ASSOCIATION DES COMMUNES DE LA VEVEYSE

Association des communes de la Veveyse
Plan directeur régional

Programme d'aménagement régional

Rapport explicatif du volet stratégique

Photo : les-paccots.ch

Projet pour approbation - 26 mars 2024

1.2_PDRV_PAR_rapport_final.docx

ARCHAM ET PARTENAIRES SA
Aménagement du territoire et urbanisme
citec
haute école arc neuchâtel berne jura
GEOSUD ingénieurs et géomètres
motiv-ch

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 Procédure ... 5

1.2 Processus participatif ... 5

1.2.1 Atelier participatif « enjeux » ... 5

1.2.2 Atelier participatif « stratégies » ... 6

1.2.3 Groupes techniques ... 6

1.3 Coordination avec le comité de pilotage ... 7

2 Structure du programme d'aménagement régional ... 7

2.1 Groupes d'usagers ... 7

2.2 Thématiques transversales du programme d'aménagement régional ... 8

2.2.1 Gouvernance ... 8

2.2.2 Mobilité ... 8

2.2.3 Durabilité ... 8

3 Stratégies ... 9

3.1 Habitants ... 9

3.2 Actifs ... 15

3.3 Excursionnistes ... 21

3.4 Usagers des transports en commun ... 30

4 Résultats de l'analyse de durabilité ... 36

4.1 Méthodologie ... 36

4.2 Synthèse des résultats ... 36

Glossaire ... 39

1 Introduction

Le plan directeur régional (PDR) de la Veveyse se compose d'un volet stratégique et d'un volet opérationnel. Le programme d'aménagement régional (PAR) constitue le volet stratégique. Il comprend un bref diagnostic et précise les visions et stratégies retenues pour le développement territorial de la Veveyse, à l'horizon 2040 (perspectives cantonales en matière d'évolution de l'urbanisation). Il est accompagné du présent rapport explicatif dont l'objectif est d'expliquer les réflexions et choix qui sous-tendent la vision et les stratégies du PDR, et de démontrer la conformité du volet stratégique aux exigences cantonales.

Les réflexions du PAR sont nourries par les analyses préliminaires réalisées dans le cadre du programme des études, la démarche participative, les échanges avec le comité de pilotage (COPIL), les résultats des études thématiques ainsi que la première mise en consultation. L'ensemble des études thématiques paraissent en annexe du projet de PDR. Certains résultats de ces études sont résumés ci-après.

1.1 Procédure

Après accord par la Conférence des Syndics, le PAR est mis en consultation une première fois auprès des services de l'Etat, des communes, des régions et canton voisins. Il est ensuite adapté pour tenir compte des prises de position issues de la consultation (cf. Programme d'aménagement régional - Rapport de consultation). Le présent rapport est également modifié en conséquence.

Par la suite, avec l'ensemble du projet de PDR, le PAR est transmis à l'examen préalable au canton et mis en consultation une seconde fois auprès des autorités publiques et particuliers (art. 30 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, LATeC). Le PAR est ensuite adopté par l'Assemblée des Délégués.

1.2 Processus participatif

La participation des acteurs régionaux occupe une place importante dans la mise en place du volet stratégique. C'est à ce stade que la marge de manœuvre est la plus importante pour intégrer les réflexions et souhaits des acteurs concernant le développement de leur région. Cette intégration en amont a l'avantage d'assurer que la vision développée soit partagée par le plus grand nombre. Pour ce faire, deux ateliers participatifs et une séance de groupes techniques ont été réalisés. Les résultats de ces rencontres constituent le matériau de base pour la formulation et la consolidation des visions et stratégies du PAR. Ces séances visent également à sensibiliser les acteurs à l'outil du PDR, ses exigences et la marge d'action possible.

1.2.1 Atelier participatif « enjeux »

Le premier atelier participatif « enjeux » s'est tenu le 6 mars 2021 en compagnie de 80 participants, composés des autorités communales, de diverses entreprises, d'associations et institutions et de représentants de la génération de demain (élèves du cycle d'orientation, membres de sociétés de jeunesse).

Cet atelier s'est concentré sur la définition des enjeux de développement de la région. Les participants se sont exprimés sur leurs satisfactions et leurs regrets vis-à-vis du développement actuel de la région, et sur

les espoirs et objectifs pour son développement futur. Les champs d'action ont également été débattus. L'accent a été placé sur la recherche d'une vision consensuelle de l'avenir de la Veveyse.

Espoirs	Craintes
▪ Amélioration de la mobilité interne et vers l'extérieur, vers une mobilité durable ▪ Renforcement de la cohésion régionale (développement d'un projet fédérateur) ▪ Création de lieux de rencontre (intergénérationnel) et de loisirs ▪ Développement économique cohérent, en faveur du tissu local ▪ Amélioration et développement des infrastructures régionales (loisirs entre autres) ▪ Amélioration de la qualité de vie	▪ Division et manque d'ambition ▪ Manque de ressources financières ▪ Mauvaise gestion de l'urbanisation face à la croissance démographique ▪ Négligence des impacts environnementaux et climatiques ▪ Faible marge de manœuvre (notamment pour les zones d'activités) ▪ Manque d'infrastructures scolaires et publiques

Tableau 1 : résumé des espoirs et des craintes des participants.

Les propositions de l'atelier ont été travaillées par l'équipe de projet pour donner forme à la structure de base du PDR, s'articulant sur quatre groupes d'usagers cibles auxquels s'adressent les stratégies et futures mesures : habitants, actifs, excursionnistes et usagers des transports en commun (voir chapitre 2.1 ci-après). Une première ébauche de la vision et des stratégies a également été esquissée sur la base des résultats de l'atelier.

1.2.2 Atelier participatif « stratégies »

Le deuxième atelier participatif « stratégies » s'est déroulé le 28 mai 2021 avec des représentants des autorités communales et divers acteurs régionaux et cantonaux (experts des thématiques travaillées dans le PDR).

L'atelier s'est concentré sur l'évaluation de la vision et des stratégies. Les participants ont donné leur appréciation et proposé des ajustements en vue de leur amélioration. Les discussions ont ainsi permis de vérifier si la direction choisie était la bonne et d'adapter certaines orientations de développement.

1.2.3 Groupes techniques

Pour clôturer le processus participatif lié au PAR, une séance de groupes techniques (GT) a eu lieu le 18 juin 2021. Les GT regroupent chacun environ 10 personnes, à savoir des membres des conseils communaux ainsi que des experts régionaux et cantonaux. Sans pouvoir décisionnel, ils viennent en appui au comité de pilotage (COPIL) en participant aux réflexions stratégiques et opérationnelles au sein de chaque groupe d'usagers. Ils assureront également le suivi de la mise en œuvre du PDR.

La séance du 18 juin a permis de consolider la vision et les stratégies formulées pour chaque groupe d'usagers. Certaines questions plus techniques ont également été discutées pour poser les bases des mesures du volet opérationnel.

1.3 Coordination avec le comité de pilotage

La conception du PAR s'est faite en étroite collaboration avec le COPIL et son Bureau. Le Bureau du COPIL a été consulté à plusieurs reprises pour préciser certaines étapes intermédiaires, préparer la démarche participative et consolider la première et deuxième version du PAR (suite à la consultation).

2 Structure du programme d'aménagement régional

2.1 Groupes d'usagers

La Veveyse – Ensemble pour un cadre de vie dynamique et attractif. Telle est la devise retenue pour le volet stratégique du PDR à la suite du processus participatif. Sa mise en œuvre s'articule sur 4 groupes d'usagers afin de souligner que le PDR est avant tout un outil de développement au service des habitants et acteurs de la région.

Figure 1 : quatre groupes d'usagers au cœur de la vision régionale.

Les groupes d'usagers englobent les profils et thématiques suivants :

- Habitants : population de la Veveyse (en particulier les différentes générations)
  Thématiques : urbanisation, densification et requalification, équipements
- Actifs : personnes domiciliées dans le district et pendulaires
  Thématiques : zones d'activités, tissu économique local
- Excursionnistes : visiteurs se rendant dans le district pour profiter du cadre naturel et des équipements de loisirs
  Thématique : tourisme et loisirs
- Usagers des transports en commun (TC) : usagers se déplaçant en Veveyse pour différents motifs (travail, loisirs, etc.)
  Thématique : infrastructures et exploitation des transports publics

2.2 Thématiques transversales du programme d'aménagement régional

Le PAR repose sur trois thématiques transversales, influençant la vision régionale à différents niveaux :

- la gouvernance, puisque le PDR permet de concrétiser un projet de territoire réunissant des acteurs et des enjeux diversifiés ;
- la mobilité, en tant que levier d'action commun aux quatre groupes d'usagers ;
- la durabilité, afin de proposer une vision de développement respectueuse des générations futures.

2.2.1 Gouvernance

La réalisation d'un PDR permet de fédérer les acteurs de la région autour d'un projet, en mettant en commun leurs aspirations concernant le développement souhaité de la Veveyse pour la prochaine décennie. Les options de développement de la région sont ensuite mises en concordance afin de proposer une stratégie territoriale harmonieuse. Le PDR prévoit les mesures pour mettre en œuvre les orientations stratégiques retenues. Il définit la structure organisationnelle chargée de s'assurer de la réalisation de ces mesures, en priorisant et répartissant les tâches à accomplir. Enfin, le PDR est un outil qui facilite la coordination sur le plan territorial avec les cantons de Fribourg, de Vaud ainsi que les régions et agglomérations voisines.

2.2.2 Mobilité

La mobilité est ressortie comme l'un des principaux enjeux pour le développement régional lors du premier atelier. Elle constitue par conséquent un thème transversal du PDR, en tant qu'outil central dans la mise en œuvre des stratégies développées pour chaque groupe d'usagers. En particulier, la mobilité douce et les transports individuels motorisés (TIM) sont thématisés dans le groupe Habitants, pour le développement des cœurs de village actifs et mixtes, dans le groupe Actifs, en faveur d'une meilleure connexion des zones d'activités aux centres des localités et finalement dans le groupe Excursionnistes, en lien avec les itinéraires de mobilité douce et la gestion des flux dans le secteur touristique.

A noter que les TC, présents en filigrane dans une majorité de stratégies, sont spécifiquement développés dans le groupe Usagers des TC car il s'agit d'usagers très spécifiques, avec des attentes élevées de la part de la région. La multimodalité est également traité dans ce cadre.

2.2.3 Durabilité

Notre société fait face au défi majeur qu'est la durabilité. Appliquer cette notion à notre développement continu signifie veiller à ce que nos activités aient un impact, non seulement modéré, mais surtout équilibré sur les 3 axes unanimement reconnus du développement durable : l'économie, l'environnement et la société.

Par définition, la durabilité est une donc une question supérieure aux différents groupes d'usagers définis dans le cadre du processus du PDR de la Veveyse. Dans ce sens, elle doit nourrir les réflexions tant stratégiques, objets du présent PAR, qu'opérationnelles du PDR. C'est pourquoi la durabilité figure comme tige d'alimentation du trèfle à quatre feuilles.

Afin de veiller à la durabilité du PDR, son processus d'établissement prévoit une évaluation à deux moments clés. Dans un premier temps, correspondant à la présente phase du PAR, l'analyse porte sur les visions stratégiques établies pour chaque groupe d'usagers. Cette première analyse doit permettre d'orienter les mesures qui découlent des stratégies et qui sont définies dans le cadre du PDR, afin d'en

améliorer et d'optimiser la durabilité. Ses résultats sont décrits au chapitre 4 du présent rapport et dans l'analyse thématique. Une seconde analyse, sous forme de contrôle, est réalisée à l'issue de la définition des mesures, dans le cadre de l'établissement et de la finalisation du PDR en lui-même. Durant cette deuxième phase, les effets du PDR sur la protection de l'air (cf. plan de mesures sur la protection de l'air, 2019), la lutte contre le bruit et la gestion des eaux (épuration et eaux potables) sont également analysés.

3 Stratégies

3.1 Habitants

Une urbanisation au service des habitants, harmonieuse et durable

La qualité du cadre de vie en Veveyse constitue un atout unanimement reconnu et l'attention à y apporter dans le futur fait l'objet d'un large consensus. La préoccupation majeure des autorités et des représentants de la société civile consiste à maintenir la vitalité des villages situés hors des grands axes de transports publics, l'identité des localités et l'équilibre de la région malgré le cadre strict du plan directeur cantonal (PDCant).

La vision s'appuie donc sur trois axes :

- La densification et requalification progressive des cœurs de localités bien desservis par les TC, soit sur l'axe ferroviaire et à Attalens. Conformément au PDCant, ces sites se prêtent à l'accueil prioritaire de la croissance, car les nuisances dues à la mobilité sont minimisées. Ce processus doit toutefois être planifié de manière sensible afin que le développement apporte une plus-value à la qualité de vie et s'insère avec soin dans des sites construits riches en éléments patrimoniaux.
- le développement de nouveaux quartiers aux points stratégiques : le déplacement de voies ferroviaires offre une opportunité unique d'accueillir de nouveaux habitants entre le village et la nouvelle gare (à Bossonnens et à Semsales), renforçant ainsi la coordination entre urbanisation et mobilité. En raison de leur importance pour la région, ces sites ne doivent pas être galvaudés, mais réalisés de manière exemplaire (écoquartiers par exemple). La même logique s'applique aux équipements d'importance régionale, dont l'implantation doit être prévue aux points clés du réseau.
- l'évolution des villages par la valorisation des volumes existants et l'encouragement de la mixité. Des actions sont nécessaires pour adapter le parc de logements afin de répondre aux besoins d'une population qui aura 15 ans de plus à l'horizon du PDR et permettre un renouvellement des différentes catégories d'âge, de manière à éviter un vieillissement de la population. La mixité des villages doit être encouragée pour y maintenir les services et emplois qui s'y trouvent aujourd'hui. C'est eux qui permettent de maintenir la vie et la convivialité de ces localités moins bien desservies. Le potentiel offert par les plans en vigueur et le bâti existant offre une marge de manœuvre qui doit être mise en avant.

Cette vision offre ainsi à chaque localité des perspectives d'évolution qualitative positives, conformes au cadre fédéral et cantonal.

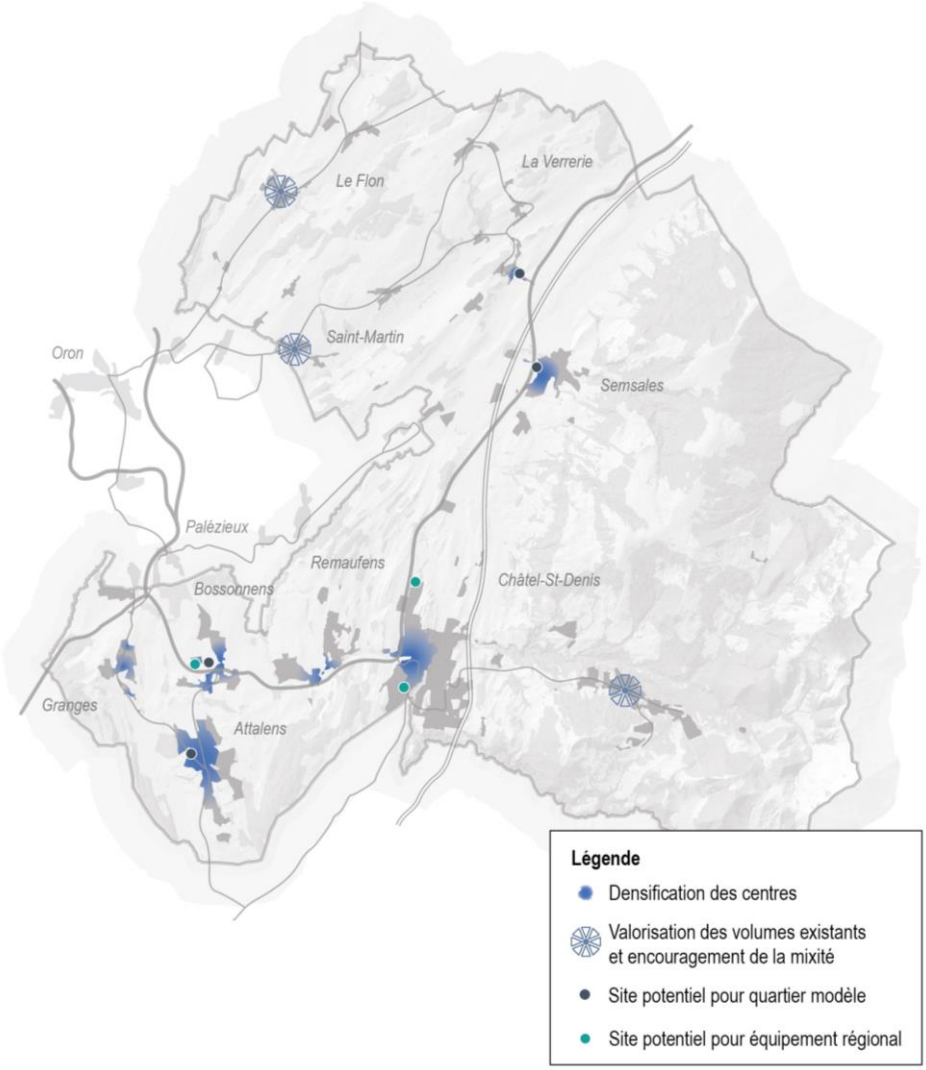

Figure 2 : extrait du schéma directeur pour le groupe Habitants.

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 délassement dont elle a besoin jour après jour (santé, loisirs, mobilier urbain, etc.). Lieux de vie, les villes et villages doivent favoriser en leur cœur la mixité de l'habitat, du travail, des services et des loisirs, en mettant à profit l'offre et les qualités existantes (sociétés locales, services existant, patrimoine bâti, paysage, etc.) et en veillant à leur accessibilité.

Justification de la stratégie

Résultats des ateliers et du GT

Les participants au processus participatif ont relevé l'évolution marquée du district liée à la croissance démographique récente. C'est donc sur la base d'exemples concrets que les participants ont développé cette stratégie, avec la volonté de minimiser les risques et de profiter des opportunités offertes par un dynamisme régional appelé à se poursuivre ces 15 prochaines années.

Conformité aux planifications supérieures

Le PDCant donne un cadre précis au développement quantitatif des localités. Le PDR s'inscrit dans ces règles et transcrit les sites à densifier, requalifier ou potentiellement à développer selon les critères du PDCant. Le PDR apporte une dimension supplémentaire en veillant à la qualité de ces secteurs à requalifier ou à développer. Le dynamisme apporté par la croissance doit générer une plus-value pour l'ensemble des habitants de la région, par exemple par des espaces publics de qualité, des cheminements attractifs pour tous les âges, ou une offre de services locale (notamment pour l'enfance et les aînés). L'aspect intergénérationnel est ressorti très fortement lors du processus participatif. L'approche du PDR par la personne (les feuilles du trèfle) plutôt que par des thématiques techniques met en avant cette volonté d'un cadre de vie de qualité pour tous. A noter que la marge de manœuvre du PDR est complémentaire à de nombreuses politiques publiques à toutes les échelles, dans le domaine social, culturel, économique, de la mobilité durable, etc. qui concourent, « ensemble, à un cadre de vie dynamique et attractif ».

Cohérence avec le programme des études

Cet enjeu occupe une place centrale dans le programme des études, ainsi que la nécessité de bien gérer les zones à bâtir conformément aux nouvelles directives du PDCant.

H2 : Répartir judicieusement l'extension de l'urbanisation

Le PDCant, qui fixe le cadre du développement futur, et les planifications communales doivent être mis en cohérence par le PDR afin que les habitants disposent d'un cadre de vie attractif, notamment en termes de services. Le rôle du PDR consiste à identifier les pôles qui, conformément à la vision cantonale et régionale, seraient les mieux adaptées pour accueillir un nouveau quartier, des entreprises ou un équipement d'importance régionale et à réserver les surfaces nécessaires. Pour compenser ces extensions, le PDR doit identifier les secteurs qui ne répondent plus aux règles d'un développement durable.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

La priorisation du développement sur les principaux axes de mobilité constitue la préoccupation prioritaire des acteurs locaux. Un questionnaire et des séances de coordination avec les communes ont permis d'expliquer le cadre cantonal et de créer une marge de manœuvre pour les projets régionaux. Pour la région, cette stratégie doit être accompagnée d'une vision d'avenir pour les localités moins bien desservies, qualitative plus que quantitative.

Conformité aux planifications supérieures

Les mesures du PDR déterminent les propositions de modification des surfaces du territoire d'urbanisation ou des zones d'activités à chaque étape. Au niveau du PAR, la méthodologie garantit que chaque ajout répond aux critères du PDCant (priorité d'urbanisation, desserte en TC, dangers naturels, zones naturelles et paysagères protégées, forêt, etc.) et que les totaux respectent les directives cantonales. Afin de vérifier le bien-fondé des stratégies, des bilans intermédiaires du territoire d'urbanisation et des zones d'activités ont été réalisés. Ces études de base prouvent la faisabilité de la stratégie.

Cohérence avec le programme des études

Les propositions d'ajustement du territoire d'urbanisation et des zones d'activités forme le noyau des travaux techniques à réaliser dans le PDR.

H3 : Profiter des opportunités de créer des quartiers centraux exemplaires

Les projets ferroviaires dans le district ainsi que les réserves à bâtir d'un seul tenant disposant d'une très bonne desserte 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 (« écoquartiers ») afin de ne pas gaspiller ce potentiel exceptionnel. Le développement soigné de ces sites doit dynamiser l'ensemble de la région.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Cette stratégie a été discutée et reformulée lors des ateliers et du groupe technique. La proposition de développer un écoquartier avait été développée par un groupe lors de l'atelier « enjeux ». Par la suite, les participants ont craint que des modèles urbains d'écoquartiers, encore inconnus dans la région, ne soient imposés aux communes de manière disproportionnée. La stratégie a donc été reformulée pour mettre en avant le potentiel exceptionnel de certains secteurs-clé, en particulier à Bossonnens et Semsales avec le déplacement des gares, à proximité de la gare de la Verrerie et à Attalens, où des réflexions sur l'opportunité de développer un quartier durable sont en cours.

Conformité aux planifications supérieures

Cette stratégie profite de sites exceptionnels pour mettre en œuvre de manière exemplaire la coordination urbanisation – mobilité. Les projets ferroviaires concernés permettent de développer des quartiers centraux en cohérence avec le centre existant du village et de le renforcer.

Cohérence avec le programme des études

Le programme des études prévoyait d'identifier des pôles de densification. Or, parmi les terrains affectés, le potentiel est diffus et soumis à des contraintes patrimoniales, ne permettant pas de cibler des secteurs de développement à court terme. Des mesures différentes, plus sensibles, sont donc prévues dans le PDR. L'étude de base à toutefois mis en évidence ces nouveaux secteurs liés aux projets ferroviaires, qui ont fait l'objet d'un développement et abouti à la stratégie H3.

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

La vitalité des villages qui ne répondent pas aux critères de densification et ne disposent que d'extensions limitées constitue un réel enjeu régional. Le renouvellement de la population doit y être encouragé afin d'y maintenir des services et activités nécessaires à l'équilibre de la région. Dans ce cadre, les nouvelles opportunités générées par le télétravail peuvent être étudiées.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Pour les participants au processus participatif, cette stratégie est indissociable de la stratégie H2, comme les deux faces d'une même pièce. Elle est indispensable à une vision d'avenir cohérente et positive de la région.

Conformité aux planifications supérieures

Les mesures envisagées (valorisation du bâti existant, mixité fonctionnelle et sociale, attractivité des espaces publics et cheminements de mobilité douce) s'inscrivent dans le cadre cantonal. Quantitativement, elles mettent en avant la valorisation du potentiel inexploité des planifications en vigueur (utilisation des indices existants, valorisation des combles ou des ruraux, etc.) plutôt que d'augmenter les indices ou d'étendre la zone à bâtir. Qualitativement, elles créent une dynamique positive en proposant une mise en valeur des atouts existants plutôt qu'une situation de blocage. En effet, plusieurs villages disposent de hautes qualités patrimoniales. Leur préservation et leur valorisation peuvent constituer un véritable levier pour la vitalité du village.

Cohérence avec le programme des études

L'équilibre régional est un enjeu central identifié par le programme des études.

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

Sur la base du diagnostic, la région a défini les équipements d'importance régionale qui sont nécessaires pour disposer d'une offre attrayante, contribuant à la qualité de vie et au bien-être de la population(pratique de sports et loisirs, éducation, culture, etc.). Les nouveaux équipements publics régionaux doivent être facilement accessibles pour l'ensemble des générations, en particulier en TC et en modes doux. De plus, s'ils sont bien intégrés à la localité, ils contribuent à la vie de celle-ci. Certains sites sont particulièrement intéressants sur la base de ces critères et sont ainsi mis en évidence dans le schéma directeur. Les équipements prioritaires pour ces prochaines années font l'objet de fiches de projets dans le PDR. Les perspectives d'évolution des stands de tir de la région sont également développées dans une mesure du volet opérationnel.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Les différents ateliers ont permis de confirmer le diagnostic et d'ébaucher une priorisation des équipements nécessaires. Il est donc prévu de travailler dans le PDR par fiche de projet pour les équipements retenus.

Conformité aux planifications supérieures

La stratégie répond aux exigences du PDCant, en se focalisant sur les équipements les plus importants à l'échelle régionale.

Cohérence avec le programme des études

Cette stratégie correspond à un enjeu et à une étude de base prévue dans le programme des études.

H6 : Valoriser les qualités paysagères du district

De nombreux espaces bâtis et non-bâtis en Veveyse sont identifiés dans les inventaires cantonaux et fédéraux (sites bâtis et périmètre environnants, voies historiques, patrimoine archéologique, paysage d'importance cantonale, réserves naturelles et forestières, prairies et marais, etc.), témoignant de la richesse du paysage naturel et culturel de la région. Le cadre paysager et la qualité architecturale sont des atouts qui peuvent être mis en valeur : le développement prévu donne les moyens de faire évoluer ces éléments pour qu'à la fois ils répondent aux besoins actuels et que les qualités qui font leur valeur et leur attractivité soient renforcées.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Si l'importance du paysage pour la qualité du cadre de vie et pour se distinguer des agglomérations voisines est reconnue par les participants et les acteurs locaux, la marge de manœuvre à disposition de la région est plus abstraite. Les mesures concrètes doivent donc être développées dans la phase suivante, lors de l'élaboration du PDR.

Conformité aux planifications supérieures

Ce point est essentiel pour compléter le volet environnemental et disposer d'une vision qualitative complète et cohérente pour le développement de l'urbanisation. Elle permet de lier explicitement le développement de l'urbanisation à la mise en valeur du patrimoine culturel et naturel, qui font l'objet de chapitres distincts dans le PDCant. Ces aspects peuvent donc être pleinement intégrés dans les mesures d'urbanisation du PDR.

Cohérence avec le programme des études

Le paysage n'est pas une thématique en tant que telle prévue par le programme des études. Toutefois, ces éléments sont indispensables à la cohérence du volet urbanisation, pour un cadre de vie de qualité.

3.2 Actifs

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

L'objectif de cette vision est de renforcer les conditions cadres permettant à la Veveyse de disposer d'une base économique solide et compétitive face aux régions voisines. La vision cible deux échelles d'actions. Dans les petites localités, des moyens sont mis en œuvre pour pérenniser le tissu économique local, garant de la vitalité des villages. A plus grande échelle, plusieurs zones régionales sont désignées pour accueillir le futur développement économique de la Veveyse, en complément au secteur stratégique « Pra-de-Plan et Dally ». Ces zones régionales et cantonale sont attractives pour les nouvelles entreprises (accessibilité, terrain, cadre de travail) mais également compétitives et exemplaires en conciliant impératifs économiques et engagements durables. Enfin, la qualité et l'accessibilité des zones d'activités permettent aux habitants d'exercer dans des lieux de travail attractifs et diminue le phénomène de pendularité, actuellement accentué par la concentration des emplois tertiaires sur la métropole lémanique.

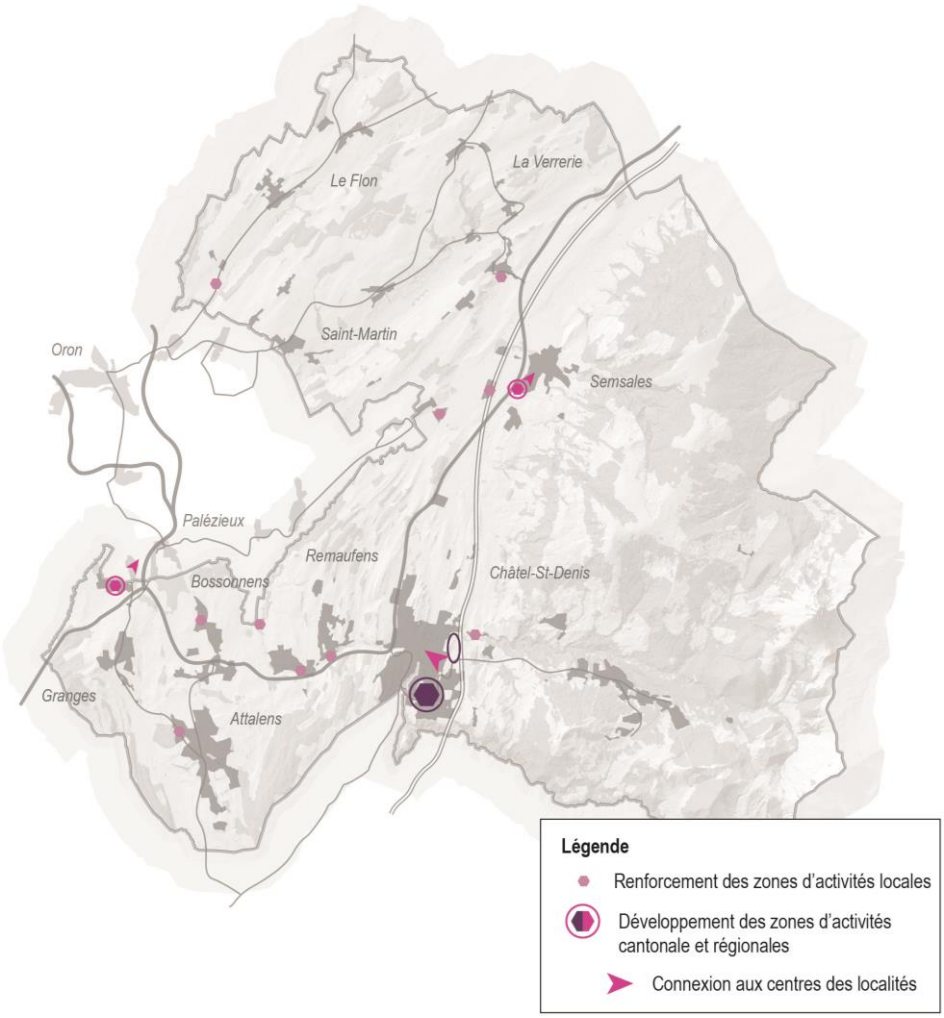

Figure 3 : extrait du schéma directeur pour le groupe Actifs.

A1 : Dynamiser le tissu économique local

La vie de village dans les petites localités dépend entre autres du dynamisme de son tissu économique. Cela comprend les zones d'activités locales accueillant de petites entreprises mais également les services de base à la population (commerces de proximité, restaurants, bureaux de postes, cabinets médicaux, par ex.) implantés généralement dans le tissu villageois, en zone mixte. Pour prévenir le phénomène de village-dortoir, il est important que la base économique dans les localités soit renforcée. Cela passe par la valorisation des infrastructures et des activités existantes (requalification des zones d'activités, extension des entreprises, réhabilitation de locaux vides, agriculture, etc.) et des solutions innovantes pour continuer de répondre aux besoins des habitants (circuits courts, mobilisation des ressources territoriales, mutualisation des services, etc.), au sein des villages et dans les zones d'activités locales désignées par le PDR.

Cette stratégie offre une approche complémentaire au développement économique par les zones d'activités régionales et cantonale (voir notamment stratégies A3 et A4). En renforçant l'économie de proximité, il s'agit d'assurer l'accessibilité des produits et services à la population, de promouvoir le savoir-faire local, d'encourager la consommation locale ou encore de diminuer les besoins de déplacements (souvent réalisés en transports individuels motorisés).

D'après la base de données cantonale SyZACT, les zones d'activités locales disposent d'un peu moins de 7 ha de surfaces libres disponibles pour l'extension ou l'accueil de nouvelles entreprises. Même si ces surfaces libres ne sont pas toutes adéquatement localisées, cela laisse une certaine latitude pour intervenir de manière ciblée.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Cette stratégie répond à une importante préoccupation des participants aux deux premiers ateliers, en raison d'un fort attachement au tissu économique existant. Les acteurs régionaux ont exprimé le souhait que le développement soit également orienté en faveur de l'économie locale, dans une logique allant au-delà du simple maintien des activités existantes.

Conformité aux planifications supérieures

La désignation et le dimensionnement des zones d'activités locales sont assurés par le PDR, conformément aux principes des thèmes du PDCant T104 et T105. Le PDR chiffre le potentiel d'extension attribué aux zones locales (volet opérationnel). En complément, il est proposé de prévoir des mesures pour veiller au renforcement des emplois dans les zones locales et plus généralement dans les petites localités.

Cohérence avec le programme des études

Le programme des études reprend les tâches régionales désignées par le PDCant. La stratégie A1 complète ces exigences minimales afin de répondre aux attentes des acteurs régionaux exprimées lors des ateliers.

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

Les zones d'activités se sont historiquement développées en périphérie des localités et peu d'attention a été accordée à la qualité de leurs constructions et aménagements, la préoccupation étant de disposer de zones fonctionnelles et de limiter les conflits de voisinage avec les zones résidentielles. Le développement des

zones d'activités, à présent plus encadré et avec peu de marge de manœuvre, doit mettre l'accent sur la qualité. L'attractivité et compétitivité économique régionale passe notamment par la mise à disposition de zones d'activités proposant un cadre de travail attrayant pour les entreprises et leurs collaborateurs (aménagements urbains, espaces végétalisés, intégration de constructions, services pour les collaborateurs, nouveaux usages, accès et mobilité sur site, etc.). Une telle stratégie permet à la fois d'offrir de meilleures conditions de travail aux actifs de la Veveyse, et d'améliorer l'intégration des zones au sein du territoire. Les gains sont également en termes d'attractivité, puisque le rayonnement des zones est renforcé par l'image qu'elles renvoient.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Cette stratégie est le résultat de diverses propositions concrètes formulées lors du premier atelier (proposer des foodtrucks dans les zones d'activités, des aires de détente, etc.). La formulation de la stratégie a été revue au cours du deuxième atelier afin qu'elle s'adapte au profil diversifié des zones d'activités, avec des besoins d'intervention différents en fonction de leur typologie.

Conformité aux planifications supérieures

Le PDCant mentionne certaines exigences qualitatives en fonction de la typologie des zones. Ces exigences se concentrent principalement sur la relation entre la zone et son voisinage (accessibilité, gestion des nuisances, etc.). Avec cette stratégie, le PDR entend proposer des principes complémentaires axés sur la qualité à l'intérieur des zones.

Cohérence avec le programme des études

Comme pour la stratégie A1, cette stratégie est issue des résultats des ateliers et propose une approche complémentaire aux exigences du programme des études.

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. C'est principalement sur ces secteurs que vont se concentrer les futures mises en zone d'activités. Compte tenu des besoins et des réserves disponibles, la marge d'action est plutôt faible et l'accent doit être porté sur la compétitivité et l'exemplarité des zones qui pourront se développer à l'avenir. Des zones compétitives, par leur capacité à répondre aux besoins des nouvelles entreprises à valeur ajoutée, et ambitieuses, par leur ancrage dans une vision d'avenir. Un équilibre entre impératifs économiques et engagements en faveur du développement durable doit être trouvé, autant pour les réserves en zone que pour les futures extensions. Il s'agit de planifier le développement de manière suffisamment flexible pour être en mesure de répondre à l'effet d'opportunité, tout en garantissant un niveau de qualité. Un équilibre doit par ailleurs être trouvé pour prévoir des mesures qui soient financièrement supportables pour les collectivités publiques.

La vocation de ces zones doit être précisée de manière qu'elles n'engendrent pas une concurrence nuisible aux zones mixtes, qui accueillent des activités contribuant à la vitalité des villages.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Les participants aux ateliers ont manifesté l'intérêt de développer un PDR ambitieux. La thématique du développement durable est également ressortie de manière transversale dans les discussions. Ainsi, le PDR entend proposer une approche à la fois pragmatique et durable concernant le développement des futures zones d'activités.

Les premiers résultats de l'étude thématique, ayant l'objectif d'identifier les zones d'activités régionales conformes aux critères cantonaux et aux stratégies du PDR, ont été discutés en groupe technique. Compte tenu du faible potentiel d'extension des zones d'activités pour l'ensemble de la région et du souci de prévoir un développement régional équilibré, les zones d'activités régionales suivantes sont identifiées par la région : la zone du Désovy dans la commune de Semsales (connexion à une centre, très bonne desserte en transports publics, potentielles synergies avec les autres zones d'activités à proximité) et la zone de Pré de Sales dans la commune de Granges (réserves importantes en mains communales, disponibilité du territoire d'urbanisation).

Conformité aux planifications supérieures

La validité des zones régionales sélectionnées selon les critères de la thématique T104 du PDCant a été vérifiée. Certaines mesures pour améliorer leur accessibilité sont à étudier :

- L'accessibilité en TC de la zone Pré de Sales est partiellement améliorée par l'intermédiaire du nouvel horaire 2023. Par ailleurs, le développement du site stratégique mixte de Palézieux gare dans le canton de Vaud offre une opportunité pour développer l'accessibilité en mobilité douce de la future zone régionale. La commune d'Oron envisage de développer l'interface de mobilité en créant un P+R en aval des voies CFF. Dans ce cadre, il est prévu d'améliorer l'accès à la gare depuis l'ouest, ce qui permet de réduire considérablement le trajet à pied ou vélo jusqu'à la zone d'activités de Pré de Sales.
- La zone du Désovy à Semsales ne dispose pas de la bonne desserte en TIM, des mesures doivent donc être prévues pour pallier ce manque d'accessibilité (plan de mobilité, incitation des collaborateurs à utiliser les TC, etc.). Ces aspects sont précisés dans le volet opérationnel.

Le secteur stratégique « Pra-de-Plan et Dailly », régi par la fiche de projet P0109 du PDCant, est repris et intégré aux réflexions. La redistribution des réserves, la répartition des futures extensions et les exigences pour ces zones régionales et le secteur stratégique sont affinées dans le volet opérationnel, à l'aide des résultats de SyZACT.

Cohérence avec le programme des études

Cette stratégie met en œuvre les principales attentes du programme des études en matière de zones d'activités. La coordination avec les autres thématiques du PDR telles que le territoire d'urbanisation et l'environnement (épuration des eaux, eau potable, protection contre le bruit) est assurée.

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

En raison de la position de la région par rapport au à la métropole lémanique et aux agglomérations de Bulles, Fribourg et Berne, la pendularité est un phénomène marqué en Veveyse (1/3 de pendulaires entrants pour 2/3 de pendulaires sortants). De plus, les activités sont généralement localisées de manière

excentrée et leur accès implique souvent le recours à la voiture. En améliorant l'accessibilité des zones cantonale et régionales depuis les centres, la volonté est double. Il s'agit d'une part de diminuer la dépendance à la voiture et les nuisances associées et d'autre part, d'améliorer les synergies entre ces zones et les autres activités et services implantés dans les centres. Différents leviers d'action sont à disposition, tels que l'aménagement de liaisons en mobilité douce confortables et sûres entre les gares/arrêts de bus et les zones, la mise en place de plans de mobilité par les entreprises, etc.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Cette stratégie fait écho à la stratégie A3, dans une perspective de rendre les zones d'activités plus attractives pour les personnes qui y travaillent, mais également à la volonté de promouvoir une mobilité plus durable au sein de la Veveyse.

Conformité aux planifications supérieures

Cette stratégie offre le cadre pour la mise en œuvre des principes des thèmes du PDCant en matière de gestion durable de la mobilité. Concernant les zones régionales, il s'agit de travailler sur la liaison en mobilité douce entre la zone et la gare la plus proche. Pour le secteur stratégique, la desserte en mobilité douce est également à améliorer de même que la desserte en TC, en coordination avec les principes d'accessibilité prévus dans la fiche P0109. La région n'est pas compétente pour planifier le réseau de TC mais elle peut proposer des améliorations.

Cohérence avec le programme des études

Cette stratégie montre comment la région entend garantir la cohérence entre urbanisation et mobilité, en recherchant des solutions pour diminuer la charge de trafic associée aux zones d'activités.

A5 : Développer une gouvernance régionale des zones d'activités

La région est appelée à être proactive dans la gestion de ses zones d'activités. Comme mentionné plus haut, le potentiel d'extension va se concentrer sur quelques zones et la marge de manœuvre reste globalement faible. La région doit donc se doter d'une structure de gouvernance lui permettant de veiller à ce que ce potentiel soit utilisé de manière optimale, travailler à la réallocation des réserves et plus généralement veiller à la réalisation de l'ensemble des stratégies du groupe Actifs.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Durant les ateliers, les participants ont relevé la nécessité d'avoir une vision claire de l'état et des besoins des zones d'activités, pour en assurer la gestion. Plusieurs outils ont été mentionnés dans ce sens (inventaire des besoins territoriaux des entreprises, système de rocade des réserves). L'application de ces outils est facilitée par la mise en place d'une structure régionale, qui puisse centraliser les informations ainsi que prioriser et gérer les interventions nécessaires.

Conformité aux planifications supérieures

La gestion des zones d'activités est une nouvelle tâche que le canton attribue aux Régions. Il implique de réfléchir à la configuration de l'organe responsable d'assurer le suivi et la mise en œuvre de cette gestion, en particulier une fois que le PDR sera approuvé (notamment mises à jour de SyZACT, suivi des futures mesures du PDR). Un modèle de gestion est proposé dans le volet opérationnel.

Cohérence avec le programme des études

La mise en place d'une structure régionale de gouvernance permet de répondre adéquatement aux exigences du programme des études pour les zones d'activités.

3.3 Excursionnistes

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

Figure 4 : extrait du schéma directeur pour le groupe Excursionnistes.

Tout espace touristique peut être appréhendé comme un système à la fois économique, social et environnemental, adossé à des ressources naturelles et construites. Un espace touristique se caractérise également par des modes de gestion / gouvernance spécifiques. Chaque élément de cette définition est en interaction fonctionnelle avec les autres éléments. De même, l'évolution de cet espace « interne » est aussi déterminée par son environnement géographique « externe » immédiat ou lointain.

Grâce aux informations quantitatives et qualitatives recueillies dans le cadre de l'étude thématique (cf. rapport « PDR Veveyse - Axe tourisme »), une analyse du district de la Veveyse en tant que territoire de tourisme et de loisirs a été établie. Les propositions stratégiques présentées ci-après sont inspirées des discussions issues des ateliers participatifs et du groupe technique et étayée par des entretiens menés avec différents acteurs de la branche, lors de la réalisation de l'étude thématique. Ces entretiens offrent une « expertise de terrain » et permet de vérifier que les orientations stratégiques retenues permettent bien de

répondre à des problèmes concrets. La retranscription des entretiens est disponible en annexe de l'étude thématique.

Dimension économique

Le développement économique d'un territoire dépend d'une part de sa capacité à capter des flux financiers de l'extérieur (stock)[1], et d'autre part de sa capacité à les faire circuler. C'est la captation des flux et leur circulation qui permettent de créer de l'emploi et d'agrandir l'assiette fiscale des collectivités publiques.

Comme le démontre l'enquête réalisée par l'Office du tourisme Châtel-St-Denis, Les Paccots et la Région, enquête confirmée qualitativement auprès de tenanciers de restaurants, l'écrasante majorité des clients sont des excursionnistes[2] et des locaux. La plus grande part des excursionnistes provient de la Riviera vaudoise, du canton de Fribourg et du canton de Berne. La proportion de touristes[3] est donc très faible.

Le rôle économique des excursionnistes / touristes et des locaux n'est pas le même : les premiers permettent de capter des flux financiers externes, tandis que les dépenses des locaux permettent de les faire circuler localement. Les statistiques présentées dans le rapport « PRD Veveyse - Axe tourisme » confirment également les résultats de l'enquête de l'Office du tourisme : les offres adressées aux touristes sont en déclin (fermetures d'hôtels et transformation de résidences secondaires et résidences principales), tandis que les offres adressées aux excursionnistes et aux locaux sont en progression forte, tant en termes de nombre d'établissements que de nombre d'emplois créés ces dernières années. Et c'est en premier lieu le secteur de la restauration qui est créateur d'emplois.

Dimension sociale

Ces dernières années, la station Les Paccots a connu à la fois une expansion sans précédent de la construction de chalets, ainsi qu'un changement de statut de ceux-ci, d'anciennes résidences secondaires transformées en résidences principales.

Outre le fait que ce changement de statut a fait baisser le nombre de nuitées, l'augmentation forte d'habitants induite par ce changement (actuellement plus de 1000 habitants aux Paccots) génère des conflits entre ceux-ci et les usagers des loisirs proposés dans la station. Le trafic automobile semble être le problème principal induit par l'augmentation parallèle des habitants, des locaux (habitants du district), des excursionnistes et des touristes. Ce n'est pas la quantité de personnes présentes sur site qui pose problème, c'est la quantité de voitures nécessaires à leur déplacement qui induit des conflits, relativement à des infrastructures inadaptées.

Dimension environnementale

Le développement extensif de la station Les Paccots - Rathvel axé jusqu'à maintenant sur le « tout voiture » conduit à une « carbonation » forte des activités touristiques et de loisirs. Par les transports, mais aussi par le réseau viaire goudronné qui a rendu ce développement possible.

Un rapide survol de la taille des parcelles dédiées au résidentiel (« zone de chalets » et « zone de résidences secondaires ») laisse apparaître une majorité de parcelles dont la taille est supérieure à 1'000 m^2. Ce mode d'aménagement débouchant sur de l'habitat fortement diffus contribue à étendre logiquement

---

[1] Activités économiques d'exportation, tourisme, revenus de pendulaires, subventions, etc.

[2] Visiteur venant de l'extérieur du territoire, mais dont le lieu d'habitation proche lui permet de rentrer chez lui le soir.

[3] Visiteur venant de l'extérieur du territoire, séjournant pour une période consécutive.

l'ensemble des infrastructures de flux viabilisant les parcelles (réseau viaire, mais aussi eau, déchets, électricité, communication). Cet habitat représente un coût supplémentaire pour la collectivité : les infrastructures doivent être entretenues, tandis que ce processus extensif pose un réel problème de faisabilité économique pour tous les scénarios proposant une alternative en matière de TC.

De plus, l'habitat diffus pose un problème paysager manifeste, qui lui-même entraîne un affaiblissement de l'image de la station et de son attractivité.

Enfin, le sol n'étant pas extensible, son découpage en larges parcelles influence très probablement le prix du foncier selon la loi de l'offre et de la demande. En d'autres termes, la production de grandes parcelles entraîne mécaniquement de la rareté, qui contribue à augmenter le prix moyen du m^2 constructible. Il est supposé qu'une refonte parcellaire orientée vers une densification et requalification des zones bâties existantes contribuerait à baisser le coût du foncier, et donc à maintenir la capacité des habitants eux-mêmes à devenir propriétaires.

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

La localisation géographique du district de la Veveyse est à la fois une opportunité et une menace (voir analyse forces / faiblesses /opportunités / menaces du PAR). Proches de bassins de population importants, les paysages montagneux exceptionnels de la région exercent une attraction forte. Cependant, cette attraction débouche sur des problèmes de saturation physique du réseau routier, des parkings, des nuisances sonores, l'augmentation de déchets dans la nature. De même, la diversification industrielle et commerciale des activités sportives en pleine nature (VTT électrique, randonnées en raquettes, ski de randonnée, etc.) génère des conflits d'usage entre les usagers. Dès lors, la question économique à résoudre n'est pas relative à un problème d'attractivité mais à l'efficacité du système économique régional, à savoir comment le rendre plus efficace en termes de stock (captation) et de circulation locale des flux financiers sans augmenter le nombre d'usagers ? Et par extension, quel type de clientèle faut-il privilégier ou freiner ?

Pour y répondre, une zone d'activité touristique doit être définie. Afin de répondre aux attentes des parties prenantes, cette zone doit être imaginée « en étoile ». Cette forme permettrait d'une part de connecter plus efficacement l'offre des communes dans tout le district (branches de l'étoile) au centre touristique Les Paccots-Rathvel (centre de l'étoile). Elle permettrait d'autre part d'intégrer plus efficacement l'ensemble des itinéraires de mobilité douce (vélo, randonnée, etc.) reliant le centre aux autres communes, voire à la Riviera vaudoise ainsi qu'aux districts fribourgeois limitrophes (voir également stratégie E5).

Pour capter le flux financier et attirer le public cible correspondant (les familles), les infrastructures de mobilité douce doivent être construites selon une logique de réseau et répondre à certains critères : un système d'itinéraire en boucle, un dénivelé acceptable, une sécurité renforcée, une accessibilité raisonnable (arrêt de transports publics / parking proches) et la proximité de restaurants et hôtels pour inciter à consommer. Leur promotion doit être efficace et simple (application regroupant tous les services).

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers, du GT et des entretiens

La proposition stratégique a été validée à l'unanimité par les membres de l'atelier « stratégie », qui a réuni responsables communaux, responsables administratifs et représentants d'associations professionnelles.

Plus spécifiquement, concernant la dimension de la zone d'activités touristique (forme en « étoile »), plusieurs personnes interrogées ont mentionné l'importance de la concentration des activités sur l'espace Les Paccots-Rathvel tout en conservant la possibilité de connecter les autres points d'intérêts à cette zone (à l'image d'un collier de perles).

> « *Actuellement, c'est Les Paccots qui est le pôle cantonal touristique et Rathvel n'en fait même pas partie. Soit on veut uniquement un pôle aux Paccots, soit une autre solution serait d'élargir le rayon de ce pôle à toute la Veveyse. Car quand les installations débordent, les gens viennent quand même partout en Veveyse. Ils vont aux tourbières ou à Semsales. On pourrait élargir et dire que c'est une zone sports et loisirs où on ouvre avec la ville de Châtel-St-Denis avec une culture, une tradition et on valorise d'autres sites, hors pôle. Car sinon cela sera difficile de développer quelque chose quand on est hors zones.* » T. Steiner

> « *Je soutiens la proposition faite pendant l'atelier du 6 mars de concentrer les activités touristiques sur la zone Les Paccots et de Rathvel. Le nouveau projet (Woodland) va dans ce sens et cela serait judicieux si le plan directeur régional appuyait le fait que la zone des Paccots/Rathvel soit classée comme étant zone touristique. Cela faciliterait les initiatives dans cette zone et la coordination avec l'aménagement du territoire. Cela irait notamment dans le sens de répartir le développement sur le district (zones à bâtir, activités industrielles et commerciales en bas et activités touristiques en haut). Enfin, si le plan prévoit de concentrer les activités touristiques sur Les Paccots et Rathvel, cela devrait permettre de tenir compte au mieux des intérêts environnementaux, en laissant de larges secteurs dévolus à la protection de la faune et la flore.* » F. Morand

En ce qui concerne la problématique de la gestion des flux, il est impératif que les différents utilisateurs soient dirigés adéquatement et que leurs besoins soient satisfaits. De nombreux témoignages soulignent ces propos. Par ailleurs, toutes les personnes interrogées ont mentionné la captation inefficace des flux tout comme la volonté de vouloir valoriser l'affluence des excursionnistes.

> « La g*estion des flux de circulation lors des week-ends de forte affluence est un problème que je vois depuis longtemps. Mais cela se passe essentiellement lorsque l'on réunit plusieurs paramètres : les week-ends d'hiver, quand il y a de la neige et du soleil. Cela n'amène pas uniquement des skieurs, mais également des marcheurs, des randonneurs à ski, des gens qui viennent prendre l'air. »* S. Fivaz

Conformité aux planifications supérieures

Le périmètre urbain de Châtel-St-Denis et la station Les Paccots sont identifiés en tant que pôle touristique cantonal par le PDCant. La fiche de projet P0506 du PDCant évalue également le potentiel et les besoins pour le développement de l'hébergement et d'activités 4 saisons aux Paccots et à Rathvel. La stratégie E1, sur la base d'un diagnostic détaillé, affine et complète les principes du PDCant. Il est proposé de concevoir Les Paccots-Rathvel comme une seule entité et rationnaliser la recherche de solutions aux problèmes identifiés plus haut. C'est principalement dans ce futur espace et à Châtel-St-Denis que se concentreront les éventuels nouveaux équipements touristiques d'envergure. Le lien entre Les Paccots-Rathvel et Châtel-St-Denis est également thématisé dans les problématiques d'accessibilité, auxquelles des solutions doivent être trouvées (voir notamment stratégies E3 et U2).

Cohérence avec le programme des études

Cette stratégie identifie la structure territoriale à la base du concept touristique régional, en définissant un secteur principal d'attractivité et son articulation avec le reste de l'offre touristique.

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

Le partage des tâches et des compétences 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.

Il s'agit de distinguer les « activités de soutien » et les « activités de base » pour savoir qui fait quoi. Ensuite, il est nécessaire de mobiliser le concept d'« écosystème de l'offre » pour prévenir le risque de « silotage » des réflexions et des actions (risques se traduisant par des décisions contradictoires, une absence de coordination, des conflits). En effet, la liste des offres fait immédiatement apparaître en filigrane des dicastères différents et des secteurs d'activités qui le sont aussi. La notion politique de « pesée d'intérêts » doit être mobilisée dès le début de tout travail de réflexion collective pour aboutir rapidement à des consensus.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers, du GT et des entretiens

La proposition stratégique a été validée (87 % pour et 13 % neutre) par les membres de l'atelier " stratégies ".

De nombreuses personnes interrogées ont souligné des problèmes de communication et de coordination entre les différentes entités publiques et privées.

> « *Toutefois, ces problèmes de coordination et de vision commune évoqués lors des ateliers et d'autres entretiens ne sont pas évidents à résoudre vu le nombre de parties prenantes. Les intérêts de chacun ne sont pas forcément partagés. La structuration du financement doit également être revue.* » F. Morand

Une des propositions faites concerne un site de réservation commun pour tous les hébergements de petite taille, telle une plateforme de soutien et d'intégration. La question de coordination est même jugée existentielle par une interlocutrice : « *Je suis consciente de l'interdépendance du tissu touristique : on ne vit pas correctement si la station ne vit pas correctement »* M. Colliard

Autrement, un interlocuteur souligne :

> « *Une gouvernance agile et réactive est indispensable pour amener de la valeur ajoutée. Par exemple, le projet de Région Agile en Singine (projet NPR) que je mène actuellement. La disposition du district ressemble à celle de la Veveyse avec un pôle établi au Schwarzsee et le reste éparpillé. La question est : comment amener un district dans un sprint ? Il faut commencer par changer le modèle de gouvernance et sortir de la logique « on soumet un plan de développement touristique lors d'une assemblée, on valide et on vérifie si cela a été fait ». Il faut*

allouer des moyens, diriger dans la globalité et ensuite laisser une part de flexibilité dans le développement avec un point de la situation tous les trimestres sur les ressources. Il faut essayer de sortir de cette logique de planification précise sur le long terme et aller vers un développement quand la volonté et les finances sont disponibles. Mais cela implique des changements dans les structures décisionnelles. » T. Steiner

Conformité aux planifications supérieures

Cette stratégie coïncide avec les directives de la nouvelle politique régionale (NPR) en matière de tourisme, qui promeuvent l'innovation, les systèmes touristiques intégrés ainsi que la gouvernance agile.

Cohérence avec le programme des études

Il s'agit de proposer un modèle de gouvernance à même de mettre en œuvre le concept touristique régional.

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

La résolution des problèmes de saturation évoqués plus haut, notamment engendrés par l'augmentation des résidents et l'afflux des excursionnistes les week-ends, est limitée par les infrastructures existantes. La commune ne possède que peu de places de parc et la plupart sont en main de propriétaires privés (avec des accords d'exploitation par les remontées mécaniques). Les parkings privés sont majoritairement liés aux remontées mécaniques. Ces parkings, à l'heure actuelle, ne peuvent répondre à l'accroissement de la demande générée par l'intensification de certains loisirs (raquettes, peau de phoque). Actuellement, les autorités ne disposent donc que de peu d'outils adéquats pour gérer ce flux.

Il est nécessaire de capter le flux financier émanant des touristes et des excursionnistes. Un système de parking payant pourrait générer des bénéfices pour des investissements dans la gestion de la mobilité et les remontées mécaniques. Le paiement du parking pourrait également être lié à un système de bons commerciaux qui seraient émis lors du règlement et qui donneraient droit à des crédits équivalents dans les commerces et fournisseurs d'activités régionales.

Cette gestion du stationnement doit également considérer les autres initiatives en faveur d'une meilleure accessibilité des Paccots-Rathvel (réseaux de mobilité douce et de transports publics, voir notamment la stratégie E5 et les stratégies du groupe Usagers des TC).

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers, du GT et des entretiens

La proposition stratégique a été validée (60 % pour, 33 % neutre et 7 % contre) par les membres de l'atelier " stratégies ".

Toutes les personnes interrogées ont mentionné les problèmes d'usage et de gestion des places de parc. La proposition de places de parc payantes est déjà en réflexion, mais nécessite une discussion entre toutes les parties prenantes. Un interlocuteur suggère d'utiliser les recettes des parkings pour subventionner la mobilité douce, mais ceci nécessite une surveillance (S. Cettou). La proposition faite de convertir les tickets de stationnement en bons commerciaux locaux est également approuvée par plusieurs personnes.

Néanmoins, un interlocuteur rappelle que les usages ne sont pas tous égaux :

> « *La captation du flux financier pourrait passer par une tarification, mais pour certains usagers comme les étudiants de l'Ecocampus, cela pourrait être problématique. Je pense qu'il y a une possibilité de combiner les utilisations du parking, car les étudiants sont présents la semaine alors que les excursionnistes viennent le week-end. Une fois parqués, les étudiants n'ont plus besoin de leur voiture. Ils pourraient se parquer plus loin et prendre une navette pour aller au campus. Il s'agit de réfléchir à une bonne gestion des parkings. Pour moi, le problème est vraiment le week-end et ce n'est pas limité aux Paccots et à Rathvel. À Semsales, les gens viennent se parquer également dès le vendredi soir pour monter au Niremont. La région est prise d'assaut de ce flux de personnes motivées par ce besoin d'aller se ressourcer très rapidement dans la nature.* » T. Steiner

Lors de l'atelier participatif « enjeux », l'idée d'un funiculaire depuis l'autoroute avec un parking de déchargement a été évoquée et semble intéressante pour F. Morand qui souligne : « *cela implique une planification sur le long terme (planning cantonal et communal, gestion des oppositions, expropriations, travaux, etc.).* »

Conformité aux planifications supérieures

Cette stratégie prévoit l'optimisation de la gestion du stationnement au sein de la zone touristique Les Paccots - Rathvel. Elle fait directement référence aux besoins en la matière identifiés par la fiche de projet P0506 du PDCant. L'accessibilité en transports publics est traitée par la stratégie U2.

À noter que plusieurs planifications à l'échelle locale sont également en place pour tenter de répondre aux divers problèmes d'accessibilité. En réaction à l'affluence exceptionnelle en lien avec la COVID, la police communale de Châtel-St-Denis a mis en place un « Concept général de stationnement et circulation lors de la saison hivernale ». Les principales mesures du plan sont les suivantes : engagement de plusieurs agents, aménagement de places de parc supplémentaires le long des routes, engagement de discussion avec les responsables des remontées mécaniques, émission de macarons pour les habitants (environ 700 distribués) et blocage de la route lorsque nécessaire. La fermeture des accès aux stations des Paccots et de Rathvel a fait l'objet d'une planification et de l'élaboration d'un document. Un nouveau projet de réaménagement de la traversée des Paccots est également à l'étude, afin de gérer le flux plus adéquatement avec une délimitation claire des places de parc et un système de tarification. Toutefois ce système concerne uniquement les places de stationnement du domaine public. Une coordination est nécessaire avec les propriétaires privés pour éviter des reports de flux vers les terrains de l'un ou de l'autre.

Cohérence avec le programme des études

La coordination entre urbanisation et mobilité, relevée dans le programme des études, est une tâche majeure de l'aménagement du territoire et ce à toutes les échelles. Comme mentionné, le tourisme et les loisirs génèrent un trafic important et une combinaison de mesures, notamment la gestion du stationnement, doivent être implémentées.

E4 : Revaloriser les paysagers bâtis en développant des outils notamment fonciers

Tout paysage bâti dépend de l'organisation cadastrale du sol. On peut constater que ces trente dernières années, le sol a été aménagé de manière extensive pour la construction de zones chalets. Or, ce modèle

d'aménagement n'est pas durable, coûte cher à la collectivité en matière d'infrastructures et génère des paysages sans grandes qualités esthétiques. L'enlaidissement et la banalisation du paysage pourrait devenir une menace pour le développement touristique de la région.

Or, 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 répondre à l'imaginaire des visiteurs et tendre à une harmonie paysagère. L'amélioration de la situation suppose la mise en place de politiques foncières publiques. Plusieurs outils sont à disposition des collectivités pour travailler sur la qualité des paysages bâtis, tels que les plans de zones, les plans de quartier ou les plans d'alignement. De même, les leviers juridiques que sont le droit de préemption et le droit de superficie permettent d'agir sur la composition cadastrale. Cependant, mettre en œuvre ces leviers juridiques suppose à la fois un choix stratégique de type politique et des ressources financières suffisantes.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers, du GT et des entretiens

La proposition stratégique a été validée (55 % pour et 45 % neutre) par les membres de l'atelier " stratégies ". Par ailleurs, les participants du GT considèrent unanimement que l'échelle administrative de mise en œuvre la plus adéquate pour une stratégie foncière est l'ACV.

L'harmonie entre paysages naturels et bâtis semble indispensable pour toutes les personnes interrogées :

> « *On doit offrir aux touristes une image proche de leur imaginaire. Mais aux Paccots, c'est un peu trop tard... Les bâtiments du centre, même si ce sont des chalets, sont très grands.* »
> M. Colliard

> « *Les grandes constructions au centre des Paccots cassent un peu l'atmosphère. » S. Cettou*

> *« Il y a plusieurs de mes clients qui n'étaient pas revenus depuis longtemps et qui sont choqués par le développement de Châtel. Ils avaient un souvenir et le présent ne correspond plus.* » S. Fivaz

> « *Le plan directeur a un rôle à jouer. Si l'on veut parler de tourisme et de destination, alors il faut arriver quelque part ! Mais aux Paccots, on n'arrive nulle part, puisqu'il n'y a pas de centre du village. Cela se développe un peu avec les commerces regroupés et un restaurant, mais il n'y a pas de front d'arrivée pour le ski. C'est resté comme à l'époque, où il y avait les remontées qui arrivaient sur les deux hôtels, un bar, l'école de ski, les magasins, cela faisait du monde dans la rue. Mais maintenant, il n'y a plus grand-chose en bas des téléskis et les familles ne vont pas se déséquiper, aller dans la voiture pour ensuite s'arrêter plus loin. Une des solutions serait de créer un noyau, un centre d'identité aux Paccots.* » T. Steiner

Conformité aux planifications supérieures

La protection des paysages bâtis est assurée par l'intermédiaire de certains inventaires fédéraux, cantonaux et locaux, et principalement mise en œuvre dans les planifications locales. Avec cette stratégie, il s'agit plutôt d'améliorer la qualité des paysages construits sans grande valeur intrinsèque, pour en augmenter l'attractivité touristique, dans le respect des caractéristiques patrimoniales.

Il n'existe actuellement pas de stratégie foncière à l'échelle des communes. Cependant, l'ACV est en train de développer une stratégie foncière relative aux zones d'intérêt général, dans l'optique de localiser harmonieusement des services publics sur le territoire du district. C'est cette échelle régionale qui dispose potentiellement de la « taille critique » suffisante pour mettre en œuvre la stratégie nécessaire à une production paysagère bâtie et naturelle durable.

Cohérence avec le programme des études

Le paysage n'est pas une thématique en tant que telle prévue par le programme des études. Toutefois, il est un pilier essentiel de l'attractivité touristique et doit être traité en coordination avec les autres composantes de la stratégie touristique régionale.

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

Les spécificités naturelles et culturelles de la Veveyse de même que les petits établissements (restauration et hébergement) permettent d'envisager une offre touristique sur l'ensemble du territoire. En complément aux installations touristiques plus intensives implantées dans la zone touristique Les Paccots-Rathvel, des offres touristiques et de loisirs plus diffuses et proches du territoire (hors des logiques concurrentielles) sont à développer.

Cette stratégie vise à renforcer l'offre touristique, de sports et de loisirs destinée à la population locale et aux visiteurs de la Veveyse. Plusieurs champs d'action sont visés par cette stratégie. Il s'agit de pérenniser et valoriser les activités et aménagements existants (par ex. points de vue, places de pique-nique, buvettes et restaurants, patrimoine naturel et culturel, etc.) en améliorant leur mise en réseau entre elles, avec le pôle touristique et avec les régions voisines, par l'intermédiaire des itinéraires de mobilité douce et des TC (selon l'image du « collier de perles »). L'objectif est également d'encourager une diversification de l'offre, en faveur d'un tourisme 4 saisons, plus à même de répondre aux nouvelles conditions engendrées par le changement climatique. Des initiatives dans ce sens sont déjà en cours telles que le projet " Woodland ".

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers, du GT et des entretiens

La stratégie E5 fait écho aux préoccupations des participants des ateliers, sur la nécessité de ne pas oublier les petites « perles » locales avec un potentiel touristique, en complément au secteur des Paccots et de Rathvel. Elle a été introduite suite à la séance du Bureau du COPIL à la fin du mois de juillet 2021 afin de renforcer la stratégie touristique hors de ce secteur, en traitant les activités qui ne lui sont pas géographiquement rattachées.

Conformité aux planifications supérieures

Cette stratégie s'inscrit en partie dans le cadre des planifications supérieures en matière de mobilité douce (notamment plan sectoriel vélo et fiches du PDCant en lien avec les itinéraires de mobilité douce). Les mesures préconisées par le canton sont prises en compte dans le volet opérationnel.

Cohérence avec le programme des études

Cette stratégie identifie la structure territoriale à la base du concept touristique régional. Elle veille à intégrer l'ensemble du district dans les réflexions touristiques.

3.4 Usagers des transports en commun

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

L'offre en TC actuelle repose sur une ligne ferroviaire centrale qui traverse la région du nord au sud. Des liaisons par bus permettent d'assurer la desserte des communes non desservie par cette ligne mais aussi de connecter le sud de la Veveyse à la Riviera. Malgré cela, l'utilisation de la voiture individuelle est aujourd'hui dominante au sein de la Veveyse. En effet, les faibles cadences proposées au nord de la région, les mailles manquantes du réseau et les nombreux transbordements rendent le réseau peu attrayant. L'objectif est d'encourager l'utilisation des TC grâce à une amélioration de l'efficacité des liaisons au sein de la Veveyse et vers les régions voisines. L'amélioration des interfaces de transport (gares et arrêts de bus) et des services offerts pour faciliter une mobilité combinée favorise également le rabattement vers les TC.

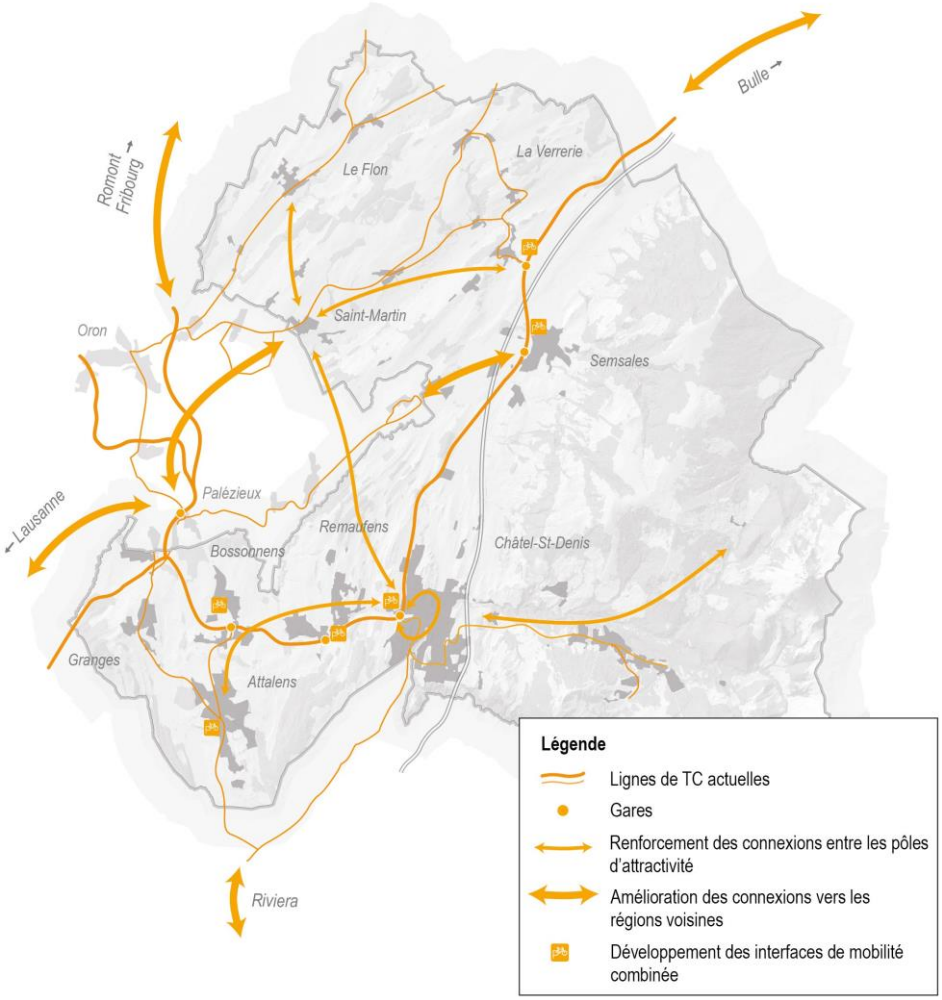

Figure 5 : extrait du schéma directeur pour le groupe Usagers des TC.

U1 : Créer une communauté régionale de transports

Cette stratégie vise à modifier les statuts de l'ACV pour la transformer en communauté régionale de transports au sens de la Loi sur les transports 780.1 (LTr). Cette nouvelle gouvernance permettra d'avoir une vision locale des besoins en matière de mobilité, et de pouvoir agir concrètement mais aussi financièrement à la mise en œuvre d'actions en faveur de la multimodalité et du développement durable et rationnel.

La communauté régionale de transports (CRT) sera l'organe de discussion privilégiée entre la région, les régions voisine, l'agglomération Rivelac, les autorités cantonales et les exploitants des lignes de transports publics notamment.

La CRT aura également pour mission d'assumer la communication autour des mesures mobilité du PDR, afin d'informer les habitants et actifs sur la volonté de la Région d'agir positivement sur les déplacements en son sein mais aussi depuis/vers l'extérieur.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Selon le guide de l'aménagement régional, les régions n'ont pas de tâche de planification des TC. Cependant, les acteurs locaux rencontrés ont fortement exprimé leur souhait de développer et d'améliorer le réseau des TC actuel. Dès lors, la stratégie proposée permet de doter la Veveyse d'une compétence forrte en matière de planification des transports.

Initialement proposée sous forme d'une simple commission des transports, comme ce qui se fait au sein de la région Glâne-Veveyse (RGV), cette stratégie a évolué vers une Communauté afin de répondre aux attentes élevées de la région en matière de planification des transports. Ce qui a également motivé ce basculement de stratégie, c'est la décision de dissolution de la RGV, effective à fin 2022, afin de réaffecter ses ressources dans chacune des deux régions (ACV et ABMG).

Lors des deux ateliers, un participant a relevé le risque de supprimer la notion de « publics » dans cette reformulation de stratégie au risque de perdre cette notion de « service public ». Pour certains, cette stratégie ne doit pas être portée par l'ACV. La question de la faisabilité économique pour la mise en œuvre des futures mesures du PDR a été posée. Un participant a souligné qu'il était nécessaire de simplifier/rendre lisible l'offre en TC mais que cela ne devait pas forcément passer par la création d'une communauté.

Considérant ces différents éléments, la création d'une structure de droit public de type CRT est la stratégie de gouvernance retenue pour le plan directeur.

Conformité aux planifications supérieures

La LTr explique le principe et la mise en œuvre des communautés régionales de transports. D'un point de vue juridique, une communauté régionale prend la forme d'une association de communes. Ces communautés de transports sont créées afin de résoudre des problèmes liés aux transports.

L'ACV ajoutera ainsi à ses buts (art.3 des statuts de l'ACV) la planification des transports au sein de la Veveyse. Cette structure de droit public permettra à la région de prétendre à des subventions cantonales sous certaines conditions (les demandes d'extension d'offre TC faites par les communes dans le cadre du PDR sont de l'ordre du trafic local et non régional au sens de la loi sur la mobilité (LMob)).

Cohérence avec le programme des études

Selon le programme des études, si les Régions n'ont pas de tâche de planification des TC, les éventuels besoins d'amélioration des TC doivent en revanche être identifiés. La mise en œuvre de cette stratégie permettra d'identifier les différentes problématiques liées aux TC au sein de la région et de proposer des mesures à discuter ensuite au canton.

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

Cette stratégie vise à relier 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. L'objectif est d'améliorer l'attractivité du réseau de transports publics actuel notamment en complétant les liaisons manquantes et en faisant des propositions pour augmenter les cadences.

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 300m d'un arrêt de bus et à plus de 500m d'une gare. En plus de la desserte qui n'est pas optimale, les cadences et plages horaires proposées sont contraignantes, ce qui n'encourage pas les acteurs du territoire à les emprunter.

Cette stratégie a également pour but de renforcer les relations entre Haute et Basse-Veveyse, et ce malgré une géographie moyennement propice aux connexions.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers et du GT

Les pôles d'attractivités nécessitant une amélioration de la desserte sont notamment des zones d'activités ou des centres sportifs, où des lignes de bus passent à quelques centaines de mètres. Une adaptation de l'itinéraire des lignes permettrait d'améliorer leur desserte.

Lors du second atelier, il a été relevé que la notion de zone touristique devait également être prise en compte dans les pôles d'attractivité régionaux. En effet, l'accessibilité en TC de ces secteurs mérite d'être améliorée car elle n'est pas satisfaisante aujourd'hui (une ligne de bus, à cadence 30 à 60 minutes aux heures de pointes et de 90 minutes aux heures creuses).

Conformité aux planifications supérieures

Plusieurs planifications du réseau ferroviaires sont prévues dans le cadre de PRODES 2035. Au sein de la Veveyse, la principale mesure concerne l'accélération des trajets régionaux entre Bulle et Fribourg avec 30 minutes de temps de parcours.

Deux projets de modernisation et déplacement de gares sont également prévus dans le PDCant, au stade d'information préalable. A Bossonnens, il est prévu de déplacer la gare plus à l'ouest afin de supprimer le passage à niveau, pour améliorer la circulation routière dans le village, permettre le croisement des trains et

construire des quais conformes à la loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand). A Semsales, le déplacement de la gare à l'ouest permettra de diminuer entre autres la durée du trajet Bulle-Palézieux.

Les marges de manœuvre pour une amélioration du réseau ferré sont extrêmement limitées. Pour accompagner les changements du réseau ferroviaire proposés par PRODES, une identification des adaptations à apporter au réseau de bus pour assurer les correspondances et garantir une desserte cohérente sur l'ensemble du réseau est nécessaire.

Cohérence avec le programme des études

Selon le programme des études, si les Régions n'ont pas de tâche de planification des TC, les éventuels besoins d'amélioration doivent en revanche être identifiés. Dans le cadre de cette stratégie, les mesures seront identifiées puis elles devront présentées au canton de Fribourg et aux cantons voisins pour validation avant mise en œuvre.

U3 : Améliorer les connexions depuis/vers les 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.

L'objectif de la stratégie est donc de proposer des liaisons attractives vers et depuis les régions voisines, auxquelles la Veveyse est fortement dépendante pour des raisons touristiques et économiques, afin de favoriser un rabattement vers les TC. La communication sera un des piliers de cette stratégie, notamment auprès des entreprises afin de les inciter à développer des plans de mobilité par exemple, pour limiter les impacts des déplacements individuels motorisés de leurs employés.

Justification de la stratégie

Résultat des ateliers

Lors des ateliers, de nombreuses idées ont été émises comme le souhait :

- d'augmenter les cadences ferroviaires entre Bulle et Palézieux ;
- de réhabiliter la ligne ferroviaire entre Châtel-St-Denis et Vevey ;
- de doubler les voies de la ligne ferroviaire actuelle pour permettre les croisements (aujourd'hui à voie unique qui implique des retards en cascade et n'assure pas les correspondances…) ;
- d'améliorer la connexion de la Basse-Veveyse avec Oron.

En plus d'être hors du périmètre régional pour certaines, ces propositions ne font pas partie des prérogatives directes du PDR. Cependant l'identification de ce type de besoin fera partie des missions de la CRT de l'ACV (cf. stratégie U1).

D'autres retours plutôt positifs sur l'offre interrégionale actuelle ont également été émis.

Conformité aux planifications supérieures

Plusieurs planifications du réseau ferroviaire sont prévues dans le cadre de PRODES 2035, dont deux en lien avec les connexions vers les régions voisines :

- développement d'une offre régionale entre Berne, Lausanne et Genève, avec arrêt à Palézieux. Cette nouvelle offre permettra notamment d'améliorer les correspondances entre Châtel-St-Denis, Berne et l'Arc lémanique.
- création de liaisons directes entre Gruyères et Palézieux (déjà réalisée au changement d'horaire 2022) et bonnes correspondances à Palézieux.

Une réduction du temps de parcours entre Bulle et Palézieux pourrait être envisagée[4].

Ces améliorations permettront de rapprocher les principales agglomérations vaudoises et fribourgeoises.

Le canton de Vaud a également prévu un budget de 50 millions pour améliorer la desserte en TC ces prochaines années. Les liaisons entre la Basse-Veveyse et Vevey sont notamment améliorées avec de meilleures cadences (par exemple à 30 minutes entre Vevey et Châtel-St-Denis) et des modifications d'itinéraires. Une nouvelle ligne permet de relier Vevey à Palézieux en passant par Attalens, garantissant une cadence de 30 minutes sur le tronçon Vevey-Attalens.

Les marges de manœuvre pour une amélioration du réseau ferré dans le cadre du PDR sont extrêmement limitées pour ne pas dire nulles. Par exemple, la création d'une nouvelle liaison entre la Veveyse et la Riviera semble très compliquée car elle présente un potentiel d'attractivité faible pour des coûts très importants (rapport coût-bénéfice trop faible pour être intéressant par rapport à d'autres projets).

Pour accompagner les changements du réseau ferroviaire proposés par PRODES, une identification des adaptations à apporter au réseau de bus pour assurer les correspondances et garantir une desserte cohérente sur l'ensemble du réseau est nécessaire.

Les travaux en Basse-Veveyse sont déjà entrepris par le canton de Vaud. Une étude a également été réalisée en 2018 pour améliorer les liaisons dans la Haute-Veveyse vers Romont et Oron.

Cohérence avec le programme des études

Selon le programme des études, si les Régions n'ont pas de tâche de planification des TC, les éventuels besoins d'amélioration doivent en revanche être identifiés. Dans le cadre de cette stratégie, les mesures seront identifiées puis elles devront présentées au canton de Fribourg et aux cantons voisins pour validation avant mise en œuvre.

U4 : Développer des interfaces de mobilité combinée

La région de la Veveyse est traversée par une ligne ferroviaire suivant un axe nord-sud et présente un réseau de bus à exploiter. Toutefois, le taux de motorisation et la part modale en TIM en Veveyse sont plus élevés par rapport aux moyennes cantonale et nationale. Ces deux indicateurs traduisent la forte dépendance à la voiture dans la région. La mise en œuvre de conditions propices au développement de la mobilité combinée aux gares et arrêts de bus est donc indispensable pour favoriser le rabattement vers les TC.

Par mobilité combinée on entend la multimodalité, c'est-à-dire le fait d'utiliser une voiture jusqu'à un P+Rail par exemple puis de poursuivre son trajet en train. Cette stratégie s'appuie notamment sur le plan sectoriel des parcs-relais aux gares. Il s'agit à travers cette stratégie de mettre en œuvre la stratégie cantonale et de la compléter en fonction des besoins et analyses locales.

---

[4] Réseau ferroviaire régional : la vision du canton de Fribourg (PRODES 2030), Etat de Fribourg, 2015, page 12

Le développement d'un réseau de mobilité combinée permet de faire les premiers kilomètres en véhicule individuel (voiture ou vélo) et de délaisser ce mode pour réaliser la suite du trajet vers des pôles d'attractivités. Bien que la pression sur le réseau routier de la Veveyse soit faible, les effets positifs non négligeables sur l'environnement sont à prendre en compte.

Justification de la stratégie

Le taux de motorisation est un indicateur qui décrit le nombre de véhicule de tourisme pour 1'000 habitants. La moyenne dans le district de la Veveyse est de 641 véhicules pour 1'000 habitants, plus haut que la moyenne du canton de Fribourg qui est de 598 véhicules. Le canton fait partie des plus motorisés de Suisse avec plus de 50 points supplémentaires à la moyenne du pays. Les deux communes les moins motorisées sont Attalens et Bossonnens qui possèdent une bonne desserte en TC et disposent de connexions avec Vevey et Palézieux.

La part modale en TIM pour le déplacement pendulaire est particulièrement marquée dans la partie rurale du canton de Fribourg, avec plus de 80 %. A nouveau, cette valeur est supérieure à la moyenne cantonale et bien plus élevée que la moyenne suisse, avec moins de 55 % des déplacements pendulaires réalisés en TIM.

Résultat des ateliers et du GT

Durant les ateliers, plusieurs lieux intéressants pour créer des parkings d'échanges ont été identifiés :

- parking de Lussy à Châtel-St-Denis (halle triple) ;
- grand parking à Attalens ;
- connexions parking/bus à créer à Saint-Martin / Le Flon.

Ces propositions sont analysées en détail dans la suite du projet.

Conformité aux planifications supérieures

L'étude des parcs relais réalisée par le canton de Fribourg en 2017 a permis d'identifier les besoins en P+R et en B+R à proximité des gares et de formuler des recommandations sur les places à créer, à améliorer ou à maintenir.

Le rôle du PDR est d'identifier les besoins complémentaires à l'offre définie par le canton. Les besoins en place de stationnement, s'ils sont jugés insuffisants, peuvent être remis en question. La localisation de nouveaux parkings-relais ou le déploiement de services pour les usagers (station de gonflage, informations de mobilité, possibilité de sécuriser son vélo) peuvent également être définis. Également, le PDR ne s'intéresse pas seulement aux gares mais aussi aux arrêts de bus ou parkings, pour balayer toutes les combinaisons de mobilité possibles.

Cohérence avec le programme des études

Le programme des études demande de préciser la localisation des parkings-relais identifiés par la planification cantonale. Si une offre complémentaire de stationnement voiture ou vélos aux arrêts de TC est nécessaire, celle-ci doit être définie. L'emplacement des éventuels besoins de parking pour le covoiturage doit également être étudié. La stratégie s'inscrit donc totalement dans le programme des études.

4 Résultats de l'analyse de durabilité

4.1 Méthodologie

L'instrument méthodologique utilisé pour ces analyses de durabilité est l'outil Boussole21, mis à disposition par le Bureau de la durabilité de l'Etat de Vaud, et reconnu par l'Etat de Fribourg. Cet outil permet d'évaluer la durabilité d'un projet tel que le PAR, respectivement le PDR, sur la base de 19 critères, répartis entre les 3 domaines clés de la durabilité (Economie – Environnement – Société) selon le tableau ci-dessous :

Economie	Environnement	Société
1.1. Création et distribution de richesses	2.1. Diversité biologique et espace naturel	3.1. Santé et prévention
1.2. Conditions cadre pour l'économie	2.2. Energie	3.2. Formation, éducation, activités sportives et culturelles
1.3. Compétitivité de l'économie et innovation	2.3. Mobilité et territoire	3.3. Cohésion sociale
1.4. Finances publiques	2.4. Consommation de matériaux et recyclage	3.4. Cadre de vie et espace public
1.5. Faisabilité et viabilité du projet	2.5. Gestion et qualité du sol et de l'eau	3.5. Droits et sécurité
1.6. Conformité et adéquation aux besoins	2.6. Qualité de l'air extérieur et intérieur	3.6. Gouvernance, vie politique et associative
	2.7. Changement climatique et risques	

De plus amples informations concernant la méthodologie sont disponibles sur le site web dédié à l'outil Boussole21.

4.2 Synthèse des résultats

Cette analyse Boussole21 se base sur la première version du PAR, mis en consultation du 10 septembre au 10 décembre 2021. Le PAR a depuis été adapté pour tenir compte de cette analyse de durabilité ainsi que des prises de position issues de la première consultation. Une deuxième analyse Boussole21, portant sur la version actuelle du PDR, se trouve en annexe et est résumée dans le rapport explicatif du volet opérationnel.

Le détail des résultats l'analyse de la durabilité du PAR avec l'outil Boussole21 (1ère analyse) figure en annexe du PDR.

La démarche méthodologique participative mise en place en vue de l'élaboration du PDR, dès cette première phase stratégique, tout comme les groupes d'usagers identifiés (Habitants, Actifs, Excursionnistes, Usagers des TC) sont particulièrement pertinents pour garantir l'adéquation du PDR aux critères du développement durable (Economie, Environnement, Société). Il ressort toutefois que certaines lacunes subsistent dans la vision stratégique afin de répondre au mieux à l'ensemble des critères du développement durable.

Au niveau économique, le PAR esquisse la politique à mettre en œuvre pour renforcer l'attrait de la Veveyse, et ainsi permettre des répercussions positives non seulement sur l'économie locale, mais également sur le tourisme, la vie locale et la mobilité. Bien que la région soit consciente des limites offertes par les planifications supérieures au niveau des zones d'activités, il convient de ne pas négliger les aspects liés à l'économie villageoise et rurale, qui méritent une attention plus importante.

D'un point de vue environnemental, les ambitions du programme restent limitées, tout particulièrement en ce qui concerne les thématiques en lien avec la préservation des écosystèmes, des ressources naturelles et de l'utilisation rationnelle de ces dernières (ces thématiques, non-obligatoires, ne font pas partie du programme des études). Par ailleurs, certaines contraintes environnementales (risques liés aux dangers naturels, changements climatiques) ne sont que trop faiblement prises en considération, voire absentes. Pour répondre intégralement au critère environnemental, des réflexions doivent également être menées pour limiter les dépenses énergétiques liées à l'évolution soutenue de la population et aux infrastructures qu'il faut construire pour accompagner cette croissance démographique.

En ce qui concerne les aspects sociétaux, les visions et stratégies développées au niveau du PAR, montrent que la région souhaite s'engager dans une voie qui va renforcer les équipements publics et les espaces de détentes et de loisirs (par exemple région touristique Les Paccots-Rathvel) de manière à répondre aux attentes prioritaires de la population. Des volontés fortes ont également été exprimées quant à l'accès de la population aux soins, à la formation et à la culture. Il convient toutefois de veiller à renforcer la mixité sociale et les identités villageoises tout en intégrant la diversité de la population résidente.

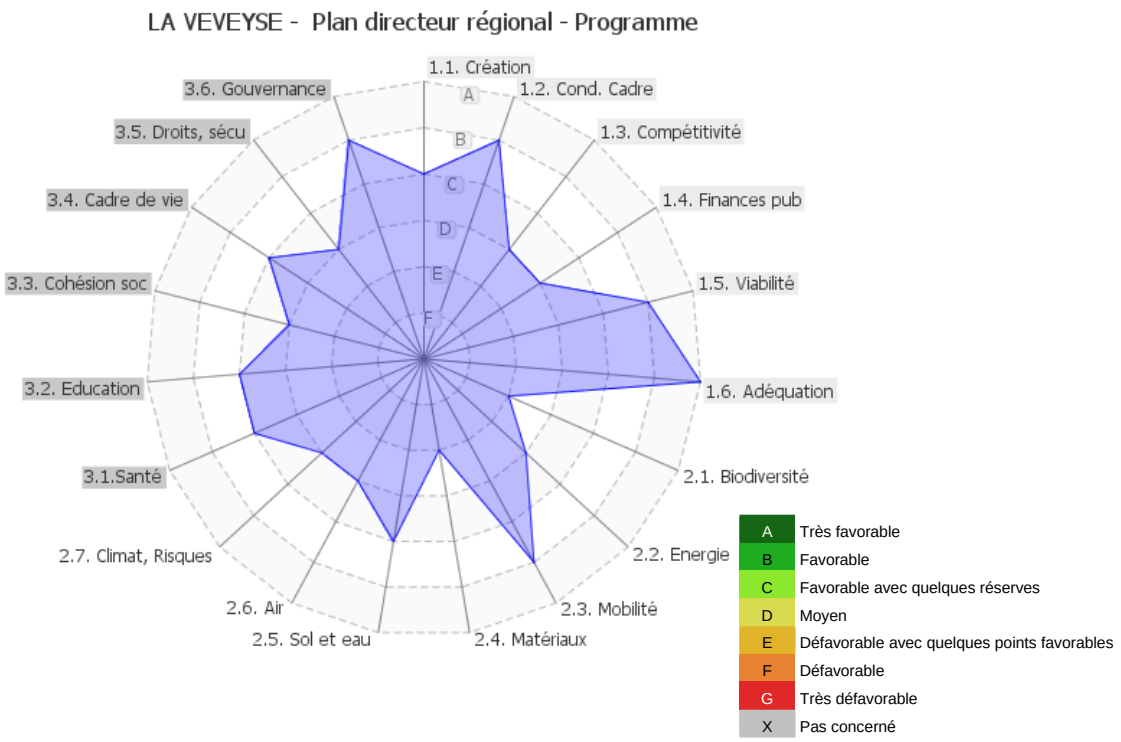

Figure 6 : synthèse de l'évaluation Boussole21 n°1.

Dans son ensemble, la Veveyse présente plusieurs polarités très fortes tant au niveau économique (zones d'activités régionales ↔ économie villageoise ↔ économie touristique ↔ économie rurale) qu'au niveau sociétal (habitants ↔ actifs). Dans ce contexte, les thématiques transversales que sont la gouvernance et la mobilité, revêtent un rôle déterminant pour permettre la réussite et la viabilité d'un aménagement régional ancré dans la durabilité.

En outre, des choix doivent être faits sur les stratégies politiques à promouvoir dans le cadre du volet opérationnel du plan directeur régional. Les ressources pour mener à bien cette entreprise et la mettre en œuvre étant limitées, il convient de recentrer ces stratégies sur des actions ayant un véritable effet de levier et qui pourront être réalisées concrètement à l'échelle du territoire, tout en tenant compte de l'ensemble des contraintes environnementales.

Les résultats de cette analyse indiquent la tendance en matière de durabilité, par rapport au présent projet de PAR. Ils permettent d'ajuster le volet stratégique avant son adoption, en cohérence avec les résultats de l'examen préalable / de la consultation ainsi que des enseignements acquis par les études thématiques et l'avancement des travaux. Ils guident également la phase d'élaboration du volet opérationnel du PDR.

Glossaire

ABMG	Association à buts multiples des communes de la Glâne
ACV	Association des communes de la Veveyse
COPIL	Comité de pilotage
CRT	Communauté régionale de transports
GT	Groupe technique
LATeC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LHand	Loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées
LMob	Loi cantonale sur la mobilité
LTr	Loi cantonale sur les transports
PAR	Programme d'aménagement régional
PDCant	Plan directeur cantonal
PDR	Plan directeur régional
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
RGV	Région Glâne-Veveyse
SyZACT	Système de gestion des zones d'activités
TC	Transports en commun
TIM	Transports individuels motorisés