Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR)

A – Concept territorial, mesures et carte de synthèse

Mise en consultation publique par parution dans la Feuille officielle n° du

Adopté par l'association des communes du district du Lac, le

La Secrétaire

Le Président

Approuvé par la Direction de l'aménagement,
de l'environnement et des constructions, le

Le Conseiller d'Etat , Directeur

7 novembre 2014, révisé le 2 février 2016

ARCHAM ET PARTENAIRES SA
Aménagement du territoire et urbanisme
Route du Jura 12, 1700 Fribourg
Téléphone 026 347 10 90, fax 026 347 10 91
info@archam.ch, www.archam.ch

Sommaire

1. Introduction 5
1.1 Portée contraignante 5
1.2 Démarche facultative 6
2. Concept territorial 7
2.1 Forces et faiblesses du district du Lac 7
2.2 Objectifs de développement prioritaires 8
2.3 Lignes directrices stratégiques 8
2.4 Urbanisation et équipements 9
2.4.1 Identification et promotion de centres intercommunaux 9
2.4.2 Développement de l'habitat dans les sites hors centres régionaux et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer 11
2.4.3 Maintien des villages à l'extérieur des centres 11
2.4.4 Promouvoir un habitat densifié 12
2.4.5 Conditions visant à créer des places de travail supplémentaires 13
2.4.6 Préserver et promouvoir l'attrait touristique de manière ciblée 19
2.4.7 Pondérer les intérêts entre urbanisation et protection des surfaces d'assolement 21
2.5 Transports 22
2.5.1 Transports globaux 22
2.5.2 Transports publics 23
2.5.3 Transports individuels motorisés 23
2.5.4 Mobilité douce 25
2.5.5 Transports multimodaux 25
2.5.6 Renforcement de la fonction de charnière intercantonale 25
2.6 Espace rural et naturel 27
2.6.1 Soigner la nature et les paysages 27
2.6.2 Forêt 31
2.7 Environnement 32
2.7.1 Protection de l'air et protection contre le bruit 32
2.7.2 Evacuation des eaux usées 32
2.7.3 Gestion des déchets 32

2.7.4 Energie 33
2.8 Tableau synoptique des lignes d'action et des mesures 34
2.8.1 Urbanisation et équipement 34
2.8.2 Transports 35
2.8.3 Espace rural et naturel 37
2.8.4 Environnement 39
3. Principes de la mise en œuvre 40
3.1 Principe de la subsidiarité 40
3.2 Répartition des tâches 40
3.3 Tâches communales 40
3.4 Tâches régionales 42
3.5 Tâches cantonales 42
3.6 Intégration de tiers 43
3.7 Financement des mesures 43
4. Fiches de mesures 43

1. Introduction

Le Plan directeur régional du district du Lac révisé en 2014 est composé de quatre parties :

- Partie A : Concept territorial, mesures et carte de synthèse (liant pour les autorités)[1]
- Partie B : Explications (non liantes)
- Partie C : Etudes régionales complémentaires (non liantes)
- Partie D : Bases (non liantes)

La Partie A résume les principaux résultats issus des études préalables (études de base et études régionales complémentaires approfondissant des thèmes spécifiques) et les condense sous forme d'un ensemble de solutions de mise en œuvre à l'intention des autorités de planification communales et aux Services cantonaux.

La Partie A fixe les objectifs de développement, définit les stratégies et les règles du jeu pour leur mise en œuvre, tout en donnant des instructions d'action concrètes sous forme de fiches de mesures. Les éléments structurants du développement territorial régional – pour autant qu'ils soient spatialement localisables – figurent sur la carte de synthèse.

1.1 Portée contraignante

Pour la mise en œuvre du Plan directeur régional, il est primordial que les autorités concernées et les organes administratifs puissent connaître les contenus centraux et leurs enjeux spatiaux et que de ce fait ils soient stimulés à travailler avec cet instrument. Pour cette raison, dans le présent Concept territorial, le texte liant et les explications non-liantes doivent être parfaitement lisibles et différenciés. Les textes liants sont mis en évidence en gris comme ci-dessous.

Exemple de texte directeur liant pour les autorités

Les parties suivantes du Plan directeur régional du district du lac sont – sauf mention contraire – contraignantes pour les autorités :

- Passages de texte mis en évidence en gris dans le Concept territorial (chapitre 2)
- Principes de la mise en œuvre (chapitre 3)
- Fiches de mesures
- Carte de synthèse

[1] Le district du Lac est bilingue. La partie A (concept territorial et fiches de mesures) a été rédigée en allemand et ensuite traduite en français par un bureau spécialisé. Le cas échéant, c'est donc la version allemande qui sert de référence.

1.2 Démarche facultative

Dans le canton de Fribourg, l'élaboration d'une planification directrice régionale est facultative. Il est dès lors parfaitement légitime que la Région définisse ses propres priorités, tout en respectant les prescriptions légales et les directives du Plan directeur cantonal et du Guide pour l'aménagement régional. L'Association des communes du district du Lac a saisi cette opportunité. En élaborant le contenu de la planification directrice régionale, elle s'est concentrée sur les aspects qui, de son propre point de vue, revêtent une importance particulière pour le développement de son territoire. Cette priorisation se traduit par le poids et la profondeur qui sont accordés de manière spécifique à chaque thème du Plan directeur régional.

2. Concept territorial

2.1 Forces et faiblesses du district du Lac

Le profil des forces et faiblesses constitue la base pour l'élaboration du présent Concept territorial, qui résulte de l'analyse intégrale des documents de base (Partie D). Du point de vue de l'aménagement du territoire, la région se caractérise comme suit :

Forces et potentiels

Situation géographique favorable à proximité de divers centres cantonaux (Fribourg, Berne, Neuchâtel).

- Une croissance démographique supérieure à la moyenne en comparaison à l'évolution tant cantonale que nationale.
- Excellente desserte par un réseau routier très performant (A1, A12, Moosstrasse), bonne desserte par le chemin de fer.
- Terrains attrayants pour l'habitation.
- Offre d'emploi dense et diversifiée (présence de nombreuses PME et de quelques entreprises de renommée internationale).
- Grand potentiel de développement de l'axe économique Morat – Chiètres (avec notamment le secteur stratégique de Löwenberg).
- Paysage intact et attrayant (lac de Morat, Mont-Vully avec ses villages viticoles, vaste région vallonnée du Haut-Lac avec le lac de Schiffenen).
- Excellente image en tant que région touristique (Pays des Trois-Lacs, Grand-Marais, Morat, Papiliorama).
- Grande diversité culturelle (bilinguisme vécu, régions viticoles et maraîchères, large offre culturelle à Morat).

Faiblesses et risques

- Axe économique ouest-est (Morat - Chiètres - Berne) ne coïncidant pas avec l'axe géopolitique principal nord-sud (Morat – Fribourg).
- Manque de disponibilité pour les grandes zones d'activités.
- Zones d'habitation peu densifiées.
- Solde pendulaire négatif, risque de devenir le "dortoir" de l'agglomération de Berne.
- Faiblesses ponctuelles au niveau des transports publics.
- Tourisme hibernal faisant défaut.
- Capacités d'hébergement insuffisantes de l'hôtellerie.

2.2 Objectifs de développement prioritaires

L'objectif de la planification régionale du district du Lac consiste d'une part à faire émerger les nombreuses forces en présence et à mettre en valeur le potentiel non encore exploité selon les possibilités données.

L'objectif de la planification régionale du district du Lac consiste d'abord à partir des atouts existants et à valoriser, dans la mesure du possible, les potentiels qui attendent encore d'être exploités. D'autre part, il faut essayer de corriger les faiblesses identifiées, pour réduire le risque d'un développement régional unilatéral et non conforme aux principes du développement durable. Pour ce faire, l'Association des communes du district du Lac s'est imposé les objectifs de développement prioritaires suivants :

- Renforcer le district en matière de pôles d'habitation et d'activités.
- Poursuivre une croissance démographique reposant sur des critères d'aménagement du territoire.
- Promouvoir le développement des emplois pour réduire le solde pendulaire négatif.
- Assurer une bonne desserte de toute la région, mais avant tout des centres (liaisons entre ces derniers et l'agglomération de Fribourg et les centres cantonaux voisins).
- Maintenir et étendre l'offre touristique de manière ciblée, avec un accent particulier sur l'écotourisme.
- Maintenir une qualité de vie élevée dans tout le district du Lac, et notamment les atouts paysagers et culturels.

2.3 Lignes directrices stratégiques

Après une phase de croissance au-dessus de la moyenne, le développement territorial des dix à quinze prochaines années changera d'orientation en Suisse et dans le canton de Fribourg, notamment dans le district du Lac : il visera en priorité à éviter le mitage du paysage, à préserver les surfaces d'assolement encore existantes, à diriger l'urbanisation future vers l'intérieur, à concentrer l'urbanisation dans des pôles d'habitat adéquats. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 1er mai 2014, récemment révisée, a indiqué la direction à suivre dans ce domaine.

Au cours de ces prochaines années et pour des raisons économiques, le canton de Fribourg verra progresser la tendance, existant depuis longtemps, de création d'entités politiques plus grandes. Dans le but d'exploiter de manière efficace les synergies et les moyens limités disponibles, diverses communes cherchent à fusionner dans l'intérêt des citoyennes et des citoyens. La stratégie de fusion décidée en mai 2013 par le Conseil d'Etat propose une vision très précise dans ce domaine et tend à concentrer en cinq grandes entités politiques les actuelles communes du district du Lac.

Le Plan directeur régional du district du Lac soutient ces deux tendances supérieures de développement territorial au moyen des *lignes directrices stratégiques* suivantes :

- Concentrer le futur développement urbain sur les centres.
- Harmoniser l'urbanisation et les transports publics.
- Renforcer le rôle en tant que charnière intercantonale.

Ces trois lignes stratégiques guident le contenu thématique du PDR. Pour faciliter les renvois aux documents de planification supérieure, le traitement des aspects spatiaux du district du Lac est structuré avec une systématique analogue au Plan directeur cantonal (2002) et au Guide d'aménagement régional en vigueur (daté de 2003), avec les chapitres « urbanisation et équipements », « transports », « espace rural et naturel », « environnement ».

2.4 Urbanisation et équipements

A l'avenir, le district du Lac ne pourra plus se permettre de développer la globalité de son territoire régional avec la même intensité. Le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques avec les moyens disponibles qui sont de plus en plus limités exigent une réflexion approfondie afin d'obtenir une efficacité optimale dans l'intérêt de l'ensemble de la région. Dès lors, il est indispensable de clairement fixer les priorités du futur développement territorial du district au-delà des limites communales. La création de pôles régionaux de développement contribue de manière précieuse au maintien d'une qualité dans les domaines des loisirs et du paysage.

Il est essentiel d'harmoniser de manière adéquate le développement urbain et celui des transports pour garantir le bon rapport coût-utilité des futurs investissements en infrastructures. Pour cette raison, le district du Lac concentrera le futur développement urbain sur les centres et les axes principaux, en respectant les priorités suivantes :

Priorité 1 : Urbanisation du centre régional et des centres intercommunaux

Priorité 2 : Urbanisation des sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par les chemins de fer

Les autres localités doivent garder leurs habitants, mais sans toutefois s'accroître de manière substantielle.

En sus de ses aspects régionaux-économiques (bon rapport coût-utilité), la concentration de l'urbanisation dans les centres et les axes principaux limite l'étalement urbain et préserve les ressources agricoles et naturelles. Elle correspond aux objectifs de la loi fédérale révisée sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1er mai 2014.

2.4.1 Identification et promotion de centres intercommunaux

Fiches de mesure 1 et 11

Le Plan directeur cantonal définit une structure hiérarchique de centralités, où le centre de Morat, regroupant les communes de Morat, Meyriez, Montilier et Courgevaux, fonctionne comme noyau du district. Mais il donne aussi aux régions la possibilité d'introduire un échelon hiérarchique supplémentaire et de définir des centres intercommunaux dans le cadre de leur planification régionale.

L'identification de centres intercommunaux revêt une importance déterminante pour fixer des priorités spatiales dans le développement régional; raison pour laquelle le district du Lac a déterminé, en plus du centre régional, les quatre centres intercommunaux suivants :

- CIC Chiètres (communes de Chiètres et de Ried bei Kerzers)
- CIC Vully (communes du Bas-Vully et du Haut-Vully)
- CIC Courtepin (communes de Courtepin et de Wallenried)
- CIC Cormondes (commune de Cormondes)

Avec la définition de ces quatre centres intercommunaux, le district du Lac présente une structure de centres géographiquement équilibrée, qui intègre toutes les portions de son territoire et appuie la stratégie de fusion décidée par le Conseil d'Etat.

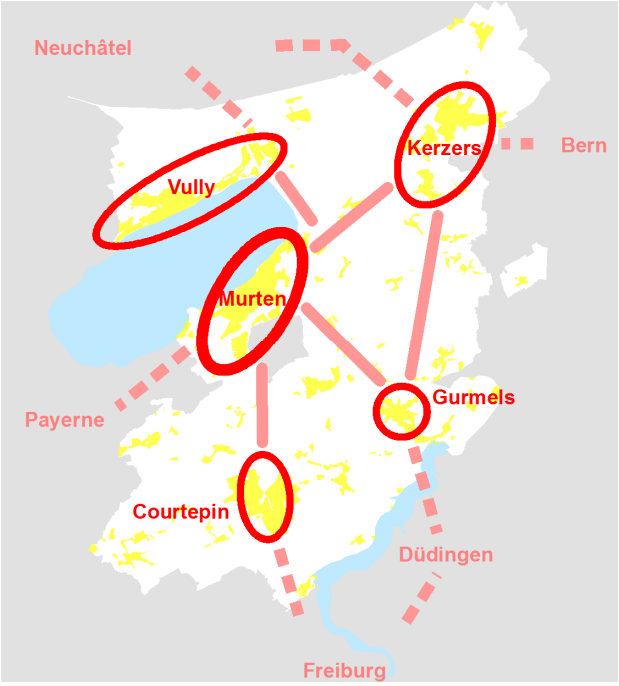

Fig. 1 : Structure des centres du district du Lac

Le centre régional et les quatre centres intercommunaux constituent les sites prioritaires pour la future urbanisation. Ce constat est valable autant pour la création de logement que d'emploi supplémentaires.

2.4.2 Développement de l'habitat dans les sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer

Fiche de mesure 2

En plus du centre régional et des centres intercommunaux, le district du Lac compte plusieurs villages desservis par le chemin de fer, et qui disposent ainsi d'une desserte performante en transports publics (Fräschels, Galmiz, Cressier, Pensier). Ces sites sont en principe prédestinés au développement de l'habitat à proximité de leurs gares.

Des initiatives d'aménagement local des Communes de Fräschels, Galmiz, Cressier et Barberêche allant vers le développement de l'habitat à proximité des gares ferroviaires sont souhaitées et seront soutenues par la Région dans la mesure de ses possibilités.

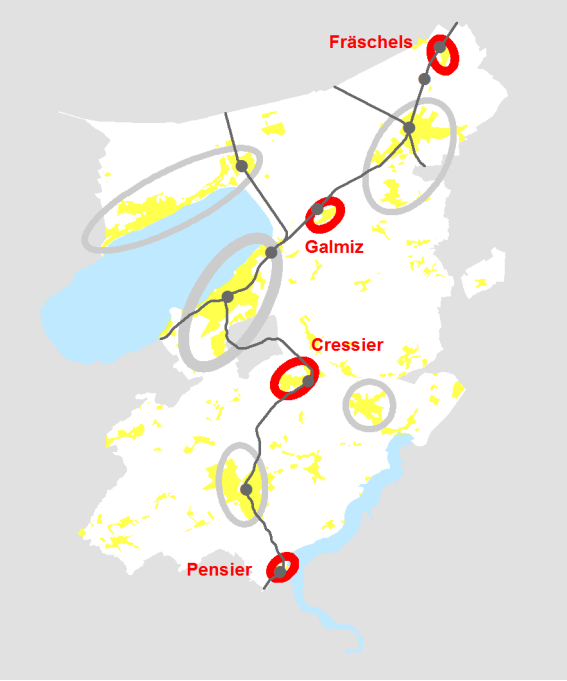

Fig. 2 : sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer

2.4.3 Maintien des villages à l'extérieur des centres

Fiche de mesure 3

Les villages à l'extérieur des centres et sans desserte ferroviaire doivent disposer de moyens adéquats pour retenir leurs habitants en leur sein, mais sans pour autant favoriser une augmentation de leur nombre. Cependant, il faut prendre en compte le fait que le besoin en surface de la population résidente augmente même si le nombre d'habitants est stable, en raison de la diminution générale du taux d'occupation des logements et de la constante augmentation des besoins en surface de plancher par personne.

La qualité de vie dans les villages à l'extérieur des centres est importante pour le maintien des activités traditionnelles et locales de commerce et d'artisanat. Ce phénomène doit pouvoir s'établir à long terme sur les sites actuels et se développer de manière contemporaine. Dans leur planification locale, les communes concernées sont appelées à créer des conditions favorables à cette bonne évolution.

Pour remplir ces objectifs de maintien des habitants et des emplois, la Région soutient, dans des cas bien justifiés, un certain besoin en terrains à bâtir supplémentaires également dans les villages à l'extérieur des centres, pour autant que les critères du Plan directeur cantonal et du Plan cantonal des transports soient satisfaits.

2.4.4 Promouvoir un habitat densifié

Fiche de mesure 4

Des objectifs de croissance démographique concrets pour le district du Lac et ses secteurs ont été définis dans le Plan directeur régional de 1992. Pour l'année 2000, la croissance démographique devait atteindre 24'000 habitants. En réalité, cet objectif a été dépassé de + 17%.

De 1992 à 2012, la croissance démographique atteint + 30 %, ce qui correspond à une croissance annuelle de 1.5 %.

En 2013, la population résidente du district du Lac comptait quelque 33'924 personnes. Selon le scénario (cf. pour comparaison le document de base D 2.5), une croissance démographique de 15 à 40 % d'ici 2025 est plausible, ce qui correspond à env. 5'000 à 13'500 personnes supplémentaires.

Le district du Lac souhaite aussi à l'avenir tirer profit de sa situation avantageuse et poursuivre sa croissance. Toutefois, il renonce sciemment à maintenir ses objectifs quantitatifs (car ils seront de toute façon définis et fixés par les directives techniques de la Confédération et les prescriptions de dimensionnement du Plan directeur cantonal, raison pour laquelle ils ne pourront que partiellement être influencés par la Région). En revanche, il veut influencer et réaliser son développement qualitatif au moyen des mesures suivantes :

- concentrer le développement de l'habitation sur les centres et les sites hors centres desservis par le chemin de fer;
- promouvoir la densification vers l'intérieur;
- amener les communes à fixer clairement les limites de l'urbanisation.

Dans cette perspective, la Région formule des critères que les communes doivent satisfaire dans le cadre de leur planification locale. En respect du principe de subsidiarité, elle renonce cependant à édicter des directives spatialement fixées.

La promotion de la densification de l’habitat coïncide avec les principes de la loi sur l’aménagement du territoire révisée, qui préconise une meilleure utilisation des réserves de terrains à bâtir existantes et la protection des terres agricoles.

2.4.5 Conditions visant à créer des places de travail supplémentaires

Si le district du Lac veut résoudre le problème de son solde pendulaire négatif, il doit créer des emplois. En principe, son excellente desserte procurée par le réseau de routes nationales (A1, Moosstrasse, A12) lui confère des conditions favorables pour ce faire. C'est pourquoi la Région s'est résolument consacrée à la question du développement des emplois, et a largement dépassé les résultats intermédiaires de 2009 (cf. Document de base D 2.4 "Zone d'activités"). Elle s'est notamment donné pour objectif de ne pas faire figurer au Plan directeur régional les zones d'activités potentielles dont la présence de conflits (comme le gazoduc) rendent la réalisation très peu probable.

La stratégie sectorielle de développement de l'emploi comprend quatre échelons différents :

- le secteur stratégique Löwenberg;
- les zones d'activités d'importance cantonale;
- les zones d'activités d'importance régionale;
- les zones d'activités d'importance locale.

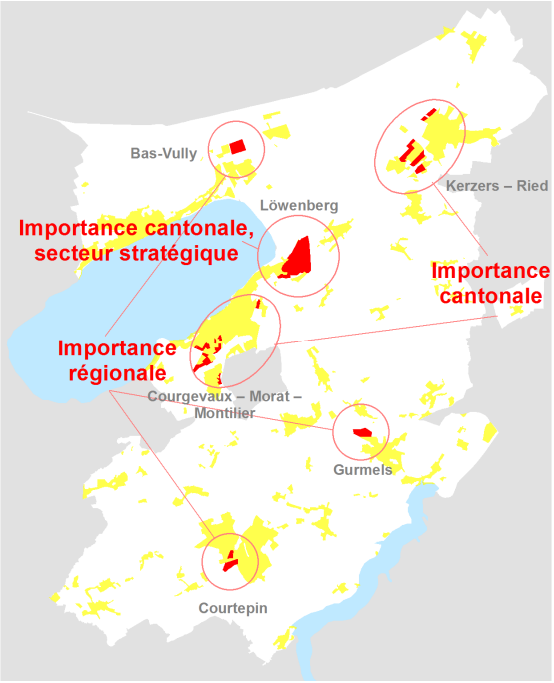

Fig. 3 : Zones d'activités d'importance supracommunale du district du Lac[2]

[2] Les zones d'activités d'importance régionale sont approuvées par le Canton sous condition que celui-ci s'engage pour ces secteurs dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, sans toutefois garantir leur extension et leur dimensionnement. Jusque là, les zones d'activités d'importance régionale sont traitées comme « autres zones d'activités » selon les dispositions du plan directeur cantonal.

Secteur stratégique Löwenberg

Fiche de mesure 5

Le Plan directeur cantonal place le secteur stratégique de Löwenberg au centre du pôle de développement économique Morat – Chiètres. Grâce à son excellente situation entre la route nationale A1 et la Moosstrasse ainsi que son important potentiel de développement, le secteur Löwenberg figure parmi les 20 sites prioritaires de développement économique de la Région capitale Suisse pour l'implantation d'entreprises industrielles et artisanales à forte valeur ajoutée.

Une étude de faisabilité financée par le Canton est disponible. Elle définit le périmètre, les différents sites de développement et les prochaines tâches à accomplir en vue d'une planification plus approfondie. Le secteur stratégique de Löwenberg offre un terrain de 60 hectares et un potentiel en surface de plancher de quelque 200'000 m², ce qui permet la création de 1800 à 3000 emplois selon la densité de construction.

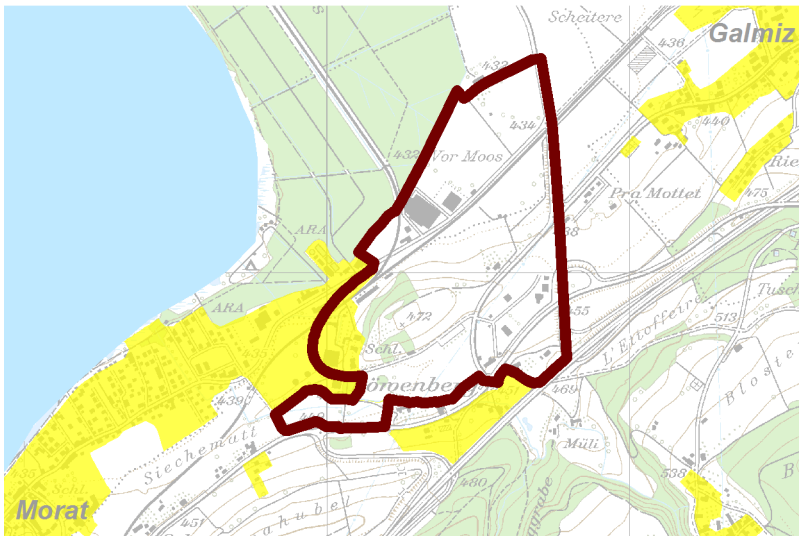

Fig. 4 : Secteur stratégique Löwenberg

Après que le Canton a amorcé la planification de ce secteur stratégique, la Région reprend maintenant les rênes. L'objectif consiste à concrétiser le plus rapidement possible la planification et la mise en œuvre par étapes du secteur Löwenberg, ceci en étroite collaboration avec les communes de Morat et de Montilier ainsi qu'avec le soutien du Canton. Pour le district du Lac, cette tâche revêt la plus haute priorité pour la prochaine décennie.

Zones d'activités d'importance cantonale

Fiches de mesures 6 et 12

Selon le Plan directeur cantonal, les régions de Courgevaux–Morat–Montilier et de Chiètres–Ried–Galmiz sont destinées à devenir des zones d'activités cantonales. La plupart de ces communes ont entamé la révision de leur Plan d'aménagement local et prospectent les possibilités d'exploitation de leur potentiel de mise en zone.

Selon un inventaire détaillé établi en 2009 sur la base d'une étude intercommunale (cf. Document de base D 2.4 "Concept Zones d'activités"), la sous-région de Courgevaux–Morat–Montilier dispose encore d'un potentiel de mise en zone de 4 ha pour les zones d'activités.

Les possibilités dans la sous-région de Kerzers-Ried sont beaucoup plus importantes. Tandis que la zone d'activités cantonale initialement projetée sur le territoire de la Commune de Ried-bei-Kerzers n'est plus reprise dans le cadre de la révision du « plan sectoriel des secteurs stratégiques et des zones d'activités d'importance cantonale », la Commune de Chiètres envisage de profiter pleinement de la marge de développement existante. Dans son plan d'aménagement local (PAL) approuvé en avril 2014, elle a en effet mis en zone d'activités d'importance cantonale environ 11 hectares dans les secteurs de « Stöckenteilen-Wegmatten » et « Moosgärten Süd ».

Ces surfaces seront réservées à l'industrie, à l'artisanat et aux entreprises de service. Grâce à sa politique foncière active, la Commune est devenue propriétaire de ces terrains. La disponibilité de ces surfaces est ainsi garantie et la Commune est maître de piloter comme elle l'entend le développement des emplois dans ces zones d'activités.

Grâce à son effort de planification locale, la Commune de Chiètres a su créer les conditions pour un développement continu de l'axe économique Morat-Chiètres pour les prochaines années. Pour la Région, le besoin d'agir est donc faible.

Zones d'activités d'importance régionale

Fiches de mesures 7, 8 et 12

Si l'on veut renforcer durablement les centres intercommunaux, il faut les doter d'un rapport équilibré entre l'habitat et l'emploi. C'est la raison pour laquelle le district du Lac a décidé de définir, dans son Plan directeur régional, des secteurs pour la future réalisation de zones d'activités régionales. Ce faisant, il renforce la position non seulement des centres intercommunaux de Vully, Courtepin et Cormondes, mais aussi de l'ensemble de l'axe de développement régional nord-sud, qui est légèrement plus faible.

La délimitation des trois secteurs pour la création de zones d'activités régionales de Sugiez, Courtepin et Cormondes a été réalisée en étroite collaboration avec les autorités communales (cf. étude régionale complémentaire sous C 5). Les communes concernées soutiennent les emplacements définis. Dans le cadre de la révision de leur Plan d'aménagement local, les communes du Bas-Vully et de Courtepin ont déjà fixé les surfaces correspondantes dans leur Plan directeur communal respectif. Cormondes, dont le plan d'affectation des zones a récemment été approuvé, suivra cet exemple lorsque l'occasion s'en présentera.

Lors de la détermination spatiale des secteurs pour la création de futures zones d'activités régionales, la Région a veillé à éviter dans la mesure du possible les éventuels conflits avec les affectations et les dispositions de protection existantes (par exemple la distance de sécurité par rapport au gazoduc). En principe, la Région ne veut intégrer au Plan directeur que les emplacements réalisables dans un délai et à des conditions raisonnables.

Les futures zones d'activités régionales sont soumises à des exigences plus élevées. La Région a ainsi déterminé les critères suivants :

Situation :

- Une zone d'activités régionale doit impérativement se situer dans un centre intercommunal.
- Elle doit, si possible, être spatialement contiguë aux zones d'activités existantes ou planifiées.
- Elle doit se situer à proximité d'un accès à l'autoroute et être directement connectée à une route cantonale.
- La surface d'un secteur pour la création d'une future zone d'activités régionale doit au moins atteindre 5 hectares.
- Les zones régionales doivent au moins bénéficier du niveau de desserte E selon le Plan cantonal des transports.
- En vue d'une future réalisation, les secteurs pour la création de futures zones d'activités régionales doivent présenter des rapports de propriétés simples (peu de propriétaires fonciers, les parcelles doivent si possible se trouver en main publique).

Profil :

- Les zones d'activités régionales sont principalement pensées en tant que lieux fonctionnels du point de vue de l'aménagement du territoire pour l'implantation concentrée d'entreprises industrielles et artisanales. Elles ont en premier lieu la tâche de soulager les zones d'activités d'importance locale. Parmi les entreprises pouvant s'y installer se trouvent des « nouvelles venues » souhaitant s'établir dans le district et d'autres entreprises déjà existantes souhaitant se déplacer ou se développer.
- Les entreprises implantées doivent exercer un rayonnement local ou régional tant en ce qui concerne la provenance de leurs employés que l'origine de leur clientèle.

Gestion :

- Les zones d'activités régionales sont développées en étroite collaboration entre la Commune concernée et la Région.
- La gestion des zones d'activités d'importance régionale est une tâche de la Région.
- Les coûts pour la planification et la desserte des zones d'activités régionales sont réparties selon une clé de financement encore à définir entre la commune du lieu d'implantation et la Région, respectivement les communes de la Région.
- En contrepartie, les recettes fiscales sont également réparties selon une clé de répartition encore à définir entre la commune du lieu d'implantation et la Région, respectivement les communes de la Région.
- La promotion des zones d'activités régionales est une tâche de la Région. Avec l'Association régionale du Lac (comme en version allemande), un organe compétent pour accomplir cette tâche est ainsi à disposition.

Condition d'approbation :

- Les zones d'activités d'importance régionale sont approuvées par le Canton sous condition que celui-ci s'engage pour ces secteurs dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, sans toutefois garantir leur extension et leur dimensionnement. Jusque là, les zones d'activités d'importance régionale sont traitées comme « autres zones d'activités » selon les dispositions du plan directeur cantonal.

Les secteurs pour la création de futures zones d'activités régionales sont sciemment très généreusement dimensionnées (pour le Vully, au maximum 13 hectares; pour les communes de Courtepin et de Cormondes, 11 hectares pour chacune). Ainsi, la Région est à même d'assurer à long terme la marge de manœuvre nécessaire. Les secteurs ainsi définis peuvent, selon les souhaits

des Communes concernées, être répartis entre des zones d'activités d'importance régionale et d'importance locale. Les Communes de Bas-Vully et de Cormondes ont déjà manifesté un besoin en ce sens. La répartition spatiale détaillée du secteur en zone d'activités d'importance régionale, respectivement locale, est encore ouverte et sera définie ultérieurement.

La planification et la réalisation des zones d'activités d'importance régionale sont conçues en tant que projets à long terme. La mise en zone, l'équipement et la construction des surfaces délimitées ne peuvent pas être réalisées du jour au lendemain, mais au fil des années, par étapes et selon l'évolution des besoins. Au moyen de la planification directrice en cours, il s'agit dans un premier temps de créer les conditions de base nécessaires au futur développement et d'assurer l'exécution du contenu liant pour les autorités à l'échelon communal et régional.

Les zones d'activités régionales sont conçues de manière à ne pas concurrencer les zones d'activités d'importance cantonale, au profit d'une logique de complémentarité.

Avec la gestion régionale de ses futures zones d'activités, le district du Lac introduit une démarche innovatrice. Il contribue à la mise en œuvre de la nouvelle Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire, qui prescrit que la délimitation de nouvelles zones d'activités économiques requiert l'introduction par le canton d'un système de gestion des zones d'activités garantissant globalement leur utilisation rationnelle.

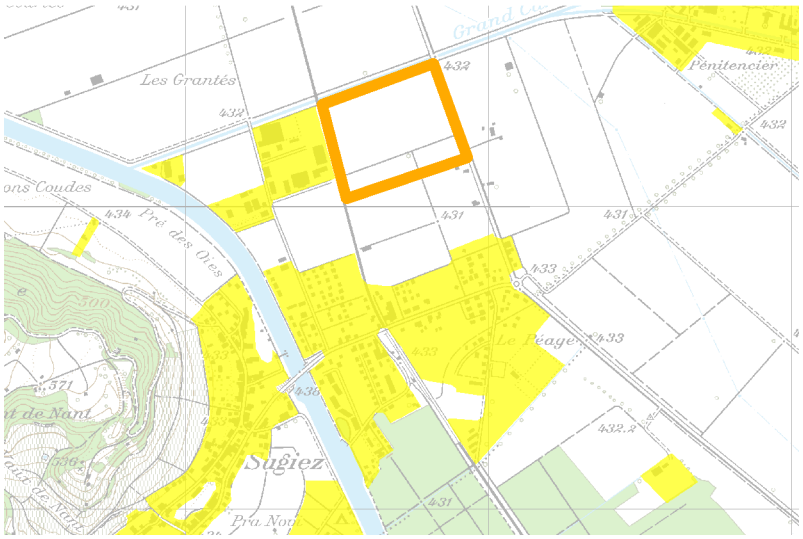

Fig. 5 : Zone d'activités régionale du Vully[3].

Ce secteur est réservé à la fois pour des zones d'activités d'importance régionale et locale. La répartition spatiale détaillée du secteur en zone d'activités d'importance régionale, respectivement locale, est encore ouverte et sera définie ultérieurement.

[3] La zone d'activité d'importance régionale du Vully est approuvée par le Canton sous condition que celui-ci s'engage pour ce secteur dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, sans toutefois garantir son extension et son dimensionnement. Jusque là, la zone d'activités d'importance régionale du Vully est traitée comme « autre zone d'activités » selon les dispositions du plan directeur cantonal.

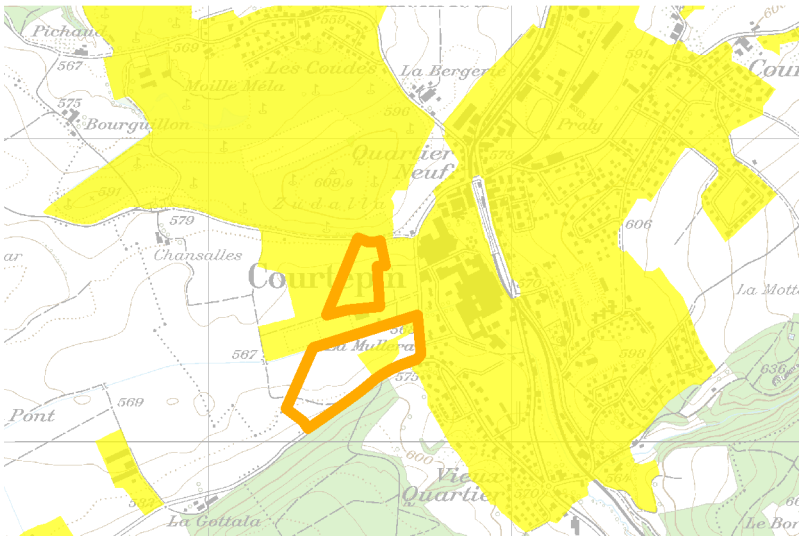

Fig. 6 : Zone d'activités régionale de Courtepin[4]

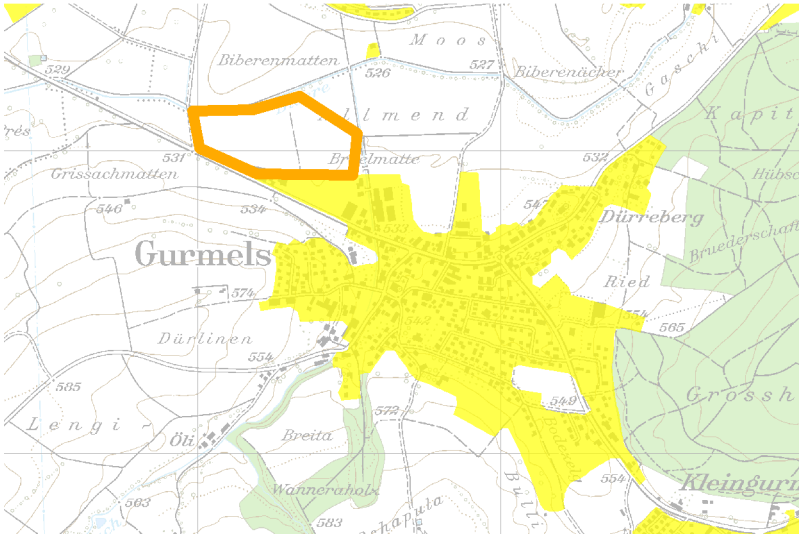

Fig. 7 : Zone d'activités régionale de Cormondes[4]

Ce secteur est réservé à la fois pour des zones d'activités d'importance régionale et locale. La répartition spatiale détaillée du secteur en zone d'activités d'importance régionale, respectivement locale, est encore ouverte et sera définie ultérieurement.

---

[4] Les zones d'activités d'importance régionale de Courtepin et Cormondes sont approuvées par le Canton sous condition que celui-ci s'engage pour ces secteurs dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, sans toutefois garantir leur extension et leur dimensionnement. Jusque là, les zones d'activités d'importance régionale de Courtepin et Cormondes sont traitées comme « autres zones d'activités » selon les dispositions du plan directeur cantonal.

Zones d'activités d'importance locale

La délimitation, la planification et l'exploitation des zones d'activités d'importance locale incombent aux communes. A ce sujet, une coordination intercommunale est nécessaire (cf. arrêt du tribunal fédéral sur la révision générale du plan d'aménagement local de Cressier 1C_15/2013). En général, ce sont les possibilités de densification qui sont à étudier et à préférer avant de débloquer de nouvelles zones à bâtir. Enfin, des modalités de péréquation au niveau régional peuvent être également considérées.

2.4.6 Préserver et promouvoir l'attrait touristique de manière ciblée

Fiches de mesures 9 et 10

Le district du Lac fait partie de la région touristique n°13 Fribourg Région et coopère de plus à l'échelon supracantonal avec la plateforme marketing Jura Trois Lacs. Morat Tourisme fait partie de cette association comprenant Tourisme Neuchâtelois, Jura Tourisme, Jura Bernois Tourisme, Estavayer/Payerne Tourisme, Yverdon-les-Bains Région, Tourisme Biel-Seeland et Région Solothurn Tourismus.

Le district du Lac souhaite également à l'avenir pérenniser sa vocation touristique et valoriser ces forces en accord avec les objectifs de la stratégie de développement « Vision 2030 » de l'Union Fribourg Tourisme. Ces derniers s'expriment avant tout au travers d'un espace naturel et culturel extrêmement varié, comprenant de vastes paysages protégés (Vully, Chablais), des villages attrayants (46 villages d'importance nationale et régionale soumis à la protection des sites construits), ses sites palafittiques préhistoriques (patrimoine culturel mondial selon l'Unesco) et un large accès à la navigation sur les trois lacs. Toutefois, ce sont notamment les communes riveraines du lac de Morat qui, au cours de l'élaboration du Plan directeur régional, ont exprimé la nécessité que le développement touristique soit effectué avec modération et que la qualité actuelle de l'espace vital très sensible ne soit en aucune manière compromise. Avec la planification régionale des rives du lac (cf. Chapitre 2.6.1), cette exigence est prise en considération.

Tout comme pour l'urbanisation et la création d'emplois, la Région veut aussi spatialement concentrer le développement touristique. Le Plan directeur cantonal désigne Morat (les communes de Morat, Montilier, Meyriez et Courgevaux) comme pôle de développement touristique d'importance cantonale. Cette désignation n'est pas contestée par la Région.

En plus du pôle touristique cantonal, le district du Lac fixe les pôles de développement touristiques régionaux suivants, qui bénéficient d'une promotion prioritaire à l'instar de celle de Morat :

- Le pôle du Vully (les communes Bas-Vully et Haut-Vully), avec ses offres spécifiques inscrites à l'Inventaire fédéral des paysages et de la nature, l'historique des paysages, les villages viticoles et le lac;
- Le pôle de Chiètres (commune de Chiètres), avec ses offres spécifiques telles que le Papiliorama, les Grands-Marais, ses pistes de randonnées cyclables et le chemin de découverte maraîcher.

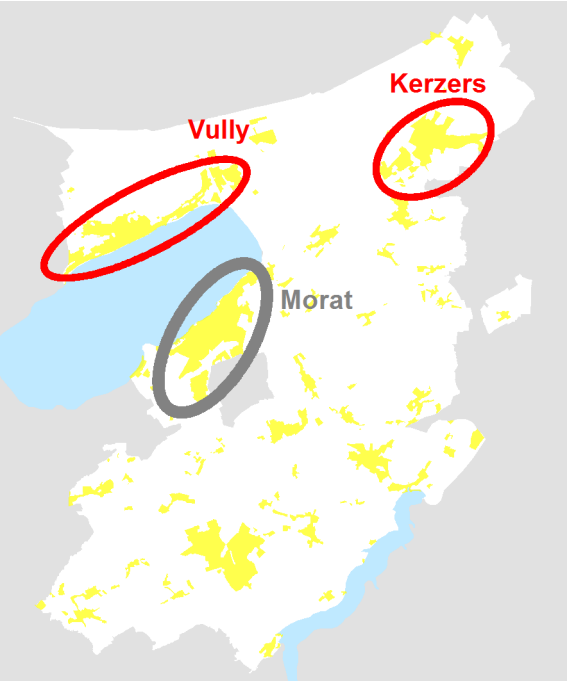

Fig. 8 : Pôles de développement touristiques dans le district du Lac

Avec son Concept territorial visant à préserver et promouvoir les attractivités touristiques régionales, le district du lac poursuit principalement les objectifs suivants :

- Concentrer les infrastructures touristiques et de détente sur les trois pôles de Morat, du Vully et de Chiètres. La création d'éventuelles installations liées à des localisation spécifiques et situées en dehors des pôles de développement touristiques doit néanmoins rester possible (par exemple un parc aventures). Pour le pôle de développement touristique cantonal de Morat, il convient de veiller à harmoniser le futur développement avec le secteur stratégique du Löwenberg (cf. Chapitre 2.4.5).
- La priorité est donnée à la préservation, à l'amélioration qualitative et éventuellement à l'extension des infrastructures touristiques et de loisirs déjà existantes. D'autres installations (notamment les installations portuaires ou les hôtels) ne pourront être réalisées qu'à des endroits bénéficiant d'une excellente desserte.
- Renforcer l'offre en hébergement de niveau supérieur. Toutefois, avec ses restaurants, l'hôtellerie et la parahôtellerie, la Région dispose d'un bon équipement de base, mais souffre du manque en offre d'hébergement de premier ordre (hôtels de 4 et 5 étoiles).
- Améliorer les réseaux des transports publics et de la mobilité douce liés aux pôles de développement touristiques, les lier entre eux et à l'intérieur de chacun des pôles.
- Optimiser le réseau Human Powered Mobility existant (HPM-Netz : Wandern, Velo, Skating Inline).
- Mettre en œuvre la planification régionale des rives du lac dans les planifications locales (PAL).

Pour l'implantation d'installations touristiques, dont l'emplacement n'est pas encore connu aujourd'hui, les directives d'ordre supérieur doivent être prises en compte. En particulier, les choix de localisation et de création de ces installations doivent respecter les objectifs et les critères du plan directeur cantonal (chap. 6, Implantation d'installations de tourisme et de loisirs).

Dans le domaine du tourisme, le Plan directeur régional contient exclusivement des informations sur le développement des infrastructures touristiques. L'élaboration des offres touristiques et leur intégration à la région touristique no 13 de Suisse Tourisme et à la plateforme marketing du Jura Trois-Lacs relève de la compétence de l'Association régionale du Lac.

2.4.7 Pondérer les intérêts entre urbanisation et protection des surfaces d'assolement

Avec l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée, la protection des terres agricoles de meilleure qualité, c'est-à-dire les surfaces d'assolement (SDA), est devenue un thème majeur pour la politique suisse d'aménagement du territoire. Le Canton de Fribourg a actuellement un déficit en surfaces d'assolement et ne pourra empiéter sur elles avec des nouvelles mises en zone que lorsqu'il affichera un bilan équilibré. Pour cette raison, il révise actuellement son inventaire des surfaces d'assolement, en collaboration avec la Confédération.

Avec ses lignes directrices stratégiques (concentrer le futur développement urbain sur les centres, harmoniser l'urbanisation et les transports publics), le plan directeur régional prend en compte en principe la protection des surfaces d'assolement. En vue de son urbanisation future, il s'avère toutefois que dans le district du Lac il n'existe pas d'alternatives à l'empiètement sur des surfaces d'assolement en cas de nouvelle mise en zone à bâtir. En développant l'urbanisation uniquement vers l'intérieur, les objectifs du plan directeur régional ne peuvent pas vraiment être réalisés. Pour cette raison, une pondération des intérêts entre urbanisation et protection des surfaces d'assolement doit rester possible à l'avenir.

2.5 Transports

Avec le présent Plan directeur régional (PDR), l'Association des communes du district du Lac documente ses propres idées et intentions pour le futur développement des transports dans la région. Les indications conceptuelles qui suivent ciblent les objectifs, clarifient la nécessité d'une action et permettent une politique régionale des transports globale et coordonnée.

Dans le cadre de l'examen préalable (2014), il résulte que les Services cantonaux concernés ne sont pas prêts à s'engager de manière liante sur le contenu du PDR en matière de transports. Toutes les considérations dans le domaine des transports et de la mobilité sont par conséquent à considérer comme des intentions envers du Canton et des entreprises de transports, qui ne sont pas liantes pour celles-ci. Les autorités cantonales déclarent toutefois être prêtes, dans les limites de leurs possibilités, à intégrer les propositions du PDR dans les planifications cantonales des transports.

2.5.1 Transports globaux

Fiche de mesure 12

Les centres du district du Lac ne peuvent être développés de manière judicieuse que s'ils disposent d'une bonne desserte en transports publics. Garantir de bonnes liaisons et interconnexions avec l'agglomération de Fribourg et les centres cantonaux voisins est donc l'un des objectifs prioritaires du Plan directeur régional. Pour savoir quelles stratégies et mesures étaient nécessaires à la réalisation de cet objectif, sur incitation du Canton et en collaboration avec le Service de la mobilité, le district du Lac a élaboré le Concept global des transports (Etude régionale complémentaire C 2).

Le Concept global des transports montre que la définition des pôles de développement pour l'habitat et l'emploi au sein du centre régional et des centres intercommunaux a été conçue en accord avec le développement futur des transports publics et satisfait, moyennant quelques améliorations ciblées, les exigences du Plan cantonal des transports.

L'optimisation des liaisons ferroviaires aux haltes de Courtepin, Montilier/Löwenberg et Sugiez, ainsi que la densification de l'horaire de la ligne de bus 122 Chiètres – Cormondes – Guin, sera placée au centre de ces efforts. En rapport avec le développement du secteur stratégique de Löwenberg, la construction d'une nouvelle halte dans le secteur de "Vor Moos" sur la ligne ferroviaire Morat – Chiètres doit être étudiée. L'introduction d'une gestion durable de la mobilité pour les zones d'activités et les installations de détente génératrices d'un grand volume de trafic (plus de 1000 déplacements par jour) est encore une mesure d'optimisation importante.

L'objectif général du Concept global des transports est d'assurer, respectivement d'améliorer, des liaisons de transport performantes pour tous les modes de transports (transports publics, transports individuels motorisés, mobilité douce).

2.5.2 Transports publics

Fiches de mesures 12 et 13

Dans le domaine des transports publics, le district du Lac aspire en premier lieu à éliminer la saturation sévissant aux heures de pointe sur les lignes très fréquentées. Un autre objectif important est l'intégration des transports scolaires à l'offre régulière des transports publics. En outre, de nombreuses communes présentent un besoin en améliorations ponctuelles (p. ex. assurer les liaisons avec les transports publics, créer des haltes supplémentaires, densifier l'horaire). Pour les week-ends, les liaisons de nuit vers les centres voisins font partiellement défaut (Moonliner et Bus Pijama). En collaboration avec le Canton, la Région cherchera à trouver des solutions pour couvrir ses besoins.

2.5.3 Transports individuels motorisés

Fiches de mesures 12, 14 et 15

Dans le domaine des transports individuels motorisés, deux thèmes à forte incidence spatiale figurent au premier plan pour la Région : la coordination entre plusieurs projets régionaux importants et la planification, la mise en œuvre et le réaménagement de la Moosstrasse (route cantonale Löwenberg–Sugiez–Ins), ainsi que plusieurs projets de contournements de localités et d’assainissement de carrefours et débouchés dangereux sur des routes cantonales.

Suite au refus du peuple suisse d’augmenter le prix de la vignette autoroutière en novembre 2013, la Moosstrasse reste de propriété du Canton. Par conséquent, ce dernier reste le partenaire de discussion pour la Région pour la coordination entre les projets de développements régionaux et le réseau routier supérieur :

- le développement du secteur stratégique du Löwenberg (situé au milieu de la zone de raccordement à la Moosstrasse / A1, qui doit être assaini);
- le développement de la zone d'activités du Vully (raccordement direct à la Moosstrasse);
- le développement du Centre de biomasse / Parc énergétique du Seeland (raccordement direct à la Moosstrasse);
- le couloir à faune d'importance nationale entre le Chablais et les Grands-Marais (coupé en deux sur toute sa longueur par le tronçon de la Moosstrasse entre Sugiez et Löwenberg);
- le désenchevêtrement du trafic, l'amélioration de la sécurité (la Moosstrasse sert aujourd'hui tant au trafic de transit qu'au trafic local et est simultanément emprunté par le trafic des poids lourds, des automobiles, des machines agricoles et des deux roues).

Une concertation opportune et approfondie entre les intentions de planification régionales et les intentions du Canton est d’importance capitale pour le développement spatial du nord du district du Lac. La Région souhaite pleinement assumer cette tâche de coordination et attend le soutien nécessaire de la part du Canton.

Dans son Concept global des transports (Etude régionale complémentaire C 2), le district du Lac établit la liste des projets de contournement de localités et d'assainissement du réseau routier cantonal. Elle estime en effet que ces projets contribuent de manière importante à l'amélioration de la sécurité routière, de la qualité de vie et au développement économique du district.

Projets de contournement de localités :

- contournement de Salvenach
- contournement de Cormondes
- contournement de Kerzers et Fräschels
- contournement de Courgevaux
- contournement de Courtepin

Projets d'assainissement :

- Morat : raccordement direct Moosstrasse-A1 dans le cadre du secteur stratégique du Löwenberg
- Kerzers; rond-point Sortie A1 / Murtenstrasse
- Ried bei Kerzers; rond-point embranchement vers Ried
- Gempenach; rond-point Breitfeld
- Morat; rond-point Sortie A1 vers Morat / raccordement vers Lausanne
- Barberêche; assainissement La Sonnaz

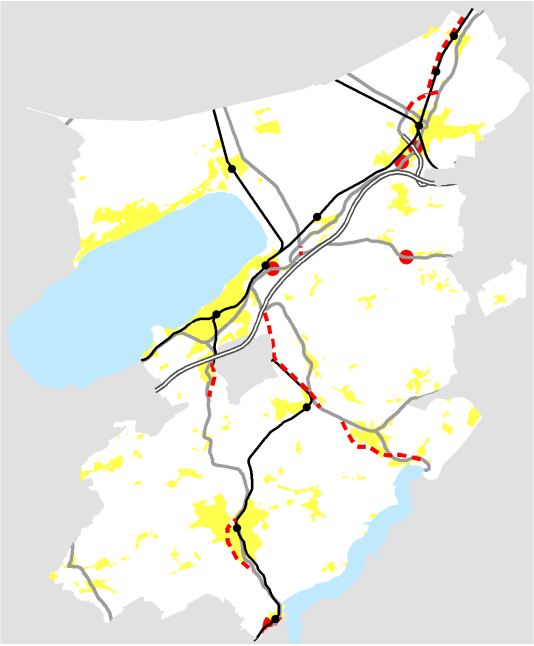

Fig. 9 : Projets routiers d'importance régionale

En avril 2013, la Direction d'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a publié les résultats d'une étude sur la relation coûts-utilité de 26 projets de contournement. Des quatre projets examinés dans le district du Lac, deux ont été classés d'intérêt prioritaire par le Canton (Salvenach et Burg-Löwenberg, chacun en catégorie 1), tandis que deux autres (Couergevaux et Chiètres) sont jugés sans intérêt (catégorie 4 chacun).

La Région prend acte de cette priorisation, mais maintient en principe tous les projets routiers jugés prioritaires du point de vue régional (cf. liste ci-dessus). Avec le maintien de ces projets dans le Concept territorial, les communes de la région et les services de l'Etat sont tenus de prendre ces

projets en considération dans leur planification et de ne rien entreprendre qui pourrait rendre leur réalisation plus compliquée, voire impossible. C'est notamment valable pour les projets de contournement situés à proximité directe des pôles de développement régionaux (Chiètres, Courtepin et Cormondes).

2.5.4 Mobilité douce

Fiches de mesure 10, 12, 16 et 17

Dans le domaine de la mobilité douce, le Concept territorial se focalise sur deux objectifs :

- Assurer la qualité et la sécurité des liaisons MD entre les pôles de développement destinés à l'habitation et aux activités dans le centre régional, les centres intercommunaux et les pôles touristiques d'une part et les services à haute fréquentation (comme les écoles, les commerces, etc.) ainsi que les haltes des transports publics d'autre part.
- Optimiser les réseaux de pistes cyclables dans l'ensemble du district du Lac, mais en particulier dans les régions touristiques très fréquentées comme les Grands-Marais et le Mont Vully.

Le premier objectif doit être atteint par un traitement thématique approfondi dans le cadre de la planification locale, le second par l'intégration aux instruments de planification régionale et communale des résultats issus de la planification cantonale du réseau des pistes cyclables (en voie d'élaboration par le Canton) ainsi que par la mise en œuvre des mesures qu'elle contient.

2.5.5 Transports multimodaux

Fiche de mesure 17

Afin d'inciter la population résidente de la région à utiliser de manière accrue les transports publics, des interfaces attractives et performantes doivent être mises à disposition (Parc+Ride, Bike+Ride). Pour le district du Lac, ceci est notamment valable pour les gares de Morat, Chiètres et Sugiez. Le Plan directeur régional crée les bases afin de vérifier et, au besoin, d'améliorer les installations de Chiètres et de Morat ainsi que pour construire de telles installations, si les besoins s'avèrent nécessaires, à la gare de Sugiez.

2.5.6 Renforcement de la fonction de charnière intercantonale

Fiche de mesure 18

Le district du Lac s'insère dans un contexte géographique particulier. S'il est relégué à une position périphérique au niveau cantonal (avec un raccordement au centre cantonal pénalisé par un axe nord-sud peu développé), il bénéficie d'une situation privilégiée au niveau intercantonal : grâce aux axes routiers A1 et Moosstrasse, la région est située à proximité immédiate des bassins versants des agglomérations de Berne et de Neuchâtel. Ces deux villes sont situées à moins d'une demi-heure de Morat et Chiètres, les deux plus importants centres du district en termes de population. Cette situation privilégiée se retrouve très clairement dans les statistiques, à travers le fort excédent de pendulaires sortants. Le raccordement aux centralités du canton de Vaud via l'autoroute A1 offre également un fort potentiel de développement.

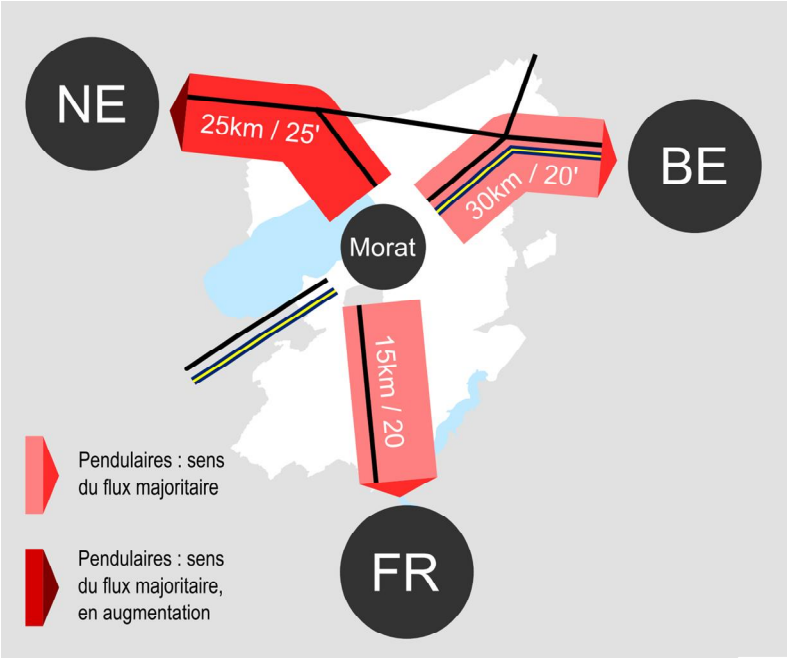

Fig. 10 : Situation géographique du district du Lac dans le contexte intercantonal

La Région souhaite aussi continuer à tirer pleinement profit des avantages conférés par sa situation "transfrontalière" et à renforcer sa fonction de charnière intercantonale. Les lignes d'action suivantes interviennent en premier plan pour atteindre cet obectif :

- soigner la collaboration avec les régions voisines;
- harmoniser les communautés tarifaires intégrales Frimobil et Libero;
- introduire un système coordonné de trains rapides RER au sein de la Région capitale suisse;
- coordonner l'urbanisation le long de la Moosstrasse (Löwenberg – Sugiez – Ins).

Si le district du Lac veut sciemment promouvoir et offensivement interpréter sa fonction de charnière intercantonale, il doit intensifier les échanges et la collaboration avec les régions voisines. Des rencontres régulières ont déjà lieu avec l'organisation "seeland.biel/bienne".

L'adoption d'une stratégie globale et commune pour la coordination de l'infrastructure intercantonale de transports est une condition centrale. C'est la raison pour laquelle le district du Lac a adhéré à la Région capitale suisse pour y défendre ses intérêts régionaux. Mais vu que les pouvoirs de négociation et de décision en matière de transports relèvent exclusivement de la compétence du Canton, il ne peut exercer qu'une influence limitée. La Région du Lac demande dès lors que le Canton s'engage dans la mesure de ses possibilités activement pour le développement des principes d'action liés aux transports énoncés ci-dessus.

2.6 Espace rural et naturel

Dans son Plan directeur régional, outre les trois lignes directrices stratégiques principales (cf. chapitre 2.3), le district du Lac traite aussi une sélection d'aspects à incidence spatiale dans les domaines de la protection de la nature, du paysage et de l'environnement ayant une incidence spatiale. Les intentions d'action sont fixées dans les stratégies partielles énumérées ci-après.

2.6.1 Soigner la nature et les paysages

Les valeurs paysagères constituent le capital de base du district du Lac. Le paysage encore largement intact constitue un atout important pour le développement économique et la prospérité au niveau régional. De fait, il va de soi que la Région doit veiller à cultiver ce capital, dans le but de préserver et soigner les grandes qualités naturelles et culturelles de ces espaces pour le futur. Le principe de protection ne doit cependant pas prévaloir au point d'empêcher tout développement urbain. Les objectifs de protection et d'utilisation des espaces doivent être judicieusement pondérés et soumis à une pesée des intérêts spécifique à chaque situation.

Protection des biotopes et sauvegarde des espèces

Fiche de mesure 19

L'objectif de la protection des biotopes et des espèces permet la préservation de l'espace vital pour les animaux et les plantes indigènes. A cet effet, le Canton a fixé les actions prioritaires dans son Plan directeur. Dans le but d'assurer que la mise en œuvre des mesures se fasse de manière ciblée et selon les besoins spécifiques à chaque type de paysage et de garantir une efficacité maximale.

Lors d'une étape précédente déjà, la Région s'était approprié des exigences définies par le Canton et les a peaufinées de sa propre initiative (Fig. 11). Elle a également décidé d'élaborer des conceptions d'évolution du paysage pour la restauration des milieux naturels et semi-naturels (Fig. 12). Le résultat, liant pour l'autorité, a été inscrit dans le Plan directeur régional lors de sa révision partielle de 2004. Les principales constatations d'alors ont été intégrées sans modifications au nouveau Plan directeur régional.

Pour stimuler les actions dans le domaine de la protection des biotopes et des espèces, la Région établit un état de lieu et, sur cette base, établit un programme de travail global régional. Les Communes s’organisent alors en sous-régions, afin d’établir les conceptions d'évolution du paysage (CEP) requises.

Objectifs
Les actions suivantes doivent être considérées comme objectifs liant les autorités dans le domaine de l'aménagement régional.

Sous-secteurs régionaux / Milieux de vie	Grandes cultures agricoles	Sites d'exploitation de matériaux	Structures paysagères	Forêts	Cours d'eau	Rives de lac	Zones humides, marais	Prairies maigres
Espaces paysagers le long de la Bibera et du Chandon			■		●		●	
Rives naturelles et proches de l'état naturel aux lacs de Morat et Schiffenen						■	●	
Grands complexes forestiers (p.ex. Murtenwald/Galm, réserves forestières)				■				
Grand Marais	●		●				●	
Vully	●		●					■
Régions de grandes cultures entre le Lac de Morat, la plaine de la Broye et le Lac de Schiffenen	●	■	●		●		■	■

Légende :
▲ Préserver l'existant en évitant les atteintes
■ Maintenir et revitaliser les milieux existants
● Recréer des milieux de vie

Fig. 11 : Entités paysagères régionales et actions prioritaires en faveur de la protection des biotopes et des espèces.

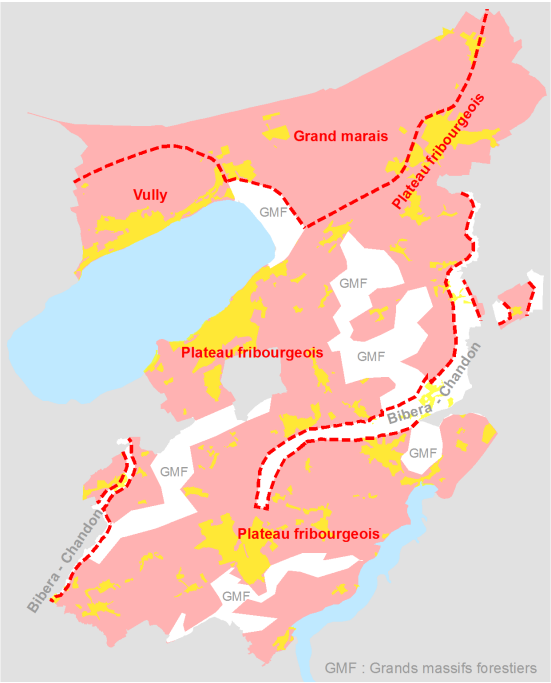

Fig. 12 : Sous-régions ayant l'obligation d'élaborer une conception d'évolution du paysage (délimitées en rouge)

Protection des paysages

Afin de préserver et d'assurer l'image paysagère caractéristique face aux dispositions relatives aux exigences de protection et d'exploitation, l'ancien Plan directeur régional de 1992 a distinctement délimité des zones de protection paysagères et des zones de réserves paysagères à côté des zones de protection de la nature. Ces déterminations liantes pour les autorités ont été considérées par les communes du district du Lac comme d'importantes directives pour la gestion du paysage dans le cadre de leur planification locale. Entre-temps, toutes les communes ont soumis au moins une fois leur Plan d'aménagement local à une révision totale et ainsi mis en œuvre les directives régionales dans leur Plan directeur et leur plan d'affectation des zones ou ont renoncé à le faire pour des motifs justifiés. Par conséquent, l'Association des communes du district du Lac ne voit aucune nécessité d'actions prioritaires dans le domaine de la protection du paysage et renonce de ce fait à intégrer des zones de protection paysagères et des zones de réserves paysagères dans le nouveau plan directeur régional.

Planification des rives du lac

Fiche de mesure 20

Avec le lac de Morat, le canal de la Broye et le lac de Schiffenen, le district du Lac compte trois plans d'eau navigables, dont les rives suscitent des intérêts touristiques et écologiques contradictoires. Pour le lac Morat et le canal de la Broye, dont les rives sont soumises à une forte pression due aux différents usages, plusieurs services cantonaux (le Service des constructions et d'aménagement, le Service de la nature et du paysage et la section Lacs et cours d'eau du Service des ponts et chaussées) réclament depuis un certain temps déjà l'élaboration d'une planification intercommunale des rives du lac et du canal. Cette exigence est prise en considération dans le cadre de la présente révision du Plan directeur régional.

La planification régionale des rives du lac de Morat et du canal de la Broye poursuit principalement deux objectifs :

- Assurer la coordination spatiale et de contenu entre les différentes planifications communales des rives.
- Harmoniser les intérêts liés au développement touristique avec ceux de la protection de la nature et du paysage.

L'approche méthodologique et le contenu déterminant de la planification des rives du lac ont été fixés en collaboration avec les services mentionnés ci-dessus. Les principes et les objectifs du Plan directeur intercantonal des rives sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat datant de 1983 sont dans la mesure du possible maintenus. L'accent doit être mis sur la gestion à venir des places d'amarrage, nombreuses et spatialement dispersées, et sur la protection et l'assainissement des rives naturelles et semi-naturelles.

La planification régionale des rives du lac indique les zones protégées aux échelles nationale, cantonale et régionale, dans lesquelles toute activité humaine est en principe indésirable. A l'extérieur des zones protégées, elle fixe les secteurs de rives devant être assainis (libération de places d'amarrage). En outre, elle localise les secteurs dans lesquels le développement touristique est possible selon les conditions cadre (accès aux rives du lac, réalisation d'infrastructures

touristiques). Les rives du lac représentent des espaces de vie dynamiques soumis à un développement et à un changement permanents. Par conséquent, la répartition des zones protégées et des secteurs de développement n'est pas irrémédiablement gravée dans le marbre. Dans les cas où cela se justifie, la Région peut demander une adaptation ciblée de la classification des secteurs de rives sur la base d'un projet concret (par exemple un projet hôtelier intéressant). Les services cantonaux compétents se disent prêts à entrer en matière sur une telle demande.

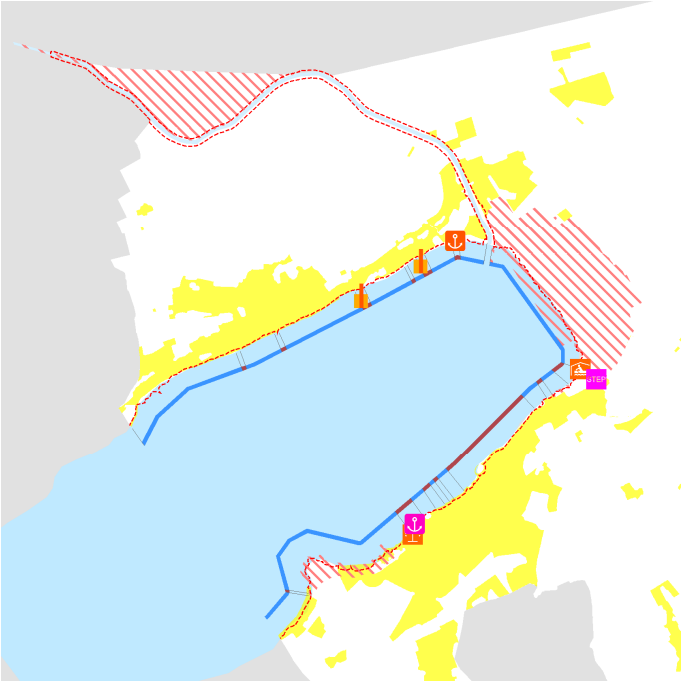

Fig. 13 : Plan d'aménagement des rives du lac de Morat

Le nombre maximal de 1'160 places d'amarrages (715 dans la rive nord, 445 dans la rive sud) ainsi que la répartition des places d'amarrages inscrite dans la tabelle suivante (fig. 14) doivent être respectés par toutes les Communes.

Pour la planification et la gestion des places d'amarrage pour bateaux, la planification régionale des rives du lac fixe deux secteurs intercommunaux (Haut-Vully/Bas-Vully, respectivement Morat/Montilier/Meyriez/Greng) et informe sur les infrastructures existantes ou planifiées (installations portuaires, places d'amarrage collectives, débarcadères et bains avec plage au bord du lac).

Dans le cadre de l'aménagement des rives du lac, chaque commune doit veiller à ce que le nombre de places d'amarrage qui lui est attribué par la planification régionale des rives ne soit pas dépassé. Une compensation intercommunale à l'intérieur des secteurs intercommunaux définis ci-dessus est possible, pour autant que le nombre maximal de places d'amarrage admises soit respecté.

Selon le plan directeur cantonal (chap. 13, Ports de plaisance et amarrages de bateaux), c'est le Canton qui est responsable pour la gestion du nombre maximal des places d'amarrages permis par commune et par secteur intercommunal, ainsi que pour leur répartition par commune. Ceci est valable uniquement pour l'utilisation des eaux du domaine publique pour les ports et les places d'amarrages.

Le Canton se charge d'identifier toutes les places d'amarrage "sauvages" et de prendre les mesures nécessaires afin de les supprimer ou de les légaliser. Il s'agit ici de places d'amarrage situées dans les zones protégées ou ne disposant pas de la concession cantonale. Afin de pouvoir offrir des solutions de remplacement, le Canton évalue simultanément le potentiel pour la création de nouvelles places d'amarrage dans les secteurs de rives adéquats.

Commune	Bouées	Places d'amarrage*	Port (nombre de places d'amarrage)	Total amarrages par commune	Total par secteur intercommunal
Haut-Vully	152	45		197	Secteur 1
Bas-Vully	172	163	183**	518	Rive nord : 715
Meyriez	0	0	42	42	Secteur 2
Greng	11	1		12	Rive sud : 445
Morat	56	11	180	247	
Muntelier	76	68		144	
Totaux	467	288	405	1'160	1'160

* Dans cette catégorie on retrouve les places d'amarrage à la passerelle, les places à la rive et les places à sec

** Il s'agit des ports de Feuz, Hormut et du Camping du Chablais. Ces ports ne sont pas représentés sur la carte de synthèse en annexe

Fig. 14 : Répartition des places d'amarrages pour chaque commune

La continuité avec le plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat de 1983 est assurée. La concertation intercantonale avec les voisins vaudois relève de la compétence du Canton et n'est pas thématisée dans le cadre de l'aménagement régional des rives du lac. Le Canton s'engage à ce que la part fribourgeoise ne soit pas défavorisée lors de la fixation du nombre global de places d'amarrage sur le lac de Morat.

En concertation avec les autorités cantonales, il est renoncé à élaborer un plan régional de protection des rives du lac de Schiffenen.

2.6.2 Forêt

Fiche de mesure 21

Le district du Lac dispose d'un plan forestier régional approuvé en 1998. En concertation avec le Service des forêts et de la faune, la Région renonce actuellement à intégrer au Plan directeur régional les éléments liants du Plan forestier. Elle veut d'abord connaître les résultats de la « planification cantonale directrice des forêts » en cours, censés remplacer les directives du Plan forestier régional en vigueur.

2.7 Environnement

Dans le domaine de l'environnement, la Région accorde la priorité aux thèmes de l'élimination des eaux usées et des déchets ainsi que de l'énergie renouvelable.

2.7.1 Protection de l'air et protection contre le bruit

La protection de l'air et la protection contre le bruit constituent des tâches transversales, auxquelles tous les niveaux (Confédération, Canton, Région et Communes) doivent contribuer dans leurs propres domaines de compétence pour arriver au succès escompté. Avec la coordination intercommunale entre urbanisation et transports, le plan directeur régional apporte, dans son domaine de compétence, une contribution significative à l'amélioration de la qualité de l'habitat et de la vie dans les villages ainsi qu'à la préservation de la qualité du cadre du district du Lac. La mise en œuvre concrète des mesures concerne les Communes dans le cadre de leurs plans d'aménagement locaux (urbanisme, planification des transports, énergie). Les dispositions du plan cantonal des transports et du plan des mesures de protection de l'air sont à prendre en considération.

2.7.2 Evacuation des eaux usées

Fiche de mesure 22

Une étude récemment menée dans les cantons de Berne, Fribourg et Neuchâtel au sujet de *l'évacuation des eaux usées* démontre que le traitement des eaux usées de la région du Seeland devrait à long terme être effectué principalement à deux endroits centrés (STEP nord et STEP sud). La STEP sud comprend aujourd'hui les stations d'épuration de Chiètres et de Morat (éventuellement aussi celle d'Anet). Les associations d'épuration des eaux de Chiètres et de Morat effectuent en ce moment une réévaluation de leur site d'exploitation. Les débats portent tant sur une extension de la STEP de Morat à l'endroit actuel que sur une nouvelle construction sur un site différent. Pour la région, ce thème n'est pas seulement important du point de vue de l'élimination des eaux usées, car, pour le choix du site, ce projet doit également être pris en considération dans le cadre du développement stratégique du secteur du Löwenberg.

2.7.3 Gestion des déchets

Fiche de mesure 23

Les deux entreprises de récupération et de recyclage des déchets établies dans le district (Haldimann AG, Morat et Bühlmannn Recycling AG, Villars-les-Moines) jouent un rôle important pour l'élimination des déchets. Les deux entreprises souhaitent étendre leur exploitation, mais se voient confrontées à des difficultés considérables. L'entreprise Haldimann souhaiterait transformer son centre de compostage au Chablais en un centre de biomasse et un parc énergétique, ce qui suscite toutefois des conflits avec la protection de la nature. Pour l'avenir des exploitations maraîchères établies dans les Grands-Marais, il importe qu'elles puissent livrer leurs déchets verts dans une installation de fermentation proche de leurs sites de production. Comme jusqu'à présent, la Région s'engagera afin que cette exploitation puisse poursuivre son activité à long terme et se développer de manière adéquate.

2.7.4 Energie

Fiche de mesure 24

La politique énergétique du Canton envisage une réduction de la consommation d'énergie en remplaçant l'énergie fossile par les énergies renouvelables. La Région soutient ces objectifs et veut y contribuer.

Dans une première phase, la Région souhaite explorer *le potentiel des énergies renouvelables* dans le cadre d'une analyse régionale globale qui sera réalisée au cours de la prochaine période de la planification directrice.

2.8 Tableau synoptique des lignes d'action et des mesures

En vue de la mise en œuvre du Concept territorial, diverses lignes d'action et mesures s'imposent et sont énumérées en résumé ci-après, par analogie à la subdivision du chapitre principal du Plan directeur cantonal.

2.8.1 Urbanisation et équipement

Structure urbaine		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Poser clairement les priorités du développement futur de l'urbanisation régionale dans l'intérêt d'une utilisation efficace des moyens publics limités.	• Définir les centres intercommunaux. • Renforcer la structure des centres de la Région	• Concentrer l'urbanisation et les infrastructures d'importance régionale sur le centre régional et les centres intercommunaux. • Promouvoir le développement de l'habitation à l'extérieur des centres aux endroits desservis par le chemin de fer. • Maintenir le nombre d'habitants à l'extérieur des centres dans les villages non desservis par le chemin de fer.
Promouvoir la densification de l'habitation.	• Ancrer les principes régionaux de la densification du milieu bâti dans les plans d'aménagement locaux.	• Concentrer le développement régional sur les centres et d'autres endroits desservis par le chemin de fer. • Promouvoir la densification interne. • Fixer les limites à l'urbanisation.

Zones d'activités et politique foncière du Canton		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale.	• Faire avancer le développement du secteur stratégique de Löwenberg.	• Approfondir la planification de détail du secteur stratégique du Löwenberg (2013) sur la base des résultats de l'étude de faisabilité élaborée en collaboration avec le Canton.
Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et en fixer les critères d'affectation et de gestion.	• Analyser les restrictions de la planification et définir les mesures en vue de la mise en œuvre. • Elaborer des concepts de développement permettant une harmonisation de l'urbanisation avec les transports et le paysage; montrer les possibilités de mise à disposition des propriétés foncières. • Clarifier et consolider politiquement les principes et les critères de la future gestion régionale.	• Elaborer des concepts de développement pour les trois zones d'activités d'importance régionale. • Fixer et consolider politiquement les critères de la gestion régionale.

Tourisme		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Renforcer les pôles de développement touristique de la région.	• Renforcer les pôles de développement touristiques régionaux du Vully et de Chiètres en sus du pôle de développement touristique d'importance cantonale de Morat. • Améliorer l'offre d'hébergement de catégorie supérieure dans les pôles de développement touristiques. • Améliorer la desserte par les transports publics des pôles de développement touristiques. • Renforcer le réseau des chemins de randonnées pédestres et cyclables en rapport avec le tourisme.	• Promouvoir l'installation de nouvelles infrastructures touristiques et l'amélioration de celles existantes. • Améliorer l'accessibilité par les transports publics des pôles de développement touristiques. • Améliorer le réseau des voies de randonnées pédestres et cyclables dans les secteurs du Mont Vully et des Grands-Marais.
Concentrer l'implantation des infrastructures de tourisme et de loisirs sur les pôles de développement touristiques.	• Planifier et juridiquement assurer l'espace pour l'implantation d'importantes structures de tourisme et de loisirs dans les pôles de développement touristiques.	• Mettre en zone et planifier des secteurs en vue de l'implantation d'infrastructures de tourisme et de loisirs.

Infrastructures de sport et de loisirs		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Clarifier les besoins régionaux en infrastructures de sport et de loisirs non touristiques.	• Réaliser une étude pour établir les besoins régionaux dans le domaine des infrastructures de sport et de loisirs non touristiques.	• Engager et réaliser une étude; ancrer les conclusions dans le Plan directeur régional.

2.8.2 Transports

Concept global des transports		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Harmoniser l'urbanisation avec les transports.	• Optimiser les liaisons ferroviaires aux haltes de Courtepin, Montilier / Löwenberg et Sugiez. • Densifier l'horaire de la ligne de bus Chiètres – Cormondes – Guin. • Assurer une desserte optimale des zones d'activités régionales et cantonales par une connexion au chemin de fer et au réseau routier supérieur. • Examiner la construction d'une nouvelle halte ferroviaire dans le secteur "Vor Moos" sur la ligne ferroviaire Morat - Chiètres, en corrélation avec la planification du	• Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes, afin de gérer le volume de circulation généré.

	secteur stratégique de Löwenberg. • Promouvoir une gestion durable de la mobilité pour les zones d'activités et les secteurs de tourisme et loisirs générant un volume de circulation de plus de 1'000 véhicules par jour. • Harmoniser la desserte et l'urbanisation des zones d'activités régionales et cantonales avec les projets de contournement existants (Chiètres, Courtepin, Cormondes).	

Transports publics		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Clarifier les besoins de la région et apporter des améliorations ciblées.	• Eliminer la saturation de capacité aux heures de pointe sur les lignes très fréquentées. • Apporter des améliorations ponctuelles aux parties de la région moins bien desservies. • Améliorer les liaisons nocturnes au cours des week-ends entre la région et les centre avoisinants.	• Créer un groupe de travail avec les acteurs concernés afin de préciser et de proposer des solutions concrètes.
Minimiser les transports scolaires organisés par les collectivités publiques.	• Intégrer les transports scolaires aux transports publics.	• Sous la direction du Canton, créer un groupe de travail avec les acteurs concernés afin de préciser et de proposer des solutions concrètes.

Transports individuels motorisés		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Coordonner les projets de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse	• Saisir et harmoniser les points de convergences spatiaux et thématiques entre la Moosstrasse et le développement régional (notamment à l'intérieur du secteur stratégique de Löwenberg).	• Elaborer une stratégie commune avec les services cantonaux compétents afin d'harmoniser les activités futures dans le domaine de la Moosstrasse.
Réaliser à moyen et long terme les projets de contournement et d'assainissement régionaux existants.	• Suivre les projets de contournement et d'assainissement existants sur le réseau routier cantonal.	• Maintenir ouvertes les options des projets de contournement et d'assainissement d'importance régionale.

Mobilité douce		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Améliorer les conditions cadre pour la mobilité douce dans les zones d'activités d'importance cantonale et régionale ainsi que dans les pôles de développement du tourisme, du sport et de loisir.	• Créer des liaisons de qualité et sûres entre les pôles de développement régional et les infrastructures de service à forte fréquentation ainsi que les haltes des transports publics. • Améliorer le réseau des voies cyclables dans l'ensemble du district	• Traiter de manière approfondie la mobilité douce dans le cadre de la planification locale des communes appartenant à un centre régional ou à un centre intercommunal. • Intégrer les résultats de la planification du réseau cantonal des voies cyclables aux instruments de planification régionaux et

	du Lac, notamment dans les régions à forte fréquentation touristique comme les Grands-Marais et le Mont Vully.	communaux, mise en œuvre des mesures qui y figurent.

Transports multimodaux		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Promouvoir les transports multimodaux et combinés.	• En lien avec l'introduction de la S-Bahn (RER), générer les conditions pour un transbordement performant (P+R, respectivement B+R) aux gares de Morat, Chiètres et Sugiez.	• Analyser les capacités des gares de Morat et de Chiètres; élaborer des propositions d'optimisation en concertation avec la planification cantonale du réseau des voies cyclables. • Réaliser les infrastructures Parc+Ride, respectivement Bike+Ride à la gare de Sugiez.

Charnière intercantonale		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Mettre en valeur la situation favorable dans le bassin versant des agglomérations de Berne et de Neuchâtel; renforcer la fonction de charnière intercantonale.	• Soigner la collaboration avec les régions voisines. • Harmoniser les communautés de tarifs Frimobil et Libero. • Introduction d'un système coordonné de réseau S-Bahn pour la Région capitale suisse.	• Créer et élargir les échanges réguliers d'idées avec les régions avoisinantes; édifier une coopération ciblée pour les problèmes spatiaux transfrontaliers. • Instituer un échange d'informations et d'idées avec le Canton pour les problèmes intercantonaux.

2.8.3 Espace rural et naturel

Protection de la nature et du paysage		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Soigner la nature et le paysage en tant que capital de base de la région.	• Maintenir intacts les paysages, en tant qu'atout dans l'attractivité régionale. • Préserver les valeurs spatiales naturelles et culturelles. • Préserver et mettre en valeur les espaces de vie des plantes et des animaux sauvages.	Protection des biotopes et des espèces : • Identifier les secteurs à traiter en priorité • Mettre en œuvre et concrétiser les actions prioritaires selon le Plan directeur cantonal. • Elaborer des conceptions d'évolution du paysage pour les secteurs où les besoins de rétablir les espaces de vie s'imposent. • Soutenir les efforts du "Biotopverbund Grosses Moos".

Rives du lac		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Préserver la qualité des paysages riverains du lac de Morat et du canal de la Broye ainsi que du lac de Schiffenen.	• Harmoniser les intérêts de la protection de la nature et du paysage avec les intérêts touristiques. Lac de Morat / canal de la Broye : • Coordonner spatialement et dans son contenu la planification communale des rives du lac des communes riveraines fribourgeoises. • Ancrer juridiquement les mesures découlant du Plan régional des rives du lac dans la planification communale des rives du lac.	Nature et paysage : • Maintenir libres de toute influence humaine les secteurs protégés et déclarés écologiquement sensibles. Navigation sur le lac : • Plafonner le nombre maximal de places d'amarrage de manière générale et individuellement pour les différentes communes riveraines. • Déplacer les places d'amarrage situées dans les secteurs riverains devant être assainis et les concentrer dans les secteurs riverains prévus pour le développement touristique. • Eliminer les places d'amarrage « sauvages » sans concessions. • Assurer une desserte adéquate des ports et des pontons collectifs. • Evaluer et planifier soigneusement les éventuelles nouvelles installations. Tourisme : • Analyser l'offre et la capacité d'hébergement vers les rives du lac et fixer les endroits adéquats pour recevoir d'éventuels projets. • Réaliser un chemin public continu le long des rives du lac. Coordination : • Assurer la coordination de la planification des rives du lac avec le canton de Vaud.

Forêts		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Garantir les quatre fonctions de la forêt : économique, protectrice, socioculturelle, écologique.	• Créer les conditions permettant d'ancrer juridiquement les diverses fonctions de la forêt dans la planification régionale.	• Intégrer les principaux résultats de la planification cantonale directrice des forêts (dès qu'elle aura été approuvée) au Plan directeur régional.

2.8.4 Environnement

Evacuation des eaux usées		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Assurer à long terme l'évacuation régionale des eaux usées dans le nord du district du Lac (bassin versant des stations d'épuration de Morat et de Chiètres et évent. de Ins).	• Soutenir les associations de STEP responsables lors de la recherche d'une solution optimale.	• Influencer la future planification par le biais des représentants communaux au sein des associations de STEP; assurer la compatibilité d'un éventuel nouveau site avec les intentions du développement régional (notamment pour le secteur stratégique de Löwenberg).

Gestion des déchets		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Assurer à long terme les sites régionaux pour l'élimination et le recyclage des déchets.	• Soutenir les entreprises établies dans la région dans leurs efforts de planification en vue d'assurer à long terme la disponibilité de sites adéquats.	• Soutenir l'installation de compostage « Kompostieranlage Seeland AG » en vue d'assurer et de planifier un site d'exploitation adéquat dans les Grands-Marais (à proximité des producteurs maraîchers). • Soutenir la transformation de l'installation de compostage en un centre de biomasse et parc énergétique.

Energies renouvelables		
Objectif	Ligne d'action	Mesure
Fournir une contribution régionale à la mise en œuvre de la politique énergétique cantonale.	• Réduire la consommation énergétique. • Remplacer les énergies fossiles par des énergies renouvelables.	• Procéder à une analyse régionale globale du potentiel de production d'énergies renouvelables.

3. Principes de la mise en œuvre

L'ensemble du chapitre 3 est liant pour les autorités.

3.1 Principe de la subsidiarité

La mise en œuvre du Plan directeur régional fonctionne fondamentalement selon le principe de la subsidiarité. Au moyen de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC), du Plan directeur cantonal et du Guide pour l'aménagement régional, le Canton pose les conditions cadre. La région précise ce cadre général sur une base volontaire en fixant les priorités matérielles et spatiales du futur développement du district du Lac, en adoptant les lignes d'action prioritaires et en structurant la mise en œuvre sous forme de fiches de mesures.

Les contenus liants du Plan directeur régional se limitent à l'essentiel. Ils fixent les objectifs de développement à l'échelon supérieur et définissent les compétences ainsi que les règles pour la mise en œuvre. L'aménagement concret et la réalisation des mesures à l'échelon communal demeurent réservés aux communes.

3.2 Répartition des tâches

La Plan directeur régional est un instrument de planification censé non seulement créer la marge de manœuvre nécessaire au développement spatial, mais aussi conduire à des actions concrètes.

Les principaux acteurs de la mise en œuvre sont les communes, la Région et le Canton. L'élaboration du Plan directeur régional est facultative dans le canton de Fribourg, mais les contenus approuvés par les autorités de planification des trois échelons politiques deviennent liants - sauf mention contraire. Les tâches que ces dernières doivent assumer lors de la concrétisation et de la réalisation des lignes d'action et des mesures sont énumérées plus bas. Dès lors, les questions suivantes s'imposent :

- Qui fait quoi ?
- Comment ?
- A quel moment?

3.3 Tâches communales

Dans le cadre de la planification locale, les communes mettent en œuvre sous leur propre responsabilité les directives liantes du Plan directeur régional qui rapportent à leur territoire. Les différents instruments dont elles disposent pour cette mise en œuvre sont définis dans le chapitre 4 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions. Le Guide pour l'aménagement régional, édité par le Service des constructions et de l'aménagement, met à disposition des informations supplémentaires pour mener à bien cette tâche. Lors de la mise en œuvre, les communes observent les règles suivantes :

Lignes d'action

- Toutes les lignes d'action importantes pour les communes sont commentées dans un chapitre distinct de leur plan d'aménagement local. Les communes y montrent de manière claire sous quelle forme les lignes d'action adéquates ont été intégrées dans la planification locale, respectivement pour quelles raisons elles ont renoncé à le faire.
- Si la commune veut de son propre chef et pour diverses raisons approfondir une ligne d'action (sans directives liantes imposées par une fiche de mesure), elle traite le thème dans sa planification locale de la même façon qu'une fiche de mesures ordinaire.

Mesures

- Les communes concernées par une fiche de mesures sont tenues de respecter les directives qu'elle contient, et de les mettre en œuvre dans la mesure du possible.
- Les contenus spatialement localisables de la fiche de mesures, comme le périmètre des zones d'activités régionales, sont en règle générale intégrés au plan directeur communal. Si les conditions juridiques en matière de planification sont réunies (par exemple le dimensionnement des zones à bâtir) et si une certaine urgence est avérée, la mise en œuvre de mesures régionales peut aussi être effectuée directement au moyen des instruments liants pour les propriétaires fonciers (plan d'affectation des zones, règlement communal d'urbanisme).
- Les contenus qui ne sont pas spatialement localisables sont traités dans le rapport explicatif. La commune se réfère alors à la fiche de mesures correspondante et explique leur mise en œuvre dans la planification locale.

Moment de la mise en œuvre

- Le Plan directeur régional a été conçu pour une mise en œuvre continue et dynamique. Il est destiné à couvrir une période de dix ans. Tout ne doit donc pas être réalisé en même temps. Dans les cas normaux, les communes peuvent attendre le moment opportun (en règle générale lors d'une révision générale ou partielle de la planification locale) pour remplir les tâches qui leur sont dévolues par les fiches de mesures.
- En règle générale, la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC) est valable pour les révisions générales des plans d'aménagement local (Art. 175, Adaptations des plans d'aménagement local). Selon l'article 82 LATeC, une adaptation peut être considérée également lorsque les circonstances se sont modifiées, que de nouvelles tâches se présentent ou qu'il est possible de trouver une meilleure solution d'ensemble aux problèmes d'aménagement. Une révision générale du plan d'aménagement local doit toujours se conformer à la procédure contenue dans la LATeC.
- Si la mise en œuvre d'une mesure régionale devient urgente, la Commune peut engager une adaptation de son plan d'aménagement local. Le Canton vérifie dans ces cas, dans quelle mesure et dans quelle forme il peut entrer en matière. En règle générale, les mesures régionales sont à mettre en œuvre dans le cadre d'une révision générale du plan d'aménagement local.

3.4 Tâches régionales

La Région soutient les communes selon ses possibilités dans l'accomplissement de leurs tâches en rapport avec la mise en œuvre du Plan directeur régional.

Simultanément, la Région exerce une fonction de contrôle. Elle veille à ce que les communes assument leurs responsabilités et qu'elles réalisent avec une qualité appropriée les directives liantes du Plan directeur régional. Le contrôle des résultats est une tâche permanente, réalisée notamment dans le cadre de prises de position obligatoires sur les plans d'aménagement locaux lorsque ces derniers sont soumis à examen préalable auprès du Canton.

Si nécessaire, la Région peut également prendre l'initiative d'adapter ou compléter le Plan directeur régional, comme elle l'a déjà fait en 2004 avec l'introduction d'une nouvelle fiche de coordination relative à la protection des biotopes et des espèces.

Lignes d'action

Les lignes d'action esquissent le cadre thématique à l'intérieur duquel la Région veut agir en priorité et concentrer ses moyens durant la prochaine période du Plan directeur régional. Même si le moment auquel des actions concrètes devront être déclenchées est approximativement profilé dans la fiche de mesure correspondante, il est nécessairement de mise d'appliquer une certaine flexibilité. Au cours de ces prochaines années, le district du Lac connaîtra des situations et des événements qui aujourd'hui ne sont pas encore prévisibles et qui susciteront des débats approfondis en vue de définir une ligne d'action concrète. C'est le devoir de la Région de suivre attentivement le développement spatial et de reconnaître à quel moment les conditions opportunes pour un engagement en faveur d'une certaine ligne d'action sont données.

Mesures

La Région garantit la mise en œuvre des mesures que les communes ne peuvent pas réaliser de manière autonome. C'est généralement le cas avec des tâches intercommunales, ou impliquant l'ensemble ou une partie de la région. C'est elle qui donne les impulsions pour le lancement des travaux de mise en œuvre et qui coordonne les activités. Ainsi, elle organise les groupes de travail, négocie avec les entreprises de transport et pilote les études d'approfondissement comme la planification-test dans le secteur stratégique de Löwenberg. En outre, une coordination sera assurée par la Région dans le cadre de mesures touchant les régions et entités limitrophes.

3.5 Tâches cantonales

Le Canton soutient le district du Lac et ses communes dans la mesure du possible lors de la mise en œuvre des objectifs et des mesures du Plan directeur régional. Il participe activement aux travaux des groupes de travail et s'engage en faveur de l'élaboration d'études de planification complémentaires. Dans le cadre de l'examen préalable, le Canton contrôle les planifications communales réalisées dans le district du Lac et vérifie si les directives régionales ont été respectées, tout en invitant la Région à prendre position, comme jusqu'à présent.
Avec des moyens financiers et personnels et dans les limites de ses possibilités, le Canton continue à participer au développement du secteur stratégique de Löwenberg. En outre, il soutient la Région lors de ses efforts visant à renforcer sa fonction de charnière intercantonale.

3.6 Intégration de tiers

A côté des communes, de la Région et du Canton, d'autres acteurs jouent un rôle essentiel lors de la mise en œuvre du Plan directeur régional, notamment les propriétaires fonciers, les groupes d'intérêt, les entreprises de transport ou la promotion économique. Les tâches incombant à ces acteurs sont décrites en détail dans la fiche de mesure y correspondante.

3.7 Financement des mesures

Des informations relatives au financement sont également incluses dans les fiches de mesure (chapitre 4). Dans la rubrique correspondante, une estimation approximative des coûts et une supposition pour une éventuelle répartition des coûts sont aussi mentionnées. Les indications sur les estimations des coûts et les clés de financement servent de guide et n'impliquent aucune responsabilité contraignante. Elles doivent être approfondies dans le cadre de la concrétisation de chaque mesure. La répartition des coûts sera définie selon les bases juridiques en vigueur et applicables au moment concerné et en prenant en compte les possibilités financières des acteurs impliqués. Le Canton participera à la mise en œuvre du plan régional du district du Lac dans le cadre de ses obligations légales.

4. Fiches de mesures

L'ensemble des fiches de mesures suivantes sont - sauf mention contraire - liantes pour les autorités.

La structure des fiches de mesures est adaptée aux besoins de la mise en œuvre et contient à chaque fois les informations suivantes :

- L'*objectif* qui doit être atteint par la mise en œuvre de la mesure.
- L'*état de coordination* selon l'article 5 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) (information préalable, coordination en cours, coordination réglée).
- Le *classement* de la mesure en fonction de son importance pour le développement régional.
- Les *acteurs* concernés.
- L'*organe* responsable des travaux de mise en œuvre.
- La précision des tâches des différents acteurs.
- Les *résultats* escomptés.
- L'*horizon temporel* pour la réalisation des mesures (évent. aussi pour les tâches permanentes).
- Les indications concernant le *financement.*
- Les indications concernant les éventuelles *interdépendances.*
- Les *prochaines étapes de travail* à franchir pour lancer les travaux de mise en œuvre.
- Les documents de base sur lesquelles les travaux de mise en œuvre peuvent s'appuyer.
- Les indications qui concernent le *contrôle* du déroulement des travaux de mise en œuvre et des résultats.

Fiche de mesures 1

Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Structure urbaine et centralités

Objectifs

La concentration de la future urbanisation sur les centres est l'une des trois orientations du Plan directeur régional. A cet effet et mis à part du centre régional de Morat prédéfini par le Plan directeur cantonal (communes de Morat, Meyriez, Montilier et Courgevaux), la Région définit quatre centres communaux supplémentaires soutenant la stratégie de fusion fixée par le Conseil d'Etat et garantissant une répartition spatiale équilibrée des pôles de développement sur le territoire du district du Lac:

- CIC Chiètres (communes de Chiètres et de Ried bei Kerzers)
- CIC Vully (communes de Bas-Vully et de Haut-Vully)
- CIC Courtepin (communes de Courtepin et de Wallenried)
- CIC Cormondes (commune de Cormondes)

Ces cinq centres ont pour mission d'offrir au niveau de leur sous-région les infrastructures centrales et les prestations de service pour les communes environnantes. Afin de garantir la taille critique qui y est nécessaire, la Région décide de prendre les mesures suivantes:

- Le développement régional de l'habitat et des places de travail est prioritairement orienté sur les cinq centres.
- Les équipements d'infrastructure d'importance régionale (p. ex. écoles, centres de formation, équipements sportifs) sont en principe réalisés dans l'un des cinq centres.
- L'urbanisation des centres doit être soutenue par un développement correspondant des transports publics. Cette tâche est prioritaire par rapport aux autres projets d'infrastructure dans la région.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton
- Région
- Communes-centres Bas-Vully, Courgevaux, Courtepin, Cormondes, Haut-Vully, Chiètres, Meyriez, Montilier, Morat, Ried-près-Chiètres et Wallenried
- Autres communes du district

Organe responsable

- Communes-centres
- Autres communes du district

Tâche(s) des communes

- Selon leurs possibilités, les communes-centres veillent à épuiser entièrement le contingent admis des zones à bâtir.
- Les communes-centres soutiennent l'implantation de prestations de service et d'infrastructures d'importance régionale sur leur territoire.
- Dans le cadre de leur révision générale du PAL, les autres communes du district règlent le dimensionnement de leur urbanisation sur la base de leur rôle dans le développement régionale (fiches de mesures 2 et 3).
- Dans le cadre du développement local, les communes-centres ont pour objectif de créer un rapport équilibré entre le développement de l'habitat et le développement des places de travail.
- Les communes-centres documentent la mise en œuvre de cette tâche dans le Rapport explicatif par un chapitre propre à toutes les planifications significatives pour la mise en œuvre de cette fiche de mesures.

Tâche(s) de la Région

- Dans le cadre de ses activités, la Région tient compte de la concentration de l'urbanisation sur les centres.
- Dans le cadre de l'examen préalable du Canton, la Région prend position sur tous les projets de planification ayant une incidence sur l'espace territorial dans les communes-centres.

Tâche(s) du Canton

- Dans le cadre de ses possibilités, le Canton soutient la concentration sur les centres de la future urbanisation dans le district du Lac.
- Dans le cadre de son examen préalable, le Canton examine la mise en œuvre des mesures de projets de planification des communes-centres ayant une incidence sur l'espace territorial.
- Le Canton veille à ce que l'implantation de ses propres infrastructures et prestations de service dans le district du Lac se fasse dans l'un des cinq centres.

Effets escomptés

Un centre régional et des centres intercommunaux forts approvisionnant leur sous-région de prestations de service centrales pour la vie quotidienne et formant entre eux un réseau polycentrique fonctionnel et équilibré.

Horizon de réalisation

☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☒ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Il n'y a pas de coûts spécifiques
Répartition des coûts (supposée): -
Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 2 : Promouvoir le développement de l'habitat dans les sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer
- Mesure 3 : Maintenir les villages situés à l'extérieur des centres
- Mesure 4 : Promouvoir un habitat densifié
- Mesure 5 : Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg
- Mesure 6 : Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale
- Mesure 7 : Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement
- Mesure 8 : Déterminer et politiquement consolider les critères d'affectation et de gestion des zones d'activités d'importance régionale
- Mesure 11 : Identifier les besoins en matière d'installations de sports et de loisirs non touristiques
- Mesure 12 : Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes
- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce

Prochaines étapes de travail

Prise en considération des mesures dans le cadre de la prochaine révision partielle de la planification locale des communes concernées.

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; documents de base D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Concept global des transports C2, Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional est soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Selon les prescriptions de la Région, les communes-centres établissent en vue de ce délai un rapport écrit sur les succès et les difficultés rencontrés lors du développement de leur commune-centre.

Fiche de mesures 2

Promouvoir le développement de l'habitat dans les sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir

Objectifs

En plus du centre régional et des centres intercommunaux, le district du Lac compte plusieurs villages desservis par le chemin de fer, et qui disposent ainsi d'une desserte performente en transports publics (Fräschels, Galmiz, Cressier, Pensier). Ces sites sont en principe prédestinés au développement de l'habitat à proximité de leurs gares.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton
- Région
- Communes de Fräschels, Galmiz, Cressier, et Barberêche

Organe responsable

Communes concernées

Tâche(s) des communes

Dans le cadre de la révision de leur plan d'aménagement local, les communes en question examinent les possibilités d'urbanisation autour des gares. Elles veillent à ce que ce potentiel ne soit pas réduit à néant de manière irréfléchie par d'autres travaux de construction (p.ex. pose de câblages, construction de routes, etc.).

Tâche(s) de la Région

- La Région assiste et conseille les communes concernées selon les besoins.
- Dans le cadre de l'examen préalable du Canton, la Région prend en principe position sur tous les projets de planification des communes concernées directement liés à la mise en œuvre de la mesure.

Tâche(s) du Canton

- Dans la mesure de ses moyens, le Canton soutient le développement de l'habitat dans les sites hors centres mais desservis par le chemin de fer.
- Dans la mesure du possible, le Canton tient compte de la situation hautement privilégiée de l'environnement des gares hors centres lors de la prochaine révision du Plan directeur cantonal (dimensionnement des zones à bâtir).
- Dans le cadre de l'examen préalable, le Canton vérifie la mise œuvre de la mesure.

Effets escomptés

Urbanisation renforcée au sein des sites desservis par le chemin de fer; contribution à l'harmonisation de l'urbanisation et des transports publics, sans grands investissements ; contribution au report de la répartition modale en faveur des transports publics.

Horizon de réalisation

- ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
- ☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
- ☐ Plus tard
- ☒ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Il n'y a pas de coûts spécifiques.
Répartition des coûts (supposée): -
Remarques : -

Interdépendances • Mesure 1 : Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres • Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées • Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce
Prochaines étapes de travail Prise en compte des mesures dans le cadre de la prochaine révision totale ou partielle des plans d'aménagement locaux des communes hors centres desservies par le chemin de fer.
Bases • Plan directeur cantonal 2002, avec compléments • Plan cantonal des transports (2014) • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Partie B (Rapport explicatif)
Controlling Il sera effectué dans le cadre de l'examen préalable des projets de planification des communes concernées.

Fiche de mesures 3

Maintenir les villages situés à l'extérieur des centres

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir

Objectif

Les villages à l'extérieur des centres et sans desserte ferroviaire doivent disposer de moyens adéquats pour retenir leurs habitants en leur sein, mais sans pour autant favoriser une augmentation de leur nombre.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton
- Région
- Communes qui abritent les villages hors centres et sans desserte ferroviaire

Organe responsable

- Communes qui abritent les villages hors centres et sans desserte ferroviaire

Tâche(s) des communes

- Les communes abritant des villages situés à l'extérieur des centres et sans desserte ferroviaire conçoivent leur planification locale de façon à maintenir leur nombre d'habitants. Pour ce faire, des nouvelles mises en zone pourraient être effectuées à l'avenir, pour autant que les critères du Plan directeur cantonal et du Plan cantonal des transports soient satisfaits.
- Les communes abritant des villages situés à l'extérieur des centres et sans desserte ferroviaire veillent à ce que les activités traditionnelles et locales de commerce et d'artisanat puissent être maintenues. Dans leur planification locale, les communes concernées sont appelées à créer des conditions favorables à ce maintien.

Tâche(s) de la Région

- La Région assiste et conseille les communes concernées selon les besoins.

Tâche(s) du Canton

Dans le cadre de l'examen préalable, le Canton vérifie la mise en œuvre de la mesure.

Effets escomptés

Des dossiers de planification locale créant une base spatiale solide pour le maintien du fonctionnement et de la qualité de vie dans les villages situés à l'extérieur des centres et sans desserte par le chemin de fer.

Horizon de réalisation

- ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
- ☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
- ☐ Plus tard
- ☒ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Il n'y a pas de coûts spécifiques.
Répartition des coûts (supposée): -
Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 1 : Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce

Prochaines étapes de travail Prise en compte des mesures dans la prochaine révision totale ou partielle du plan d'aménagement local des communes qui abritent les villages hors centres et sans desserte ferroviaire.
Bases • Plan directeur cantonal 2002, avec compléments • Plan cantonal des transports (2014) • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Partie B (Rapport explicatif)
Controlling La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur cantonal sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des résultats sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	4

Promouvoir un habitat densifié

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Urbanisation et gestion de la zone à bâtir à l'échelle locale

Objectifs

Avec la révision de la loi sur l'aménagement du territoire, des thèmes comme la lutte contre le mitage du territoire, la protection des surfaces d'assolement et la densification urbaine vers l'intérieur se trouveront au coeur de l'aménagement du territoire en Suisse. En conséquence, le Canton adaptera son Plan directeur au cours des années à venir. La Région tient compte de ce développement en promouvant la densification de l'habitat dans les communes-centres. Pour ce faire, les mesures suivantes sont définies :

- Lors de nouvelles mises en zone ou de changements d'affectation de zones, les outils de planification (p. ex. plans d'aménagements de détail ou concours) seront employés afin d'assurer que les terrains puissent être construits selon une logique fonctionnelle indépendante de la structure parcellaire, en économisant l'espace, avec une densité d'occupation adéquate et tout en garantissant une qualité à la fois d'habitat et de vie. Les dérogations à ce principe devront être justifiées de manière compréhensible.
- Lors de nouvelles mises en zone, la typologie d'urbanisation et d'habitat contribue à la densification de l'habitat et à la diversité de l'offre communale de l'habitat.
- Les mises en zone ne sont en principe effectuées que sous la condition que le propriétaire foncier se soit engagé à construire sur sa parcelle dans les 15 années à venir et à s'acquitter d'une compensation sur la plus-value. Les détails sont réglés au moyen d'une convention (p. ex. délai de construction, option d'achat pour la commune, montant et échéance de la redevance).
- Pour les terrains à bâtir non équipés et situés en périphérie, un déclassement de la zone est examiné.
- Il sera également examiné si et dans quelle mesure les anciens quartiers industriels ou d'habitation nécessitant des besoins d'investissement élevés peuvent être restructurés ou densifiés.
- Afin d'éliminer le mitage et en vue de protéger le paysage, une délimitation à caractère liant de l'urbanisation est fixée.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton
- Région
- Commune-centre
- Propriétaires fonciers

Organe responsable

Commune-centre

Tâche(s) des communes

Dans le cadre de leur planification locale, les communes-centres veillent à la mise en œuvre des mesures mentionnées ci-dessus. Elles documentent la mise en œuvre dans un chapitre propre du Rapport explicatif.

Tâche(s) de la Région

Dans le cadre de l'examen préalable du Canton, la Région prend position sur les révisions totales ou partielles des plans d'aménagement locaux des communes-centres concernant les mesures mentionnées ci-dessus.

Tâche(s) du Canton

Dans le cadre de l'examen préalable, le Canton vérifie la mise en œuvre de la mesure.

Effets escomptés

Des dossiers de planification prenant en considération l'objectif régional de densification de l'urbanisation.

Horizon de réalisation ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1) ☐ 2018 - 2020 (Priorité 2) ☐ Plus tard ☒ Tâche permanente
Financement Estimation approximative des coûts: Il n'y a pas de coûts spécifiques. Répartition des coûts (supposée): - Remarques : -
Interdépendances • Mesure 1 : Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres • Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce
Prochaines étapes de travail Prise en compte des mesures dans le cadre des prochaines révisions totales ou partielles de la planification locale des communes-centres.
Bases • Plan directeur cantonal 2002, avec compléments • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Partie B (Rapport explicatif)
Controlling La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur cantonal sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des résultats sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 5

Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Zones d'activités et politique foncière cantonale

Objectifs

Grâce à sa remarquable desserte par les transports publics et son important potentiel de développement, le secteur stratégique du Löwenberg appartient aux 20 sites prioritaires de développement économique de la Région capitale Suisse pouvant accueillir des entreprises industrielles, commerciales et artisanales à forte valeur ajoutée. C'est la raison pour laquelle ce site est censé devenir à moyen et long terme un pôle central de développement des activités dans le district du Lac. Grâce à l'approfondissement conceptuel et à la concrétisation des résultats de l'étude de faisabilité effectuée en 2013, ce pôle a été classé prioritaire pour le district du Lac. L'objectif consiste à rendre disponible et à offrir sur le marché les premiers secteurs dans les 5 années à venir.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Office fédéral des routes
- Canton (notamment le Service des constructions et de l'aménagement et la Promotion économique cantonale)
- Région avoisinant seeland biel.bienne
- Région
- Association régionale du Lac (promotion du site)
- Communes de Morat et Montilier
- Propriétaires fonciers

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Les deux communes concernées prennent en considération les résultats de l'étude de faisabilité de 2013 et les futures études d'approfondissement ainsi que les futures planifications tests dans le cadre de leur planification locale. Elles sont notamment responsables de la mise en œuvre liant les propriétaires fonciers.
- Les deux communes concernées veillent, dans le cadre de leurs futures activités ayant une incidence spatiale, que :
  - il n'y ait pas de conflits par rapport aux objectifs de développement du secteur stratégique du Löwenberg et que
  - les objectifs de développement stratégique du secteur de Löwenberg soient si possible promus (p. ex. par des effets de synergie ou des mesures accompagnatrices).
- Lors de l'exécution de leurs tâches, les deux communes concernées travaillent en étroite collaboration avec la Région.

Tâche(s) de la Région

- La Région, en collaboration avec les deux communes concernées, reprend la direction de la poursuite conceptuelle du développement du secteur stratégique du Löwenberg. Elle organise et dirige les activités dont notamment:
  - la mise en place et la direction d'une organisation de projet appropriée en tenant compte des propriétaires fonciers;
  - l'établissement d'un programme de travail différencié (à court, à moyen et à long terme);
  - l'exécution des études d'approfondissement sur la base des résultats de l'étude de faisabilité effectuée en 2013 (p. ex. captage des eaux souterraines dans le secteur Pra Mottet):
  - l'exécution d'une planification test.
- Lors de l'accomplissement de ces tâches, la Région travaille en étroite collaboration avec le Service des constructions et de l'aménagement et la Promotion économique cantonale.

Tâche(s) du Canton

- Le Canton soutient la poursuite du développement du secteur du Löwenberg en promouvant la Région dans la mesure du possible dans les domaines financier, personnel et conceptuel. En outre, avec sa politique foncière active, il aide à rapidement mettre à disposition les aires du site stratégique du Löwenberg prévues à cet effet.

- Lors de l'exécution de cette tâche, les autorités cantonales et les services cantonaux spécialisés collaborent étroitement avec la Région.

Effets escomptés

- Des études d'approfondissement montrant de quelle manière les restrictions de construction existantes peuvent être supprimées.
- Une planification test montrant de quelle manière le potentiel existant de développement soit mis en valeur de manière optimale (type et volume de l'affectation, mention des étapes, qualité urbaine, architecturale et créative par rapport à l'environnement).
- Approfondissement de la planification et concrétisation des premières aires partielles jusqu'à l'échelon conceptuel de la construction (en tant que base pour la mise en œuvre liant les propriétaires fonciers dans les plans d'affectation communaux).

Horizon de réalisation

☒ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☒ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☒ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	études d'approfondissement :	CHF 100'000
	planification test	CHF 250'000
Répartition des coûts (supposée):	à définir	

Remarques : on part de l'idée que le Canton, selon les prescriptions légales, assume une part essentielle des coûts de planification.

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 14 : Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce
- Mesure 22 : Assurer à long terme l'évacuation des eaux usées au nord du district du Lac

Prochaines étapes de travail

- Déterminer la procédure à suivre en accord avec le Canton
- Etablissement d'un programme de travail différencié (à court, à moyen et à long terme)
- Exécution des études d'approfondissement et des planifications tests nécessaires

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Machbarkeitsstudie für den strategischen Sektor Löwenberg. Archam et Partenaires SA, 20. August 2013
- Plan sectoriel cantonal des secteurs stratégiques et d'importance cantonale (2014)
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Concept global des transports C 2 ; Partie B (Rapport explicatif)
- Planification locale des deux communes de Morat et Montilier

Controlling

Le développement conceptuel et la concrétisation du secteur stratégique du Löwenberg occuperont la Région de manière permanente au cours de la prochaine décennie. Dans ces conditions, un contrôle spécifique des effets est inaproprié.

Fiche de mesures	6

Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Zones d'activités et politique foncière active cantonale

Objectifs

En plus du secteur stratégique du Löwenberg et selon le Plan directeur cantonal, les régions de Courgevaux-Morat-Montilier et de Chiètres-Ried-Galmiz entrent en ligne de compte pour la création de zones d'activités d'importance cantonale. La plupart des Communes concernées est en train de réviser son plan d'aménagement local (PAL) et précise dans ce cadre la possibilité de créer des nouvelles zones d'activités cantonales tout en prenant en compte le Plan sectoriel cantonal des secteurs stratégiques et d'importance cantonale (récemment révisé). Dans la Commune de Chiètres sont à disposition depuis avril 2014 environ 11 ha de zones d'activités dans les meilleures conditions. Ainsi, la Région n'aura qu'un besoin d'action relativement faible en matière de zones d'activités d'importance cantonale au cours des prochaines années.

La Région intègre à son Plan directeur régional les zones d'activités d'importance cantonale actuellement mises en zone ou qu'il est prévu de mettre en zone. L'objectif de développement régional consiste à construire de manière adéquate les aires mises en zones au cours des prochaines 10 à 15 années, et à créer des places de travail.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service des constructions et de l'aménagement et la Promotion économique cantonale)
- Région
- Association régionale du Lac (promotion du site)
- Communes de Courgevaux, Chiètres, Montilier, Morat.
- Propriétaires fonciers

Organe responsable

Communes concernées
Courgevaux, Chiètres, Montilier, Morat.

Tâche(s) des communes

- Dans le cadre de leur Planification locale, les communes concernées assurent les réserves légalement admises et constructibles du point de vue de l'aménagement spatial pour l'implantation de zones d'activités d'importance cantonale. Elles documentent les efforts consentis à cet effet dans un chapitre propre du Rapport explicatif.
- Les communes concernées s'efforcent de maintenir un développement conséquent des constructions dans leurs zones d'activités d'importance cantonale. Afin d'accroître la disponibilité des terrains à bâtir et de mieux gérer le processus d'implantation, elles examinent l'introduction et l'application d'une politique foncière active.
- Lors d'implantations d'entreprises, les communes concernées collaborent en étroite collaboration avec l'Association régionale du Lac et la Promotion économique cantonale.

Tâche(s) de la Région

- Dans le cadre de ses possibilités, la Région soutient les communes-sites lors de la réalisation des zones d'activités d'importance cantonale. Elle soutient notamment les efforts consentis en faveur d'une politique foncière active.
- La Région, en collaboration avec le Canton, vérifie si le modèle de gestion des zones d'activités régionales (mesure 6) peut être transféré et appliqué aux zones d'activités d'importance cantonales situées dans le district du Lac.
- Dans le cadre de l'examen préalable du Canton et en vue de la mise en œuvre de la mesure, la Région prend position sur toutes les révisions générales ou partielles de plans d'aménagement locaux, respectivement de Plans d'aménagement de détail.

Tâche(s) du Canton

- Dans le cadre de ses possibilités, le Canton soutient la réalisation des zones d'activités d'importance cantonale.
- Dans le cadre de son examen préalable, le Canton vérifie la mise en œuvre des planifications significatives élaborées par les communes concernées.

- Le Canton harmonise le contenu de la future révision du Plan directeur cantonal et du Plan sectoriel cantonal des secteurs stratégiques et d'importance cantonale par rapport aux contenus du Plan directeur régional.

Effets escomptés

- Une offre suffisante en matière de zones d'activités d'importance cantonale remplissant les critères exigés par le Canton.
- L'aménagement de zones d'activités d'importance cantonale actuellement mises en zone ou qu'il est prévu de mettre en zone au cours des 10 à 15 prochaines années.

Horizon de réalisation

☒ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☒ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☒ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Il n'y a pas de coûts spécifiques.
Répartition des coûts (supposée): -
Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 8 : Déterminer et politiquement consolider les critères d'affectation et de gestion des zones d'activités d'importance régionale
- Mesure 12 : Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes
- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce

Prochaines étapes de travail

- Réalisation continue d'implantations d'entreprises dans toutes les zones d'activités d'importance cantonale.

Bases

- Plan sectoriel cantonal des secteurs stratégiques et d'importance cantonale (2014)
- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3 ; Concept global des transports C 2, Partie B (Rapport explicatif)
- Planification locale des communes concernées

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur cantonal sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 7

Les zones d'activités d'importance régionale sont approuvées par le Canton sous condition que celui-ci s'engage pour ces secteurs dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, sans toutefois garantir leur extension et leur dimensionnement. Jusque là, les zones d'activités d'importance régionale sont traitées comme « autres zones d'activités » selon les dispositions du plan directeur cantonal.

Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Zones d'activités et politique foncière active

Objectifs

S'il convient de promouvoir les centres intercommunaux de manière durable, ils doivent nécessairement pouvoir se baser sur un rapport équilibré entre la population résidante et les places de travail. Avec la création de zones d'activités d'importance régionale sur le territoire des communes-centres du Bas-Vully, de Courtepin et de Cormondes, la Région ne veut pas seulement renforcer les centres intercommunaux, mais l'ensemble de l'axe de développement régional nord-sud.

La planification et la réalisation des zones d'activités d'importance régionales sont orientées à long terme. Pour la prochaine période du Plan directeur, il s'agit en premier lieu d'assurer de manière liante pour les autorités les surfaces adéquates pour accueillir le futur développement industriel et artisanal ainsi que d'élaborer les premières visions conceptuelles du futur développement du site. Avec cette démarche, la Région se réserve la marge de manœuvre pour l'avenir. Les mises en zone ne sont pas encore d'actualité, mais elles seront effectuées à une date ultérieure sur la base des exigences du Plan directeur cantonal révisé.

Les zones d'activités régionales sont principalement pensées en tant que lieux fonctionnels pour l'implantation concentrée de petites ou moyennes entreprises industrielles et artisanales de rayonnement local ou régional. Parmi les entreprises pouvant s'y installer se trouvent des « nouvelles venues » souhaitant s'établir dans le district et d'autres entreprises déjà existantes souhaitant se déplacer ou se développer.

Les zones d'activités d'importance régionale ne doivent pas entrer en concurrence avec les zones d'activités d'importance cantonale, mais les compléter de manière sensée. La poursuite de leur traitement peut ainsi avoir lieu sans contrainte de temps, de manière soignée et en accord avec le développement régional dans son ensemble.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Région
- Association régionale du Lac (promotion du site)
- Communes de Bas-Vully, Courtepin et Cormondes
- Propriétaires fonciers

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Sur l'initiative de la Région, et en étroite collaboration avec elle, les communes concernées élaborent un concept de développement propre aux différentes zones d'activités d'importance régionale pouvant fournir une synthèse des conditions-cadres essentielles de l'aménagement spatial (p. ex. genre et proportions des affectations, desserte par les transports publics, aménagement architectural, intégration au paysage, environnement, étapes, propriété foncière) et en même temps servir de base pour la suite de l'approfondissement conceptuel (planification directrice, planification des affectations). Le choix du planificateur mandaté relève de la compétence de chacune des communes concernées.
- Dans l'élaboration des concepts de dévéloppement, il faudra vérifier en particulier si les zones d'activités d'importance régionale se trouvent sur des surfaces d'assolement. Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau plan directeur cantonal, aucune nouvelle mise en zone à bâtir n'est admise sur des surfaces d'assolement.
- Les communes concernées intègrent les résultats découlant du concept de développement de manière appropriée à leur Planification locale.

Tâche(s) de la Région

- La Région prépare l'établissement des trois concepts de développement, assume le pilotage de leur l'élaboration et la direction du groupe d'accompagnement.

- La région veille à ce que les trois concepts soient coordonnés du point de vue thématique et des besoins du développement régional dans son ensemble.
- Dans le cadre de l'examen préalable, la Région assure que les résultats découlant des concepts de développement élaborés par les trois communes concernées soient pris en considération dans les planifications locales.

Tâche(s) du Canton

- Dans la limite de ses possibilités, le Canton soutient la réalisation des zones d'activités d'importance régionale, en les considérant toutefois du point de vue de la conformité de la planification, comme des zones d'activités locales.
- Le Canton vérifie la mise en œuvre de la mesure dans le cadre de son examen préalable des planifications adéquates élaborées par les communes concernées.

Effets escomptés

- Une détermination des périmètres de trois secteurs pour la création de futures zones d'activités d'importance régionale dans le Plan sectoriel « Utilisation du sol » des trois communes concernées.
- Des concepts de développement politiquement consolidés pour chacun des sites en tant que base pour la suite de l'approfondissement conceptuel.

Horizon de réalisation

☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☒ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	Travaux préparatoires Région:	CHF 10'000
	Elaboration des concepts de développement :	CHF 50'000 chacun
	Intégration des concepts de développement dans les planifications locales:	Pas de frais spécifiques
Répartition des coûts (supposée):	Travaux préparatoires :	Région 100%
	Concepts de développement	Région 50% ; Commune concernée 50%
Remarques :	-	

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 8 : Déterminer et politiquement consolider les critères d'affectation et de gestion des zones d'activités d'importance régionale
- Mesure 12 : Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes
- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 14 : Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moostrasse.
- Mesure 15 : Maintenir ouvertes les options des projets de contournement et d'assainissement d'importance régionale
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce

Prochaines étapes de travail

- Travaux préparatoires en vue de coordonner les contenus des concepts de développement
- Elaboration des concepts de développement

Bases

- Plan sectoriel cantonal des secteurs stratégiques et d'importance cantonale (2014)
- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.6, D 4.7; Concept global des transports C 2, Clarification des conflits entre zones d'activités et gazoduc sous le profil de l'OPAM C 4, Etude de localisation des nouvelles zones d'activités régionales C 5 ; Partie B (Rapport explicatif)
- Planifications locales des communes-sites Bas-Vully, Courtepin et Cormondes

Controlling

Le Plan directeur régional prévoit l'élaboration des trois concepts de développement pour l'horizon 2018-2020. Le controlling de la mise en œuvre des mesures aura ainsi lieu dans le cadre adéquat de ce bilan général au terme d'une période de 5 ans.

Fiche de mesures 8

Les zones d'activités d'importance régionale sont approuvées par le Canton sous condition que celui-ci s'engage pour ces secteurs dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, sans toutefois garantir leur extension et leur dimensionnement. Jusque là, les zones d'activités d'importance régionale sont traitées comme « autres zones d'activités » selon les dispositions du plan directeur cantonal.

Déterminer et politiquement consolider les critères d'affectation et de gestion des zones d'activités d'importance régionale

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Zones d'activités et politique foncière active

Objectifs

Des exigences plus élevées sont posées pour la situation, le profil et la gestion des zones d'activités d'importance régionale (cf. Concept territorial A 2. Chapitre A 2.4.5). Notamment l'introduction d'une gestion intercommunale des zones d'activités constitue un grand défi. La Région veut introduire un modèle commun permettant non seulement aux communes concernées, mais également à d'autres communes intéressées, à une sous-région ou même à toutes les communes de la région de profiter du développement industriel et artisanal concentré dans ces sites spatialement aménagés dans un environnement approprié. Les communes partenaires engagées dans le modèle participent de manière égale aux coûts et aux profits selon une clé de répartition à définir. Elles décident en commun du genre d'entreprises qui doivent être implantées dans les zones d'activités d'importance régionale, tout en partageant de manière solidaire également les chances et les risques qui en résultent.

Afin que le modèle puisse fonctionner dans la pratique, une bonne coordination interrégionale est indispensable.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Région
- Association régionale du Lac (promotion du site)
- Communes de Bas-Vully, Courtepin et Cormondes
- Toutes les communes régionales (notamment les communes partenaires potentiellement intéressées par ce modèle)

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Vérifier en particulier si les zones d'activités d'importance régionale se trouvent sur des surfaces d'assolement. Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau plan directeur cantonal, aucune nouvelle mise en zone à bâtir n'est admise sur des surfaces d'assolement.
- Les communes intéressées participent de manière adéquate à l'élaboration du modèle de gestion des zones d'activités d'importance régionale (collaboration au sein du groupe de travail, consultation).
- Sur proposition de la Région et au moment d'activer une zone d'activités d'importance régionale, les communes examinent l'opportunité d'y participer. Par la suite, les communes intéressées agissent sur la base du modèle de gestion et en partenariat pour trouver une approche commune de financement et de gestion de la zone d'activités d'importance régionale.

Tâche(s) de la Région

- La Région constitue un groupe de travail « Modèle de gestion des zones d'activités régionales ». Dans ce groupe de travail, les trois communes concerneés du Bas-Vully, de Courtepin et de Cormondes doivent impérativement être représentées.
- Sous la direction de la Région, le groupe de travail élabore les grandes lignes du modèle de gestion et les concrétise sous forme de projet suffisamment élaboré en vue d'une consultation. Dans ce cadre, elle vérifie aussi si le modèle élaboré pour les zones d'activités régionales peut être appliqué aux zones d'activités cantonales (fiches de mesures 6).
- La Région procède à la consultation des communes régionales et des services cantonaux, voire les services

spécialisés (p. ex. le Service des constructions et de l'aménagement et la Promotion économique cantonale). Elle règle ensuite le modèle de gestion et le soumet à l'approbation de l'assemblée des délégués.

Tâche(s) du Canton

- Par sa collaboration au sein du groupe de travail et ses compétences spécifiques, le Canton soutient l'élaboration du modèle de gestion.
- Le Canton veille à ce que le modèle de gestion soit rendu public au sein de l'Administration cantonale et mis à disposition à d'autres régions sous une forme appropriée.
- Le Canton examine de quelle manière le modèle de gestion des zones d'activités d'importance régionale (et, le cas échéant, aussi d'importance cantonale) peut être intégré au Plan directeur cantonal révisé.

Effets escomptés

- Un modèle de gestion politiquement consolidé et applicable dans la pratique pour la future gestion des zones d'activités d'importance régionale.

Horizon de réalisation

☒ 2015 – 2017 (Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: CHF 75'000
(Supposition: travaux préparatoires 10'000; élaboration du modèle 40'000; consultation 20'000; traduction 5'000)

Répartition des coûts (supposée): Région 100%

Remarques : Le thème est assorti d'un caractère modèle et peut en principe être pris en considération pour le soutien financier de tiers (p. ex. soutien cantonal, NPR, projets modèles de la Confédération). Pour le cofinancement, les possibilités correspondantes doivent être élaborées au cours des travaux préparatoires.

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 6 : Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale
- Mesure 7 : Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement

Prochaines étapes de travail

- Travaux préparatoires
- Création d'un groupe de travail
- Elaboration du modèle de gestion
- Organisation de la consultation
- Règlement et décision par l'assemblée des délégués

Bases

- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.6; D 4.7 ; Etude de localisation des nouvelles zones d'activités régionales C 5 ; Partie B (Rapport explicatif)
- Planifications locales des communes-sites Bas-Vully, Courtepin et Cormondes

Controlling

La mise en œuvre de la mesure requiert la priorité et devrait être achevée au cours des trois prochaines années. Le contrôle des effets sera effectué au terme d'une période de 5 ans et dans le cadre du bilan général relatif à la mise en œuvre du Plan directeur régional.

Fiche de mesures 9

Promouvoir l'installation de nouvelles infrastructures touristiques et l'amélioration de celles existantes

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Pôles touristiques

Objectifs

Le district du Lac fait partie de la région touristique n°13 Fribourg Région et coopère de plus à l'échelon supracantonal avec la plateforme marketing Jura Trois Lacs. A l'avenir également, il continuera à se considérer comme une région touristique et, en concert avec les objectifs de Destination Jura Trois-Lacs et la stratégie de développement « Vision 2030 » de l'Union fribourgeoise du Tourisme, il veut poursuivre la mise en valeur de ses forces sans compromettre la qualité du cadre de vie. A cet effet, le district du Lac détermine deux pôles de développement touristiques régionaux (le pôle du Vully et le pôle de Chiètres) en plus du pôle de développement touristique cantonal de Morat.

Le pilotage du développement touristique sur les trois pôles de développement mentionnés doit essentiellement être réalisé au moyen de la stratégie suivante :

- Concentration, dans les limites du possible, de l'amélioration et de la promotion des infrastructures de loisirs et des infrastructures touristiques sur les trois pôles de développement. La possibilité d'ériger des installations spécifiques à un site à l'extérieur des pôles de développement touristiques doit également être garantie.
- Le maintien, l'amélioration qualitative et l'extension ciblée des installations existantes sont prioritaires par rapport aux nouvelles installations ; des nouvelles installations ne sont réalisées que sur les sites bien desservis.
- Renforcement ciblé de l'offre d'hébergement de catégorie supérieure.
- Amélioration des liaisons des transports publics et de la mobilité douce vers les pôles de développement touristiques, tout comme entre les pôles et à l'intérieur de chacun des pôles.

Pour l'implantation d'installations touristiques, dont l'emplacement n'est pas encore connu aujourd'hui, les directives d'ordre supérieur doivent être prises en compte. En particulier, les choix de localisation et de création de ces installations doivent respecter les objectifs et les critères du plan directeur cantonal (chap. 6, Implantation d'installations de tourisme et de loisirs).

Etat de la coordination

☐ Information préalable
☒ Coordination en cours (mise en œuvre de la stratégie)
☒ Coordination réglée (pôles de développement touristiques)

Importance pour le développement régional

☒ grande
☐ moyenne
☐ modeste

Instances concernées

- Canton
- Région
- Pôles touristiques (communes du Bas-Vully, Courgevaux, Haut-Vully, Chiètres, Meyriez, Montilier et Morat)
- Union fribourgeoise du Tourisme
- Association régionale du Lac

Organe responsable

Communes du Bas-Vully, Courgevaux, Haut-Vully, Chiètres, Meyriez, Montilier et Morat

Tâche(s) des communes

Dans le cadre de leur développement spatial, les communes appartenant à un pôle de développement touristique prennent en considération les intérêts touristiques de la Région. Elles s'engagent activement pour la mise en œuvre de la stratégie mentionnée ci-dessus. Elles collaborent étroitement avec la Région et concertent leurs activités entre elles.

Tâche(s) de la Région

La Région coordonne la planification et la réalisation des projets d'infrastructures touristiques d'importance intercommunales. A cet effet, elle examine l'engagement d'un groupe de travail spécifique « Infrastructures touristiques ».

Tâche(s) du Canton

Dans le cadre de ses possibilités, le Canton soutient l'installation de nouvelles infrastructures touristiques et l'amélioration de celles existantes dans le district du Lac. Ceci est notamment valable pour la planification et la réalisation d'importants projets d'infrastructure d'importance régionale.

Tâche(s) d'autres acteurs

L'association des communes du district du Lac responsable du Plan directeur régional s'occupe exclusivement des aspects spatiaux du développement touristique, tandis que l'Association régionale du Lac est responsable de la commercialisation des offres en collaboration avec d'autres organisations touristiques à l'échelon communal, cantonal et intercantonal.

Effets escomptés

Une offre touristique attractive, spatialement harmonisée, avec des capacités d'infrastructure pouvant couvrir la demande.

Horizon de réalisation

☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☒ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: dépend du projet
Répartition des coûts (supposée): Le financement des installations touristiques est principalement l'affaire d'investisseurs privés.

Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 10 : Optimiser les réseaux cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais
- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 20 : Assurer la qualité du paysage des rives du lac de Morat et du canal de la Broye

Prochaines étapes de travail

Engagement d'un groupe de travail régional « Infrastructures touristiques ».

Grundlagen

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; documents de base D 2.3, D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.4 ; Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye C3 ; Partie B (Rapport explicatif).

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	10

Optimiser les réseaux cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Pôles touristiques

Objectifs

Déjà dans le cadre de l'Expo 02, l'on a reconnu que la région du Vully et du Grand-Marais dispose des qualités exceptionnelles pour l'Human Powered Mobility (HPM, mouvement par la force musculaire). Dans la période précédant l'exposition nationale, un réseau attractif de mobilité douce a été mis en place qui attire aujourd'hui encore de nombreux adeptes et qui est mis en scène au moyen de manifestations attrayantes (SlowUp autour du Lac de Morat) passionnant le public.

Dans le contexte cantonal, les pôles de développement touristiques de Morat, du Vully et de Chiètres disposent avec le réseau cyclable et le réseau des chemins pour piétons de la région du Vully et du Grand-Marais d'un caractère unique en son genre, que la Région veut à l'avenir également continuer à soigner et à développer.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service des ponts et chaussées et le Service de la mobilité)
- Régions voisines
- Région
- Communes dans la région du Vully et du Grand-Marais
- Suisse Mobile
- Union fribourgeoise du Tourisme
- Association régionale du Lac

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Les communes de la région du Vully et du Grand-Marais soutiennent l'élaboration d'une étude (cf. tâches de la Région) en apportant leurs connaissances spécifiques des lieux et leurs expériences sous une forme encore à définir.
- Les communes de la région du Vully et du Grand-Marais intègrent les résultats de l'étude à leurs planifications locales et veillent à la mise en œuvre des mesures proposées.

Tâche(s) de la Région

Dans le cadre de l'étude, la Région analyse l'état des réseaux des pistes cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais, identifie les points faibles et met en place un programme de mise en œuvre prioritaire en vue d'optimiser les infrastructures existantes de la mobilité douce.

Tâche(s) du Canton

Le Canton accompagne l'étude en matière technique et coordonne les résultats de la planification cyclable cantonale.

Tâche(s) d'autres acteurs

L'Association régionale du Lac est responsable pour les réseaux cyclables et des chemins pour piétons de la région du Vully et du Grand-Marais à l'échelon communal, cantonal et intercantonal, en collaboration avec d'autres organisations touristiques.

Effets escomptés

Des réseaux cyclables et des chemins pour piétons attractifs et sûrs pouvant satisfaire aux différents besoins des groupes d'utilisateurs (notamment aussi des familles) et possédant dans son ensemble une qualité clairement supérieure à la moyenne.

Horizon de réalisation

☐ 2015 – 2017 (Priorité 1)
☒ 2018 – 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	Réalisation de l'étude:	CHF 50'000
	Réalisation des mesures:	dépend des projets
Répartition des coûts (supposée):	Réalisation de l'étude:	région 100%
	Réalisation des mesures:	communes concernées

Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 9 : Promouvoir l'installation de nouvelles infrastructures touristiques et l'amélioration de celles existantes
- Mesure 14 : Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce
- Mesure 20 : Assurer la qualité du paysage des rives du lac de Morat et du canal de la Broye

Prochaines étapes de travail

- Travaux préparatoires
- Choix du planificateur mandaté
- Réalisation de l'étude
- Réalisation des mesures sur la base d'un programme de mise en œuvre consolidé entre les communes participantes

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Planification cyclable cantonale (en cours d'élaboration)
- Plan directeur régional du Lac 2015; documents de base D 2.3, D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.4 ; Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye C3 ; Concept global des transports (C2) ; Rapport explicatif (Partie B)

Controlling

Le Plan directeur régional prévoit la réalisation de cette étude pour la période 2018 à 2020. Le controlling de la mise en œuvre des mesures aura ainsi lieu dans le cadre adéquat de ce bilan général au terme d'une période de 5 ans.

Fiche de mesures	11

Identifier les besoins en matière d'installations de sports et de loisirs non touristiques

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements
Thème: Implantation d'installations de tourisme et de loisirs

Objectifs

De nombreuses installations de sports et de loisirs (p. ex. stades de football, halles de gymnastique, piscines couvertes, etc.) ne servent en premier lieu pas au tourisme, mais bien à la population locale. Les infrastructures de ce type doivent aujourd'hui être centralisées et bien desservies par les transports publics. Leur réalisation et leur entretien sont très coûteux. Dès lors, il convient d'analyser soigneusement les futurs besoins liés aux installations de sports et de loisirs pour l'ensemble de la région, tant du point de vue spatial que du point de vue économique.

Le district du Lac veut activement piloter le futur développement d'importantes installations de sports et de loisirs d'importance interrégionale et prévoit d'élaborer à cet effet un concept régional des installations de sports en tant qu'instrument de planification et de coordination.

Etat de la coordination

- ☒ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service des sports et le Service des constructions et de l'aménagement)
- Région
- Communes régionales
- Sociétés sportives, écoles

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Les communes régionales présentent leurs besoins lors de l'élaboration du concept régional des installations de sports et participent selon les besoins activement au processus de planification.
- Pour la réalisation, les communes concernées par d'éventuels nouveaux projets d'infrastructure (vraisemblablement les communes-centres) assurent les bases légales en matière de construction et de l'aménagement dans le cadre de leur planification locale.

Tâche(s) de la Région

- La Région élabore un concept régional des installations de sports qui démontre le besoin d'action en matière d'installations de sports et de loisirs d'importance interrégionale pour la prochaine décennie.
- La Région consolide le concept des installations de sports au sein des communes régionales et de l'administration cantonale, tout en vérifiant par la suite sa mise en œuvre.

Tâche(s) du Canton

Dans le cadre de ses possibilités, le canton soutient la planification et la mise en œuvre du concept régional des installations de sports.

Tâche(s) d'autres acteurs

Les sociétés sportives et les écoles apportent leurs besoins spécifiques lors de l'élaboration du concept des installations de sports.

Effets escomptés

Un instrument de coordination et de planification politiquement consolidé pour un pilotage ciblé de la planification et la réalisation de futures installations de sports et de loisirs d'importance régionale.

Horizon de réalisation

- ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
- ☒ 2018 - 2020 (Priorité 2)
- ☐ Plus tard

☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	Elaboration du concept:	CHF 80'000
	Réalisation des mesures:	dépend du projet
Répartition des coûts (supposée):	Elaboration du concept :	région 50% ; communes régionales 50%
	Réalisation des mesures :	Communes et/ou investisseurs privés
Remarques :	Lors de la réalisation d'infrastructures de sports et de loisirs, il convient d'examiner si les projets peuvent être soutenus financièrement par le biais du Canton (concept cantonal de sport, fonds de sport) ou par d'autres institutions.	

Interdépendances

- Mesure 1 : Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres

Prochaines étapes de travail

- Travaux préparatoires
- Choix du planificateur mandaté
- Réalisation de l'étude
- Réalisation des mesures selon les besoins

Bases

- Guide des conceptions communales des installations sportives, OFSPO 2007.
- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base 2.5, 3.1, 3.2, 4.3 ; Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

Le Plan directeur régional prévoit la réalisation de cette étude pour la période 2018 - 2020. Le controlling de la mise en ouvre des mesures aura ainsi lieu dans le cadre adéquat de ce bilan général au terme d'une période de 5 ans.

Fiche de mesures 12

Toutes les dispositions du plan directeur régional dans le domaine des transports et de la mobilité sont considérées comme des propositions aux autorités cantonales compétentes ou aux entreprises de transport. Pour celles-ci, la présente fiche de mesure n'est donc pas contraignante. Les autorités cantonales sont cependant prêtes à prendre en compte les préoccupations de la région, autant que possible, dans le cadre des planifications cantonales des transports.

Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Transports
Thème: Concept global des transports

Objectifs

Les centres du district du Lac ne peuvent se développer comme prévu que s'ils disposent d'une desserte adéquate. A cet effet, le district du Lac a élaboré un Concept global régional des transports. Ce dernier montre de quelle manière le développement de l'habitat et des places de travail prévu dans les centres doit être harmonisé avec le futur développement des transports. L'objectif général est d'assurer des liaisons de transports performantes vers et à partir des pôles de développement régionaux.

L'une des mesures centrales consiste à harmoniser le futur développement du milieu bâti dans les zones d'activités régionales et cantonales au moyen d'un programme d'étapes adéquat par rapport aux infrastructures de transports existantes. C'est la meilleure manière d'éviter les surcharges locales temporaires du réseau des transports. En cas de besoin, la Région veille à promouvoir la collaboration entre le Canton et les communes concernées au moyen de mesures ciblées et à ce que les critères émanant du Plan cantonal des transports soient respectés.

Etat de la coordination

- ☒ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service de la mobilité, le Service des ponts et chaussées, le Service des constructions et de l'aménagement)
- Région
- Communes-centres, avec d'autres mesures en faveur des transports de la part des communes régionales concernées.

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Les communes concernées prennent en compte, conformément à l'échelon, les résultats issus du programme des étapes régional (programmes des étapes internes aux zones d'activités, mesures en faveur des infrastructures de transports, etc.) dans leurs instruments de planification locale.
- Les communes concernées veillent à ce que l'harmonisation du développement des zones d'activités et des transports s'effectue sans problème dans leurs domaines de compétences (réseau routier communal).

Tâche(s) de la Région

- La Région élabore un programme général en vue de la réalisation temporelle et spatiale des étapes des zones d'activités régionales et cantonales et les harmonise avec les projets d'infrastructures de transports connus à ce jour. Elle consolide le résultat avec les services cantonaux et les communes concernées.
- La Région actualise périodiquement le programme général d'étapes et l'adapte au développement réel.
- La Région vérifie la conformité des projets de construction concrets dans les zones d'activités d'importance régionale et cantonale avec le programme des étapes présenté dans le cadre de l'examen préalable du Canton.

Tâche(s) du Canton

- Le canton collabore lors de l'élaboration et de l'actualisation du programme d'étapes.
- Le canton veille à ce que l'harmonisation du développement des zones d'activités et des transports s'effectue sans problème dans son domaine de compétences (réseau routier cantonal).

Effets escomptés

Un développement prévisionnel et coordonné en matière de places de travail et des transports afin d'éviter les difficultés liées à la surcharge des réseaux routiers et ferroviaires régionaux.

Horizon de réalisation

☒ 2015 - 2017 (programme général d'étapes, Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☒ Tâche permanente (suivi et gestion du programme des étapes)

Financement

Estimation approximative des coûts:	Etablir le Programme général d'étapes:	CHF 15'000
	Realisation mesures d'infrastructures de transports:	dépend des projets
Répartition des coûts (supposée):	Etablir le Programme général d'étapes:	Région 100%
	Réalisation mesures d'infrastructures de transports:	Canton, resp. commune concernée (selon le type de projets)

Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 6 : Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale
- Mesure 7 : Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement
- Mesure 14 : Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse
- Mesure 15 : Maintenir ouvertes les options des projets de contournement et d'assainissement d'importance régionale

Prochaines étapes de travail

- Elaboration du Programme général d'étapes

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan cantonal des transports (2014)
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.7 ; Concept global des transports C 2, Etude de localisation des nouvelles zones d'activités régionales C 5 ; Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 13

Toutes les dispositions du plan directeur régional dans le domaine des transports et de la mobilité sont considérées comme des propositions aux autorités cantonales compétentes ou aux entreprises de transport. Pour celles-ci, la présente fiche de mesure n'est donc pas contraignante. Les autorités cantonales sont cependant prêtes à prendre en compte les préoccupations de la région, autant que possible, dans le cadre des planifications cantonales des transports.

Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Transports
Thème: Transports publics

Objectifs

Dans le domaine des transports publics et tenant compte des divers sondages en vue d'identifier les besoins, la Région envisage les objectifs suivants :

- Elimination des insuffisances de capacité sur les lignes fortement fréquentées aux heures de pointe.
- Intégration des transports scolaires à l'offre régulière des transports publics.
- Améliorations ponctuelles au sein de diverses communes régionales.
- Améliorations des liaisons nocturnes vers les centres voisins.

Etat de la coordination

☐ Information préalable
☒ Coordination en cours
☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

☒ grande
☐ moyenne
☐ modeste

Instances concernées

- Canton (Service de la mobilité)
- Région
- Communes régionales
- Représentations des écoles, resp. des cercles scolaires
- Transports publics fribourgeois TPF
- CFF, BLS
- Entreprises de transport privées

Organe responsable

Canton (Service de la mobilité)

Tâche(s) des communes

- Les communes présentent activement leurs besoins spécifiques en matière de transports publics à la Région. Elles participent aux sondages éventuels et/ou collaborent au sein de groupes de travail spécifiques.
- Les communes mettent en œuvre les mesures et recommandations élaborées par le groupe de travail «Transports publics » pour autant qu'elles se trouvent dans leurs domaines de compétences (notamment en rapport avec les transports scolaires).

Tâche(s) de la Région

- La Région collectionne et coordonne les différentes requêtes en matière de transports publics. Elle représente les intérêts régionaux envers le canton et les entreprises de transport.
- La Région initie en collaboration avec le Canton la mise en place d'un groupe de travail « Transports publics ». Ce groupe de travail a pour mission d'élaborer des solutions concrètes pour la mise en œuvre des objectifs partiels mentionnés ci-dessus.

Tâche(s) du Canton

- Le Service de la mobilité dirige le groupe de travail « Transports publics ». Lors des discussions, elle apporte son savoir-faire et participe dans la mesure de ses possibilités à la recherche de solutions appropriées en vue d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus.

Tâche(s) d'autres acteurs

Les entreprises de transport actives sur le territoire du district du Lac participe selon les besoins activement aux activités du groupe de travail « Transports publics ».

Effets escomptés

- Des améliorations concrètes par rapport aux objectifs mentionnés ci-dessus.
- Une offre en matière de transports publics correspondant aux besoins effectifs du district du Lac et au développement régional, tant en termes qualitatifs que quantitatifs.

Horizon de réalisation

☒ 2015 – 2017 (Programme général d'étapes, Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	Groupe de travail:	Il n'y a pas de coûts spécifiques.
	Réalisation:	dépend des projets
Répartition des coûts (supposée):	Réalisation :	Canton et communes profitant de l'offre (répartition dépend des projets)

Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 2 : Promouvoir le développement de l'habitat dans les sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer
- Mesure 3 : Maintenir les villages situés à l'extérieur des centres
- Mesure 5 : Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg
- Mesure 6 : Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale
- Mesure 7: Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement
- Mesure 9: Promouvoir l'installation de nouvelles infrastructures touristiques et l'amélioration de celles existantes
- Mesure 18: Renforcer la situation privilégiée en tant que charnière intercantonale

Prochaines étapes de travail

- Mise en place d'un groupe de travail « Transports publics ».
- Il convient d'examiner s'il faut créer un groupe de travail spécifique pour traiter le thème de « l'Intégration des transports scolaires à l'offre régulière des transports publics ».
- Réalisation d'études d'approfondissement afin de répondre aux questions spécifiques (notamment dans le contexte des transports scolaires) en se basant sur les résultats du groupe de travail « Transports publics » et les besoins.

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan cantonal des transports (2014)
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.3, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; Concept global des transports C2 ; Partie B (Rapport explicatif)
- Orientierungsschule Region Morat. Expertise Schultransport OSRM/CORM, Schlussdokumentation. Rapp Trans AG, 27. Januar 2010
- Umfrage unter den Regionsgemeinden zum Zustand des öffentlichen Verkehrs im Seebezirk. Verband der Gemeinden des Seebezirks, April 2012
- Umfrage unter den Primarschulkreisen und Orientierungsschulen zu den Schülertransporten im Seebezirk. Verband der Gemeinden des Seebezirks, Mai 2012

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesure 14

Toutes les dispositions du plan directeur régional dans le domaine des transports et de la mobilité sont considérées comme des propositions aux autorités cantonales compétentes ou aux entreprises de transport. Pour celles-ci, la présente fiche de mesure n'est donc pas contraignante. Les autorités cantonales sont cependant prêtes à prendre en compte les préoccupations de la région, autant que possible, dans le cadre des planifications cantonales des transports.

Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Transports
Thème: Transports individuels motorisés

Objectifs

Le long de l'axe Löwenberg – Sugiez – Ins le district du Lac se trouve confronté, dans les prochaines périodes du plan directeur régional, avec plusieurs projets territoriaux qui doivent être coordonnés avec la avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse (secteur stratégique du Löwenberg, zone d'activités régionale du Vully, extension du Centre de compostage du Seeland, concept de développement paysager du Grand-Marais avec un couloir à faune d'importance nationale traversant les artères routières, réseaux de mobilité douce dans la région du Vully et du Grand-Marais).

Suite au refus du peuple suisse d'augmenter le prix de la vignette autoroutière en novembre 2013, la Moosstrasse reste de propriété du Canton. Une coordination complète et en temps utile entre les projets régionaux de planification et les intentions du Canton est cruciale pour l'aménagement du territoire dans le nord du district du Lac. La région veut toujours accomplir ce rôle de coordination et pour cette raison veut établir une collaboration structurée avec les Services du Canton offrant des procédés et des responsabilités clairement définis. Elle s'attend le soutien nécessaire de la part du Canton.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions)
- Région
- Communes de Morat, de Montilier, de Galmiz et du Bas-Vully

Organe responsable

Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

Tâche(s) des communes

- Les communes de Morat, de Montilier, de Galmiz et du Bas-Vully présentent à la Région leurs besoins en rapport avec la planification,le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse.
- En cas de besoin, les communes de Morat, de Montilier, de Galmiz et du Bas-Vully intègrent les résultats du groupe de travail « Moosstrasse » ayant une incidence spatiale de manière adéquate aux instruments de leur planification locale.

Tâche(s) de la Région

- La région analyse les interfaces entre la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la « Moosstrasse » et les divers projets territoriaux d'importance régionale et présente ses besoins au groupe de travail.

Tâche(s) du Canton

- La Direction de l'aménagement, de l'environnement forme un groupe de travail « Moosstrasse ». Elle désigne un Service pour diriger les travaux et un responsable en tant que personne de contact. Le groupe de travail est composé de représentants du Canton, de la Région et des Communes concernées.
- La personne de contact responsable de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions dirige les discussions du groupe de travail.

Effets escomptés

- Un groupe de travail compétent qui s'occupe du point de vue thématique des questions essentielles du développement spatial le long de la Moosstrasse et qui est en mesure de prendre des décisions dans un délai utile.
- Une harmonisation optimale des infrastructures routières liées à la Moosstrasse avec les projets de développement les plus importants de la région et dans le corridor Löwenberg – Sugiez – Ins.

Horizon de réalisation

☒ 2015 - 2017 (mise en place d'un groupe de travail, analyse des interfaces, Priorité 1)
☐ 2018 – 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Analyse des interfaces: CHF 25'000
Réalisation concrète des mesures: dépends des projets
Répartition des coûts (supposée): Analyse des interfaces : Région 50% ; communes concernées 50%
Réalisation concrète des mesures : Canton et communes profitant des réalisations (répartition dépend des projets)
Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 5 : Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg
- Mesure 7: Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement
- Mesure 10 : Optimiser les réseaux cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais
- Mesure 12: Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes
- Mesure 18: Renforcer la situation privilégiée en tant que charnière intercantonale
- Mesure 19 : Promouvoir la protection des biotopes et des espèces
- Mesure 23: Assurer à long terme les sites pour le traitement des déchets et le recyclage

Prochaines étapes de travail

- Mise en place du groupe de travail « Moosstrasse »
- Analyse des interfaces
- Réalisation concrète des mesures selon les besoins

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan cantonal des transports (2014)
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5, D 4.7, Concept global des transports C2, Etude de localisation des nouvelles zones d'activités régionales C 5 ; Partie B (Rapport explicatif)
- Procès-verbal de l'entretien avec la région du Lac / Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du 13 décembre 2012

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 15

Toutes les dispositions du plan directeur régional dans le domaine des transports et de la mobilité sont considérées comme des propositions aux autorités cantonales compétentes ou aux entreprises de transport. Pour celles-ci, la présente fiche de mesure n'est donc pas contraignante. Les autorités cantonales sont cependant prêtes à prendre en compte les préoccupations de la région, autant que possible, dans le cadre des planifications cantonales des transports.

Maintenir ouvertes les options des projets de contournement et d'assainissement d'importance régionale

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Transports
Thème: Transports individuels motorisés

Objectifs

Le trafic de transit motorisé à travers les villages du district du Lac affecte la qualité de vie de la population résidante. Les insuffisances de capacité aux importants nœuds du réseau routier provoquent des bouchons accompagnés d'effets négatifs comme le bruit, la pollution de l'air et le ralentissement des activités économiques (pertes de temps). La Région se consacre depuis longtemps à cette thématique et souhaite garder des options pour un certain nombre de projets de contournement et d'assainissement touchant le réseau routier cantonal. Ceci, de son point de vue, pourrait de manière importante contribuer à améliorer la sécurité routière, la qualité de vie et le développement économique (cf. énumération Concept global des transports C2 ou Concept d'aménagement, Chapitre A 2.5.5). Les dispositions du plan cantonal des transports et du plan des mesures de protection de l'air sont à prendre en considération.

La Région est consciente des priorités cantonales (résultat de l'étude réalisée par le Bureau Ernst Basler + Partner, 2013). Toutefois, elle souhaite se réserver la marge de manœuvre pour le futur développement et la mise en œuvre des projets routiers d'importance régionale.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☒ grande
- ☐ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Office fédéral des routes (pour les liaisons entre les routes nationales et les routes cantonales (p. ex. le rond-point de Löwenberg)
- Canton (notamment le Service des ponts et chaussées)
- Région
- Communes Barberêche, Cressier, Courgevaux, Courtepin, Fräschels, Gempenach, Cormondes, Chiètres, Ried-bei-Kerzers, Morat et Salvenach

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

- Les communes concernées tiennent compte de l'énumération des projets de contournement et d'assainissement dans leur planification locale. Elles ne prennent pas de décision dont l'incidence spatiale pourrait compromettre ou rendre impossible la future réalisation de projets routiers.
- Dans le cadre de leurs possibilités et si l'occasion devait se présenter, les communes concernées s'engagent pour le développement conceptuel et la réalisation des projets routiers.

Tâche(s) de la Région

- La Région suit attentivement le développement des projets routiers d'importance régionale énumérés et les documents sous une forme appropriée.
- La Région assume ses intérêts en corrélation avec les projets routiers d'importance régionale en prenant position par rapport aux directives, études et planifications significatives du canton.
- Dans le cadre de l'examen préalable du Canton, la Région assure que les options pour la future réalisation des projets routiers d'importance régionale soient garanties au niveau des planifications émanant des communes concernées.

Tâche(s) du Canton

- Dans le cadre de ses activités ayant une incidence spatiale, le Canton prend en considération les options énumérées

par le district du Lac concernant les projets routiers d'importance régionale.

Effets escomptés

- Des instruments de planification à l'échelon communal, régional et cantonal qui maintiennent ouvertes les options permettant ultérieurement la réalisation des projets routiers d'importance régionale.

Horizon de réalisation

☐ 2015- 2017 (Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☒ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	Il n'y a pas de coûts spécifiques.
Répartition des coûts (supposée)*:*	-
Remarques :	-

Interdépendances

- Mesure 7: Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement
- Mesure 12 : Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes

Prochaines étapes de travail

La Région mandate le groupe de travail "Routes" de mettre en œuvre la/les mesure(s).

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan cantonal des transports (2014)
- Plan cantonal des mesures de protection de l'air.
- Ergebnisse aus der kantonalen Kosten-Nutzen-Analyse zu Umfahrungsprojekten. Ernst Basler + Partner, 2013
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 4.3, D 4.5, D 4.7; Concept global des transports C2, Etude de localisation des nouvelles zones d'activités régionales C 5 ; Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 16

Toutes les dispositions du plan directeur régional dans le domaine des transports et de la mobilité sont considérées comme des propositions aux autorités cantonales compétentes ou aux entreprises de transport. Pour celles-ci, la présente fiche de mesure n'est donc pas contraignante. Les autorités cantonales sont cependant prêtes à prendre en compte les préoccupations de la région, autant que possible, dans le cadre des planifications cantonales des transports.

Promouvoir la mobilité douce

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Transports
Thème: Réseau cyclable / Chemins pour piétons

Objectifs

En matière de promotion de la mobilité douce, elle veut focaliser ses efforts sur deux lignes d'action :

- Aménagement de liaisons cyclables et piétonnières d'excellente qualité et sûres entre les pôles de développement pour l'habitat et les activités prévus dans les centres, les pôles touristiques, les prestations de service à forte fréquentation (p. ex. écoles, centres d'achats) d'une part et les haltes des transports publics d'autre part.
- Optimiser les réseaux des pistes cyclables pour le trafic quotidien dans le district du Lac.

Etat de la coordination

- ☒ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service des ponts et chaussées et le Service de la mobilité)
- Région
- Communes de la région
- Suisse Mobile

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

Les communes régionales tiennent compte des résultats découlant de la planification cyclable cantonale et de l'étude d'approfondissement régional en vue d'optimiser le trafic piétonnier et cyclable dans leur planification locale. Elles documentent la mise en œuvre de cette tâche dans un chapitre propre du Rapport explicatif.

Tâche(s) de la Région

- La Région examine la planification cyclable cantonale (en élaboration) en vue de la mise en œuvre des deux objectifs mentionnés ci-devant et, le cas échéant, soumet au canton des propositions d'amélioration concrètes.
- La Région intègre les résultats découlant de la planification cyclable cantonale à son Plan directeur régional.
- La Région procède à une étude d'approfondissement sur la base de la planification cyclable cantonale approuvée. Cette dernière démontre avec quelles mesures complémentaires les réseaux régionaux des pistes cyclables et des chemins pour piétons peuvent être optimisés. Les résultats sont également intégrés au Plan directeur régional.
- Dans le cadre de l'examen préalable cantonal, la Région vérifie si les planifications émanant des communes-centres ou des communes touristiques (appartenant à l'un des trois pôles touristiques) ainsi que si la promotion du trafic cyclable et piétonnier ont été traitées et instrumentées au cours du processus de planification.

Tâche(s) du Canton

- Le moment venu, le Canton prend connaissance des résultats découlant de l'étude d'approfondissement régionale sur le trafic cyclable et piétonnier, et en tient compte dans le cadre de ses propres activités.

Effets escomptés

- Une planification cyclable cantonale prenant en considération les besoins régionaux.
- Une étude d'approfondissement régionale sur le trafic cyclable et piétonnier analysant les points faibles et démontrant les possibilités d'optimisation.
- Un réseau de pistes cyclables et de chemins pour piétons attrayant pouvant servir de base d'infrastructure pour une promotion efficace de la mobilité douce.

Horizon de réalisation

☒ 2015 – 2017 : (vérification de la planification cyclable cantonale ; intégration des résultats de la planification cyclable cantonale au Plan directeur régional ; Priorité 1)
☐ 2018 – 2020 : (Priorité 2)
☒ Plus tard : (étude d'approfondissement régionale ; intégration des résultats au Plan directeur régional)
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:
Intégration des résultats de la planification cyclable cantonale au Plan directeur régional : CHF 5'000
Elaboration de l'étude d'approfondissement, intégration des résultats au Plan directeur régional: CHF 50'000
Répartition des coûts (supposée)*:* Région 100%
Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 1: Concentrer l'urbanisation et les équipements d'infrastructure d'importance régionale sur les centres
- Mesure 2 : Promouvoir le développement de l'habitat dans les sites hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par le chemin de fer
- Mesure 3 : Maintenir les villages situés à l'extérieur des centres
- Mesure 4 : Promouvoir un habitat densifié
- Mesure 5 : Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg
- Mesure 6 : Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale
- Mesure 7: Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et élaborer les concepts de développement
- Mesure 10 : Optimiser les réseaux cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais
- Mesure 17 : Promouvoir les transports multimodaux et combinés

Prochaines étapes de travail

- Vérification du projet de la planification cyclable cantonale du point de vue de la région.
- Intégration de la version définitive du Plan cyclable cantonal au Plan directeur régional.

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan cantonal des transports (2014)
- Planification cyclable cantonale (en élaboration)
- Planifications de la mobilité douce émanant des régions voisines
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; Concept global des transports C2, Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 17

Toutes les dispositions du plan directeur régional dans le domaine des transports et de la mobilité sont considérées comme des propositions aux autorités cantonales compétentes ou aux entreprises de transport. Pour celles-ci, la présente fiche de mesure n'est donc pas contraignante. Les autorités cantonales sont cependant prêtes à prendre en compte les préoccupations de la région, autant que possible, dans le cadre des planifications cantonales des transports.

Promouvoir les transports multimodaux et combinés

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Transports
Thème: Trafic individuel motorisé / Réseau cyclable / Transports publics

Objectifs

Selon ses possibilités, la Région envisage de déplacer la part élevée du trafic individuel motorisé sur les routes du district du Lac vers les transports publics et la mobilité douce. Afin que la population vivant et travaillant dans la région puisse être incitée à utiliser les transports publics, des possibilités attrayantes et performantes de changement de modes de transport doivent être disponibles aux interfaces (p. ex. Park+Ride, Bike+Ride). Dans le district du Lac, cela est notamment valable pour toutes les communes desservies par le réseau ferroviaire. La Région veut atteindre cet objectif au moyen des mesures suivantes :

- Réalisastion d'une analyse des besoins et des capacités pour les gares de Morat, de Chiètres et de Sugiez.
- Elaboration et mise en œuvre de propositions d'optimisation en accord avec la planification cyclable cantonale.
- Réalisation d'une infrastructure d'interface adéquate pour la gare de Sugiez.

Ces mesures seront coordonnées avec le Groupe de travail existant dans le cadre de la deuxième étape RER Freiburg/Fribourg, qui s'occupe de l'évaluation de l'ensemble de l'infrastructure liée à ce projet.

Etat de la coordination

- ☒ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service de la mobilité)
- Région
- Communes de Morat, de Chiètres et du Bas-Vully
- Autres communes desservies par le réseau ferroviaire
- CFF, BLS
- Transports publics friburgeois
- Groupe de travail « infrastructure » de la deuxième étape RER Freiburg/Fribourg

Organe responsable

Région : analyse des besoins et des capacités
Communes : mise en œuvre des mesures de construction

Tâche(s) des communes

Les trois communes concernées participent activement à l'analyse des besoins et des capacités. Elles veillent à disposer pour leur gare une infrastructure d'interface attrayante et performante dans l'intérêt de toute la sous-région et couvrant les besoins du bassin versant potentiel.

Tâche(s) de la Région

La Région initie les travaux, précise avec les trois communes concernées les besoins d'action et décide le processus à suivre. Elle coordonne et accompagne l'élaboration de l'analyse des besoins et des capacités.

Tâche(s) du Canton

Dans la mesure de ses possibilités, le Canton soutient les activités de la Région en vue de promouvoir les transports multimodaux et combinés.

Effets escomptés

Une infrastructure d'interface attrayante et performante pour les gares de Morat, de Chiètres et de Sugiez.

Horizon de réalisation

☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☒ 2018 - 2020 (Analyse des besoins et des capacités, Priorité 2)
☐ Plus tard
☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts:	- Tâches de coordination:	CHF 10'000
	- Analyse des besoins et des capacités:	CHF 50'000
	- Réalisation des mesures de construction:	dépend des projets
Répartition des coûts (supposée):	- Tâches de coordination :	Région 100%
	- Analyse des besoins et des capacités :	Région 50% ; communes concernées 50%
	- Realisation des mesures de construction:	communes concernées 100%
Remarques :	-	

Interdépendances

- Mesure 10 : Optimiser le réseau des pistes cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais
- Mesure 16 : Promouvoir la mobilité douce

Prochaines étapes de travail

- Précision des besoins d'action ; déterminer la procédure à suivre
- Choix du planificateur mandaté
- Réalisation d'une analyse des besoins et des capacités
- Réalisation des mesures recommandées

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan cantonal des transports (2014)
- Planification cyclable cantonale (en cours d'élaboration)
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; Concept global des transports C2 ; Partie B (Rapport explicatif)
- Planifications locales des communes concernées

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures 18

Renforcer la situation privilégiée en tant que charnière intercantonale

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Urbanisation et équipements / transports
Thèmes: Interdisciplinaires

Objectifs

Le district du Lac est membre de l'association Région capitale suisse. Ceci en raison de son excellente situation privilégiée dans le contexte intercantonal. Grâce à l'A1, à l'A12 et à la Moosstrasse, la région est située au centre du bassin versant entre les agglomérations de Berne, Neuchâtel et Fribourg. La Région veut continuer à mettre en valeur cette situation unique et privilégiée, et étendre davantage sa vocation en tant que charnière intercantonale. Pour ce faire, les lignes d'action suivantes s'imposent :

- Intensifier la collaboration avec les régions voisines
- Coordination de l'urbanisation le long de la Moostrasse
- Harmoniser les communautés tarifaires Frimobil et Libero
- Introduire un système de RER pour la Région capitale suisse

Les deux derniers objectifs ne sont pas contraignants pour les autorités cantonales, cependant ils seront pris en compte autant que possible dans les activités cantonales.

Etat de la coordination

☒ Information préalable
☐ Coordination en cours
☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

☒ grande
☐ moyenne
☐ modeste

Instances concernées

- Région capitale suisse
- Canton
- Cantons voisins
- Régions voisines
- Région

Organe responsable

Canton

Tâche(s) des communes

Aucune tâche particulière.

Tâche(s) de la Région

- La Région intensifie les échanges de vues réguliers avec les régions voisines. Selon les besoins, elle s'engage à collaborer de manière ciblée en vue d'apporter des réponses aux problèmes spatiaux transfrontaliers.
- La Région entretient avec le Canton des échanges de vues réguliers sur les questions transfrontalières.

Tâche(s) du Canton

- La condition essentielle pour le renforcement de la vocation de charnière intercantonale est une stratégie globale coordonnée en vue d'harmoniser le trafic transfrontalier. Dans ce domaine, les compétences de négociation et de décision relèvent du Canton. Dans le cadre de ses possibilités et dans l'intérêt du district du Lac, le Canton s'engage activement en vue de poursuivre le développement et la mise en œuvre des lignes d'action liées aux transports énumérées ci-dessus.
- Le Canton engage des échanges de vues réguliers avec le district du Lac (et éventuellement avec d'autres régions) sur les questions intercantonales.

Effets escomptés

Renforcer la position du district du Lac en tant que charnière intercantonale.

Horizon de réalisation

☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
☐ Plus tard
☒ Tâche permanente

Financement		
Estimation approximative des coûts:	- Echanges de vues	Pas de frais spécifiques
	- Coopération avec les cantons voisins:	dépend des projets
Répartition des coûts (supposée):	- Coopération avec les cantons voisins:	région 100%
Remarques :	-	

Interdépendances

- Mesure 13 : Identifier les besoins de la région en matière de transports publics et initier des améliorations ciblées
- Mesure 14 : Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse

Prochaines étapes de travail

- Mise en place d'un échange de vues régulier avec les régions voisines comme le Mittelland bernois, la Broye, la Singine et la Sarine (des contacts réguliers avec seeland.biel/bienne existent déjà).
- Mise en place d'un échange de vues régulier avec le Canton pour les questions intercantonales.

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; Concept global des transports C2; Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	19

Promouvoir la protection des biotopes et des espèces

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Espace rural et naturel
Thème: Protection de la nature et des paysages

Objectifs

Les valeurs paysagères constituent le capital de base du district du Lac. La Région veut entretenir, soigner et préserver ses qualités spatiales naturelles et culturelles pour le futur. Pour ce faire, elle met l'accent sur la promotion des biotopes et des espèces. L'objectif consiste à préserver l'espace de vie naturel pour la faune et la flore indigène et doit être atteint par la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Mise en zone de secteurs prioritaires à traiter prioritairement.
- Mise en œuvre d'actions prioritaires axées sur les besoins spécifiques du type de paysages énumérés par le Plan directeur cantonal (exigences thématiques cf. Chapitre 2.6.1, fig. 11 du Concept territorial).
- Elaboration de conceptions d'évolution du paysage pour les secteurs propres à une régénération des espaces vitaux (délimitation spatiale cf. Chapitre 2.6.1 du Concept territorial, fig. 12).
- Soutiens des efforts de l'organisation « Réseau de biotopes du Grand-Marais / Biotopverbund Grosses-Moos ».

Etat de la coordination

☐ Information préalable
☐ Coordination en cours
☒ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

☐ grande
☐ moyenne
☒ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service des forêts et de la faune et le Service de la nature et du paysage)
- Région
- Régions avoisinantes
- Communes de la région

Organe responsable

Région : Coordination et programme global régional de travail
Communes : Planification et réalisation des concepts de développement paysagers

Tâche(s) des communes

- Sur la base du programme de travail global régional, les communes régionales s'organisent en sous-régions en vue d'élaborer et de mettre en œuvre les conception d'évolution du paysage.

Tâche(s) de la Région

- La région élabore un tableau synoptique sur l'état des concepts de développement paysagers du district du Lac.
- Dans le cadre de l'examen préalable cantonal des révisions de la planification locale, la Région prend position sur l'avancement de la planification et la mise en œuvre des conceptions d'évolution du paysage.

Tâche(s) du Canton

- Dans la mesure de ses possibilités, le Canton soutient l'élaboration des conceptions d'évolution du paysage.
- Le Canton garanti la coordination avec les conceptions d'évolution du paysage des cantons avoisinants.
- Dans le cadre de l'examen préalable des plans d'aménagements locaux, le Canton évalue le contenu technique conceptions d'évolution du paysage concepts de développement paysagers/spatial ?

Effets escomptés

- La présence de concepts de développement paysagers régionaux partiels spatialement largement étendus ?? jusqu'à la fin de la présente période du Plan directeur.
- Réalisation des premières mesures de mise en réseau concrètes sur la base des concepts de développement paysagers régionaux partiels ; preuve des effets positifs en matière de protection des biotopes et des espèces.

Horizon de réalisation

☒ 2015 – 2017 (Localisation et programme de travail global régional, Priorité 1)
☒ 2018 – 2020 (Elaboration des différents concepts de développement paysagers régionaux partiels selon les exigences du programme de travail global régional, Priorité 2)
☒ Plus tard (Elaboration des différents concepts de développement paysagers régionaux partiels selon les exigences du programme de travail global régional)
☒ Tâche permanente: (Réalisation de projets de mise en réseau concrets sur la base des concepts de développement

paysagers régionaux partiels).	
Financement	
Estimation approximative des coûts:	- Localisation et programme de travail global régional: CHF 15'000 - Elaboration des concepts de développement paysagers: CHF 40'000 par sous-région - Réalisation de projets de mise en réseau concrets: dépend des projets
Répartition des coûts (supposée):	- Localisation et programme de travail global régional: Région 100% - Elaboration des concepts de développement paysagers: communes (proportionnellement) 100% - Réalisation de projets de mise en réseau concrets: Communes concernées 100%
Remarques : Lors de la planification et la mise en œuvre des concepts de développement paysagers, il convient de vérifier si et dans quelle mesure ces derniers peuvent être soutenus au moyen de contributions financières de tiers.	
Interdépendances	
• Mesure 14 : Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse • Mesure 20 : Assurer la qualité du paysage des rives du lac de Morat et du canal de la Broye • Mesure 23 : Assurer à long terme les sites pour le traitement des déchets et le recyclage	
Prochaines étapes de travail	
• Procéder à la localisation et l'élaboration du programme de travail global régional • Elaborer les différents concepts de développement paysagers sous-régionaux • Réalisation de projets de mise en réseau concrets	
Bases	
• Inventaires appropriés à l'échelon fédéral et cantonal • Plan directeur cantonal 2002, avec compléments • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.1, D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye C 3 ; Partie B (Rapport explicatif) • Bases pertinentes (inventaires, examens, observations) à l'échelon communal	
Controlling	
La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.	

Fiche de mesures	20

Assurer la qualité du paysage des rives du lac de Morat et du canal de la Broye

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Espace rural et naturel
Thème: Rives du Lac

Objectifs

Avec le lac de Morat, le canal de la Broye et le lac de Schiffenen, le district du Lac compte trois plans d'eau navigables, sur les rives desquels se concentrent les intérêts touristiques et de la protection de la nature. C'est la raison pour laquelle la Région a élaboré en collaboration avec les Services cantonaux concernés et à l'échelon intercommunal un concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye (étude complémentaire C3), entités fortement exposées aux contraintes de leurs affectations. Ce concept poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- Harmonisation des activités ayant une incidence spatiale par rapport aux intérêts touristiques d'une part et par rapport aux intérêts de la protection de la nature et du paysage d'autre part.
- Coordination spatiale et thématique des planifications communales des rives du lac entre les communes riveraines fribourgeoises.

La planification régionale des rives du lac constitue le cadre conceptuel supérieur pour l'élaboration des plans communaux d'aménagement des rives du lac. Dans ce contexte, il s'agit d'intégrer aux instruments et de concrétiser les mesures suivantes :

Nature et paysage :

- Préservation des zones de rives écologiquement sensibles et protégées des équipements nautiques et des places d'amarrage pour bateaux
- Subdivision liante des rives du lac en :
  - secteurs à protéger, respectivement à assainir ;
  - secteurs où l'édification d'infrastructures touristiques sur la base du Concept d'aménagement des rives est possible.

Trafic de bateaux :

- Plafonnement du nombre maximal des places d'amarrage pour bateaux par commune riveraine, respectivement par secteur riverain.
- Suppression des places d'amarrage pour bateaux dans les secteurs de rives à protéger ou à assainir.
- Concentration des places d'amarrage pour bateaux sur les secteurs de rives destinés au développement touristique.
- Elimination des places d'amarrage pour bateaux « sauvages » et sans concession.
- Assurer une desserte adéquate des ports de plaisance et des pontons collectifs.
- Garantir une planification et une évaluation soignée des éventuelles nouvelles installations.

Tourisme :

- Anlayse de l'offre d'hébergement en rapport avec les rives du lac et détermination de sites adéquats pour d'éventuels projets.
- Réalisation d'un chemin continu le long des rives du lac.

Coordination :

- Assurer la coordination de la planification régionale des rives du lac avec le canton de Vaud.

Etat de la coordination	Importance pour le développement régional
☐ Information préalable ☐ Coordination en cours ☒ Coordination réglée	☐ grande ☒ moyenne ☐ modeste
Instances concernées • Canton (Service des ponts et chaussées, Section lacs et cours d'eau ainsi que le Service de la nature et du paysage) • Commission des rives du Lac du Canton Vaud • Région • Communes Bas-Vully, Galmiz, Greng, Haut-Vully, Meyriez, Morat et Montilier	**Organe responsable** Selon la tâche (cf. ci-dessous), les communes riveraines, la Région et le Canton

Tâche(s) des communes

- Les communes riveraines intègrent les mesures mentionnées ci-dessus et les exigences découlant du Concept d'aménagement régional des rives du lac à leur planification locale (en général sous forme d'un Plan directeur des rives du lac). Elles documentent ce processus de planification dans un chapitre propre du Rapport explicatif.

Tâche(s) de la Région

- La Région est compétente pour l'analyse de l'offre d'hébergement en rapport avec les rives du lac et la détermination de sites adéquats pour les éventuels nouveaux projets.
- La Région coordonne en étroite collaboration avec les communes riveraines la planification et la réalisation d'un chemin public continu sur les rives du lac.

Tâche(s) du Canton

- L'identification des places d'amarrage pour bateaux « sauvages » et la prise de dispositions en vue de leur suppression, respectivement leur légalisation, relève de la compétence du Canton. Afin de pouvoir éventuellement offrir une compensation, le Canton évalue simultanément le potentiel en vue de la création de nouvelles places d'amarrage pour bateaux dans les secteurs de rives appropriés. Le Canton informe les communes riveraines concernées sur ses activités et les décisions en la matière.
- Le Canton veille à harmoniser la planification régionale des rives du lac avec le canton de Vaud. Il s'engage à ce que la partie fribourgeoise du lac de Morat ne soit pas désavantagée lors de la fixation du nombre total des places d'amarrage pour bateaux.
- Dans le cadre de l'examen préalable, le Canton vérifie la concrétisation des contenus découlant du Concept régional d'aménagement des rives du lac dans les planifications locales.

Effets escomptés

- Harmonisation spatiale et thématique des planifications communales des rives du lac sans devoir imposer une collaboration entre les communes riveraines.
- Conditions-cadres conceptuelles consolidées en vue de préserver et d'assainir les précieuses zones de rives du point de vue de la protection de la nature en concentrant simultanément le développement touristique sur les secteurs appropriés à cet effet.

Horizon de réalisation

☒ 2015 – 2017 (Coordination de la planification et de la réalisation d'un chemin sur les rives du lac, Priorité 1)
☒ 2018 – 2020 (Analyse de l'offre d'hébergement en rapport avec les rives du lac, Priorité 2)
☐ Plus tard
☒ Tâche permanente : (Assainissement des zones de rives à protéger et à assainir par l'élimination des places d'amarrage pour bateaux sans concession ; intégration des contenus de la planification régionale des rives du lac à la planification locale)

Financement

Estimation approximative des coûts:	- Coordination et planification d'un chemin continu sur les rives du lac: CHF 10'000 par année - Analyse de l'offre d'hébergement en rapport avec les rives du lac : CHF 30'000
Répartition des coûts (supposée):	- Coordination chemin sur les rives : Région 50% ; communes riveraines 50% - Analyse de l'offre d'hébergement : Région 50% ; communes riveraines 50%
Taches cantonales :	- Canton 100%
Réalisation de la planification locale :	- Communes riveraines 100%

Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 9 : Promouvoir l'installation de nouvelles infrastructures touristiques et l'amélioration de celles existantes
- Mesure 10 : Optimiser les réseaux cyclables et des chemins pour piétons dans la région du Vully et du Grand-Marais
- Mesure 19 : Promouvoir la protection des biotopes et des espèces

Prochaines étapes de travail

- Localisation et établissement des besoins d'action liés aux chemins pour piétons sur les rives du lac.
- Mise en œuvre suivie des autres contenus du concept par le canton et les communes riveraines.

Bases
• Plan directeur cantonal 2002, avec compléments. • Plan directeur de la rive sud du Lac de Neuchâtel et des rives du Lac de Morat. Office des constructions et de l'aménagement du territoire Fribourg et Service de l'aménagement territoire Lausanne, mai 1983. • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.4 ; Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye C3 ; Partie B (Rapport explicatif).
Controlling
La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	21

Prendre en considération la planification cantonale directrice des forêts

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Espace rural et naturel
Thème: Espace forestier

Objectifs

Selon le guide pour la planification régionale, le Plan directeur régional doit contenir les éléments liants des plans forestiers régionaux. L'objectif consiste à garantir les quatre fonctions de la forêt - économique, protectrice, socioculturelle, écologique - et de les harmoniser avec les projets ayant une incidence spatiale.

Aujourd'hui, la planification cantonale directrice des fôrets est en cours de révision. Les contenus du Plan forestier cantonal valables aujourd'hui remplaceront ceux du Plan forestier régional datant de 1998. En accord avec le Service de la forêt et de la faune, la Région attend les résultats de la révision planification cantonale directrice des fôrets avant de les intégrer au Plan directeur régional.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☐ moyenne
- ☒ modeste

Instances concernées

- Canton (Service de la forêt et de la faune)
- Région
- Corporations forestières

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

Pas de tâches particulières.

Tâche(s) de la Région

Le moment venu, le district du Lac intégrera les résultats spatialement significatifs et légaux découlant de la planification cantonale directrice des fôrets à son Plan directeur régional.

Tâche(s) du Canton

Avec la mise à disposition de la planification cantonale directrice des fôrets, le Canton fournit les bases.

Effets escomptés

Plan directeur régional comprenant les contenus spatialement significatifs relatifs aux fonctions économiques, protectrices, socioculturelles et écologiques des forêts du district du Lac.

Horizon de réalisation

- ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
- ☒ 2018 - 2020 (Priorité 2)
- ☐ Plus tard
- ☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Actualiser le PDR avec les contenus découlant de la planification cantonale directrice des fôrets : CHF 5'000

Répartition des coûts (supposée): Région 100%

Remarques : -

Interdépendances

- Aucune

Prochaines étapes de travail

Révision partielle ponctuelle du Plan directeur régional, si possible en combinaison avec l'adaptation, respectivement l'intégration d'autres contenus (p. ex. les résultats de la planification cyclable cantonale).

Bases
• Plan directeur cantonal 2002, avec compléments • Planification cantonale directrice des fôrets • Plan forestier régional 1998 • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Partie B (Rapport explicatif)
Controlling
La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	22

Assurer à long terme l'évacuation des eaux usées au nord du district du Lac

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Environnement
Thème: Evacuation et épuration des eaux

Objectifs

Une étude sur l'évacuation des eaux usées dans le Seeland établie par les cantons de Fribourg, de Berne et de Neuchâtel montre que l'épuration des eaux usées doit à long terme avoir lieu à deux endroits centraux. Actuellement, une évaluation pour déterminer le site définitif de l'ARA Sud pouvant réunir les eaux usées des STEP de Chiètres et de Morat est en cours.

Pour le district du Lac, ce thème a une certaine importance pour garantir l'évacuation des eaux usées. L'objectif de la Région consiste à trouver une solution à long terme et durable, tenant compte tant du développement industriel et artisanal du secteur stratégique du Löwenberg que des exigences de la planification des rives du lac de Morat.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ moyenne
- ☐ modeste

Instances concernées

- Cantons de Fribourg, de Berne et de Neuchâtel
- Associations ARA de Chiètres et de Morat
- Région
- Communes d'accueil des stations d'épuration centrales existantes et futures

Organe responsable

Associations ARA de Chiètres et de Morat

Tâche(s) des communes

Les communes régionales concernées présentent les besoins de la région aux associations ARA de Chiètres et de Morat. Dans le cadre du processus d'évaluation et de planification, elles veillent à ce que les contenus découlant du Plan directeur régional soient pris en considération lors de discussions et de prises de décisions.

Tâche(s) de la Région

La Région prend position dans le cadre des consultations en vue des futurs développements en rapport avec la future évacuation des eaux usées. Elle veille notamment à ce que l'harmonisation entre le lieu d'implantation de la nouvelle STEP centrale et le développement du secteur stratégique du Löwenberg soit garantie.

Tâche(s) du Canton

Dans la mesure de ses possibilités, le Canton de Fribourg veille à harmoniser la suite du processus d'évaluation et de planification avec les contenus découlant du Plan directeur régional.

Tâche(s) d'autres acteurs

Dans le cadre de la suite du processus d'évaluation et de planification, les associations ARA de Chiètres et de Morat prennent en considération les contenus du Plan directeur régional.

Effets escomptés

Une station d'épuration des eaux usées implantée sur un site et avec des capacités tenant compte de manière optimale à moyen et à long terme des besoins du développement du district du Lac.

Horizon de réalisation

- ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
- ☐ 2018- 2020 (Priorité 2)
- ☐ Plus tard
- ☒ Tâche permanente

Financement Estimation approximative des coûts: Il n'y a pas de coûts spécifiques. Répartition des coûts (supposée): Remarques : -
Interdépendances • Mesure 5 : Promouvoir le développement du secteur stratégique du Löwenberg
Prochaines étapes de travail • Approbation du Plan directeur régional du Lac • Représenter les intérêts du développement régional dans le cadre du processus d'évaluation et de planification de la nouvelle station d'épuration des eaux usées centrale ARA Sud.
Bases • Plan directeur cantonal 2002, avec compléments • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.4; Partie B (Rapport explicatif) • Leitbild Abwasserentsorgung der Region Seeland. BG Ingenieure und Berater, 12. Oktober 2012
Controlling La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	23

Assurer à long terme les sites pour le traitement des déchets et le recyclage

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Environnement
Thème: Gestion des déchets

Objectifs

Les deux entreprises de traitement et de recyclage des déchets actives dans la région, les entreprises Haldimann SA (Morat) et Bühlmann Recycling SA (Villars-les-Moines, canton de Berne), assument un rôle important en matière de gestion des déchets dans l'intérêt du district du Lac. Les deux entreprises souhaitent agrandir leur exploitation, mais se voient confrontées à d'importants problèmes.

Dans l'intérêt de sa propre sécurité d'élimination des déchets, la Région veut notamment soutenir l'entreprise Haldimann SA, respectivement le Centre de compostage Seeland SA, dans leurs efforts de planification en vue d'assurer à long terme leur présence sur un site approprié pour le compostage et la fermentation des déchets verts.

Etat de la coordination

- ☐ Information préalable
- ☒ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ mittel
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service de l'aménagement et des constructions, le Service de l'environnement, le Service de la forêt et de la faune ainsi que le Service de la nature et du paysage)
- Région
- Propriétaires fonciers concernés
- Haldimann AG ; Installation de compostage Seeland SA
- Bühlmann Recycling AG

Organe responsable

Entreprises privées

Tâche(s) des communes

En tant que commune d'accueil de l'Installation de compostage du Seeland SA du Chablais, Galmiz soutient les efforts conceptuels de l'entreprise. Elle prend notamment en considération le projet d'extension (ce qui exige une extension de la zone spéciale existante) dans sa planification locale.

Tâche(s) de la Région

La Région soutient les efforts de planification en vue d'assurer leur lieu d'activité pour le compostage et la fermentation de déchets verts et d'autres installations d'élimination de déchets (recyclage du bois et des matières inertes) à l'échelon cantonal.

Tâche(s) du Canton

Les instances cantonales concernées prêtent main-forte pour une collaboration active lors de la recherche d'une solution conceptuelle pouvant harmoniser le mieux possible les intérêts liés à la sécurité d'élimination des déchets avec ceux de la protection de la nature et du paysage dans l'aire d'activités du Chablais.

Tâche(s) d'autres acteurs

En tant que promoteur et responsable du projet, le Centre de compostage et de fermentation Seeland SA dirige le processus de planification.

Effets escomptés

Des installations d'élimination des déchets modernes et durables sur des emplacements spatialement optimaux dans le district du Lac.

Horizon de réalisation

- ☒ 2015 - 2017 (Planification, Priorité 1)
- ☒ 2018 - 2020 (Réalisation, Priorité 2)
- ☐ Plus tard

☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Planification et réalisation dépendent des projets
Répartition des coûts (supposée)*:*
Entreprise 100%
Remarques : -

Interdépendances

- Mesure 14: Coordonner les projets régionaux de développement le long de l'axe Löwenberg-Sugiez-Ins avec la planification, le fonctionnement et le réaménagement de la Moosstrasse
- Mesure 19 : Promouvoir la protection des biotopes et des espèces

Prochaines étapes de travail

- Elaboration des bases nécessaires pour le processus de projet, de planification et d'autorisation en faveur du Centre de compostage et de fermentation par les soins de l'entreprise implantée au Chablais.
- Approbation, respectivement autorisation des bases conceptuelles et légales (modification des zones, éventuellement un Plan d'aménagement de détail, autorisation de construire) par le Canton.
- Réalisation de l'extension des installations du Centre de compostage par l'entreprise.

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Partie B (Rapport explicatif)

Controlling

La mise en œuvre des mesures émises par le Plan directeur régional sera soumise à un controlling au terme d'une période de 5 ans. Le contrôle des effets sera effectué dans le cadre de ce bilan général.

Fiche de mesures	24

Sonder le potentiel pour le remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables

Etat

2 février 2016

Classement thématique

Chapitre: Environnement
Thème: Energie renouvelable

Objectifs

La politique énergétique du Canton vise une réduction de la consommation d'énergie et le remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables. La Région veut soutenir cet objectif en effectuant une analyse globale régionale pour déterminer le potentiel de production d'énergies renouvelables.

Etat de la coordination

- ☒ Information préalable
- ☐ Coordination en cours
- ☐ Coordination réglée

Importance pour le développement régional

- ☐ grande
- ☒ mittel
- ☐ modeste

Instances concernées

- Canton (notamment le Service de l'énergie)
- Région
- Communes de la Région

Organe responsable

Région

Tâche(s) des communes

Les communes soutiennent la région lors de l'établissement de l'analyse du potentiel en mettant à disposition les données et les déterminations découlant de la planification énergétique communale.

Tâche(s) de la Région

La Région élabore au cours de la prochaine période du Plan directeur une analyse globale régionale en vue de déterminer le potentiel de production d'énergies renouvelables.

Tâche(s) du Canton

Dans le cadre de ses possibilités, le Canton soutient l'élaboration de l'analyse globale régionale en vue de déterminer le potentiel de production d'énergies renouvelables.

Effets escomptés

Une vue synoptique du potentiel de production d'énergies renouvelables existant dans la région ; des recommandations en vue de la mise en œuvre des résultats obtenus.

Horizon de réalisation

- ☐ 2015 - 2017 (Priorité 1)
- ☐ 2018 - 2020 (Priorité 2)
- ☒ Plus tard
- ☐ Tâche permanente

Financement

Estimation approximative des coûts: Elaboration de l'analyse du potentiel: CHF 100'000
Répartition des coûts (supposée): Région 100%
Remarques : -

Interdépendances

- Aucune

Prochaines étapes de travail

Aucune activité au cours de la première partie de la prochaine période du Plan directeur.

Bases

- Plan directeur cantonal 2002, avec compléments
- Plan sectoriel de l'énergie, Canton de Fribourg, 2002
- Concept éolien du canton de Fribourg - Rapport final, 2008

• Rapport no 160/29 septembre 2009 du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif à la planification énergétique du canton de Fribourg (nouvelle stratégie énergétique) • Plan directeur régional du Lac 2015; Documents de base D 2.5, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Partie B (Rapport explicatif) • Planifications énergétiques communales
Controlling Le contrôle des effets de la mise en œuvre de la mesure aura lieu au terme de la période du Plan directeur.