par les TC offrent une opportunité rare pour créer de nouveaux quartiers centraux. La taille des secteurs permet d'envisager la réalisation de quartiers durables.
- **Site potentiel pour équipement régional**
 Les nouveaux équipements publics répondant aux besoins régionaux doivent être facilement accessibles et bien intégrés aux localités. Les sites particulièrement intéressants selon ces critères sont mis en évidence ci-contre.

Excursionnistes

- **Zone touristique Les Paccots - Rathvel**
 La zone touristique formée par les stations des Paccots et de Rathvel, de leurs domaines skiables et de la densité d'itinéraires doit être appréhendée comme une seule entité. Elle est le pôle de l'offre touristique régionale, composée en « collier de perles ».
- ▮ **Maîtrise des flux par le stationnement**
 Le stationnement aux Paccots - Rathvel est à concevoir en tant qu'outil pour gérer les flux de visiteurs et capter les retombées économiques liées au tourisme.
- **Mise en réseau de l'offre touristique**
 Pour encourager leur valorisation, les perles touristiques de la Veveyse (patrimoine, points de vue, restaurants, etc.) sont connectées entre elles, au pôle touristique et vers l'extérieur par les itinéraires de mobilité douce et les TC.

7. PDR, outil et procédure

Actifs

- **Renforcement des zones d'activités locales**

Pour maintenir les entreprises existantes et assurer la vitalité des villages, les zones d'activités locales selon la typologie du PDCant qui répondent aux besoins de l'économie doivent être renforcées.

- **Développement des zones d'activités cantonale et régionales**

Le PDCant fixe les critères pour les zones régionales et définit les zones cantonales. Pour une répartition équilibrée et compte tenu des faibles possibilités d'extension, deux zones régionales sont désignées, en Haute-Veveyse et Basse-Veveyse.

- **Connexion aux centres des localités**

Pour diminuer les nuisances liées à la voiture et améliorer l'intégration des zones d'activités, les zones cantonale et régionales doivent être facilement accessibles depuis les centres, en particulier en mobilité douce mais également en TC.

Usagers des TC

- 👉 **Lignes de TC actuelles**

- **Gares**

- 👉 **Renforcement des connexions entre les pôles d'attractivité**

L'amélioration de l'attractivité du réseau de TC actuel passe par des propositions pour compléter les liaisons entre les différents pôles identifiés par le PDR (centres de localités, zones d'activités, équipements, etc.).

- 👉 **Amélioration des connexions vers les régions voisines**

Pour diminuer la dépendance à la voiture, il convient de proposer des liaisons en TC attractives vers les régions voisines auxquelles la Veveyse est étroitement liée pour des raisons touristiques et économiques.

- 👉 **Développement des interfaces de mobilité combinée**

En complément à un réseau dense et efficace, l'amélioration des interfaces de transports et de leurs services, sur la base du plan sectoriel cantonal et de potentiels nouveaux besoins, vise à encourager le rabattement vers les TC.

Le PAR correspond au volet stratégique du PDR. Il définit le contexte territorial général et établit les grandes orientations du développement souhaité de la région à l'horizon 2040. Le volet opérationnel du PDR, composé d'un programme de mesures, de boîtes à outils et d'une carte de synthèse, définit la mise en oeuvre des orientations retenues dans le PAR.

Pour assurer cette mise en oeuvre, trois organes de gouvernance sont créés :

- Commission aménagement et mobilité, pour les groupes **Habitants** et **Actifs**
- Commission tourisme, pour le groupe **Excursionnistes**
- Communauté régionale de transports, pour le groupe **Usagers des TC**

Le suivi technique est assuré par un coordinateur ad hoc.

Le PDR est un outil évolutif, mis à jour une fois par législature. Les mises à jour permettent d'établir un bilan de mise en oeuvre du PDR et de l'adapter en fonction des nouveaux besoins. Les thématiques des énergies, de l'agriculture et de la forêt seront notamment traitées lors de la prochaine mise à jour.

Contact :

Association des communes de la
Veveyse
www.acv-fr.ch
pdr@acv-fr.ch

Plan directeur régional de la Veveyse

Programme d'aménagement régional

Mis en consultation publique par parution dans
la Feuille officielle

n° du _____

Adopté par l'Association des communes de
la Veveyse,

le _____

La Secrétaire _____

Le Président _____

Approuvé par la Direction du développement
territorial, des infrastructures, de la mobilité et
de l'environnement,

le _____

Le Conseiller d'Etat, Directeur _____