Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR) - Mise en conformité

A1 - Concept territorial

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

Consultation, 15 octobre 2021

ARCHAM ET PARTENAIRES SA

Aménagement du territoire et urbanisme

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

Sommaire

1. Introduction ... 5

1.1 Portée contraignante ... 5

1.2 Une démarche pionnière ... 5

2. Concept territorial ... 7

2.1 Forces et faiblesses du district du Lac ... 7

2.2 Objectifs de développement prioritaires ... 7

2.3 Lignes directrices stratégiques ... 8

2.4 Urbanisation et équipements ... 8

2.4.1 Identification et promotion de centres locaux ... 9

2.4.2 Développement de l'habitat dans les polarités secondaires desservies par le chemin de fer ... 10

2.4.3 Renouvellement de la population, des emplois et des services dans les villages ... 11

2.4.4 Promouvoir un habitat densifié ... 11

2.4.5 Territoire d'urbanisation ... 12

2.4.6 Conditions visant à créer des places de travail supplémentaires ... 12

2.4.7 Préserver et promouvoir l'attrait touristique de manière ciblée ... 17

2.4.8 Planification des rives des lacs ... 19

2.5 Mobilité ... 22

2.5.1 Mobilité combinée ... 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 ... 26

2.6.1 Soigner la nature et les paysages ... 27

2.6.2 Forêt ... 27

2.7 Environnement ... 27

2.7.1 Protection de l'air et protection contre le bruit ... 27

2.7.2 Evacuation des eaux usées ... 28

2.7.3 Gestion des déchets 28
2.7.4 Energie 29
2.8 Tableau synoptique des lignes d'actions et des principes 30
2.8.1 Urbanisation et équipement 30
2.8.2 Transports 33
2.8.3 Espace rural et naturel 35
2.8.4 Environnement 35
3. Principes de la mise en œuvre 36
3.1 Principe de la subsidiarité 36
3.2 Répartition des tâches 36
3.3 Tâches communales 36
3.4 Tâches régionales 37
3.5 Tâches cantonales 38
3.6 Intégration de tiers 38
3.7 Financement des mesures 39

1. Introduction

Le plan directeur régional du district du Lac est composé de quatre parties :

- Partie A (A1, A2 et A3) : 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 des 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

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.

1.2 Une démarche pionnière

Le district du Lac a pris l'initiative d'élaborer un plan directeur régional alors que ceux-ci étaient encore facultatifs, faisant œuvre de pionnier. L'Association des communes du district du Lac a alors saisi l'opportunité de définir les priorités d'action pour son territoire, tout en respectant les prescriptions légales et les directives du plan directeur cantonal et du guide pour l'aménagement régional. En élaborant le contenu de la planification directrice régionale, elle s'est concentrée sur les aspects qui, de son point de vue, revêtent une importance particulière pour le développement de son

[1] Le district du Lac est bilingue. En 2021, la partie A (concept territorial et fiches de mesures) a été révisée en français et ensuite traduite en allemand par un bureau spécialisé. Le cas échéant, c'est donc la version française qui sert de référence.

territoire. Cette priorisation se traduit par le poids et la profondeur qui sont accordés de manière spécifique à chaque thème du plan directeur régional.

Le nouveau cadre fixé par le plan directeur cantonal de 2018 a conduit à mettre en conformité le PDR quatre ans seulement après sa mise en vigueur. Ayant pris en compte l'évolution du contexte et de la législation fédérale lors de son élaboration, le PDR est en grande partie conforme aux directives fédérales et cantonales. Le concept territorial reste actuel pour répondre aux enjeux territoriaux. Aussi, la mise en conformité initiée en 2020 se limite à répondre aux nouvelles exigences introduites par le plan directeur cantonal et à compléter ou réviser les mesures dont le contenu est obligatoire. La révision développe par ailleurs le processus de mise à jour du PDR, permettant de faire évoluer l'ensemble des mesures à un rythme régulier.

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, réévaluée en 2021). Du point de vue de l'aménagement du territoire, la région se caractérise comme suit :

Forces et potentiels

- Situation géographique favorable à proximité de trois centres cantonaux (Fribourg, Berne, Neuchâtel).
- Une croissance démographique supérieure à la moyenne 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 du 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 hivernal très faible.
- Capacités d'hébergement hôtelières insuffisantes.

2.2 Objectifs de développement prioritaires

L'objectif de la planification régionale du district du Lac consiste d'une part à valoriser, à partir des atouts existants, les potentiels qui attendent encore d'être exploités et d'autre part de corriger les faiblesses identifiées, afin de 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 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 révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) en 2014 a indiqué la direction à suivre dans ce domaine.

Par ailleurs, 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 par le Conseil d'Etat 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 de la région 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, avec les chapitres « urbanisation et équipements », « mobilité », « 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 des moyens disponibles 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. En effet, en sus de ces aspects économiques, 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.

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 et promouvoir un cadre de vie durable. 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 locaux

Priorité 2 : Urbanisation des polarités secondaires hors centres régional et locaux, mais desservies par les chemins de fer

Les autres localités doivent renouveler leurs habitants et leurs actifs, sans toutefois qu'ils ne s'accroissent de manière substantielle.

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 de définir d'autres polarités régionales dans le cadre de leur planification régionale. Le PDR de 2015, sur la base du plan directeur cantonal précédent, définissait des centres intercommunaux et des sites à développer hors centres régional et intercommunaux, mais desservis par les chemins de fer. Ces concepts n'ayant pas été repris dans le nouveau plan directeur cantonal, le PDR a été adapté et confirme ces sites sous l'appellation de « centres locaux » et de « polarités secondaires ».

2.4.1 Identification et promotion de centres locaux

Fiches de mesures U2 et U12

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

- Chiètres
- Sugiez
- Courtepin
- Cormondes

Dans le centre régional et les centres locaux, le développement des terrains à proximité du « centre-ville » (commerces et équipements) bien desservis par les transports publics (desserte D) est prioritaire pour la région.

Les communes concernées garantissent en échange leur disponibilité, leur utilisation optimale, la qualité urbaine et architecturale ainsi que leur intégration soignée dans la localité.

Avec la définition de ces quatre centres locaux, 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.

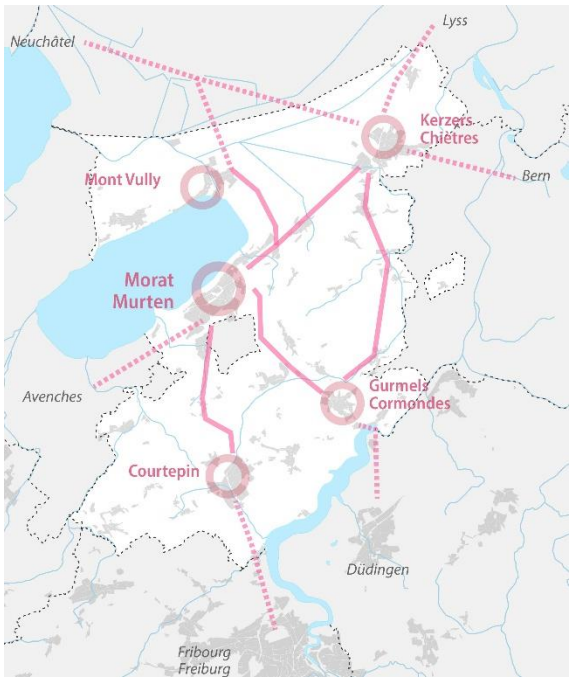

Fig. 1 : Structure des centres du district du Lac

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

2.4.2 Développement de l'habitat dans les polarités secondaires desservies par le chemin de fer

Fiche de mesures U3

En complémentarité du centre régional et des centres locaux, le district du Lac compte plusieurs localités desservies 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 pour renforcer un développement durable de l'habitat à proximité des gares ferroviaires de Fräschels, Galmiz, Cressier et Pensier sont souhaitées et seront soutenues par la Région dans la mesure de ses possibilités.

Les communes concernées garantissent en échange la disponibilité de ces surfaces, leur utilisation optimale, la qualité urbaine et architecturale ainsi que leur intégration soignée dans la localité.

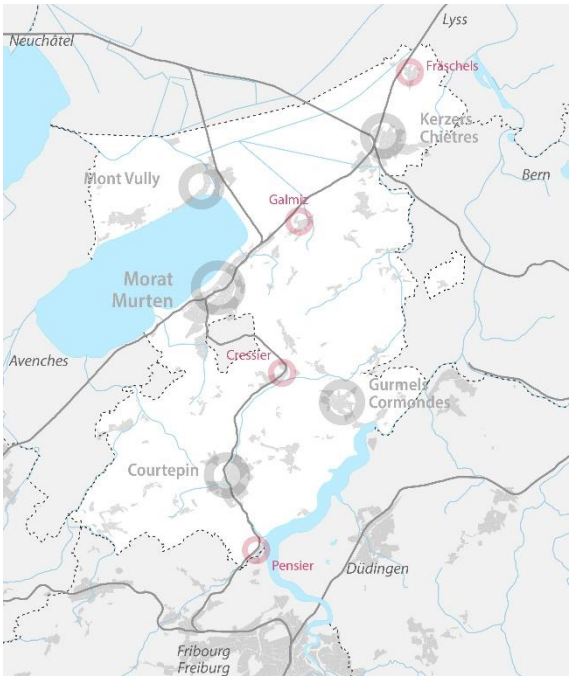

Fig. 2 : polarités secondaires desservies par le chemin de fer

2.4.3 Renouvellement de la population, des emplois et des services dans les villages

Fiche de mesures U4

Les villages à l'extérieur des centres et polarités secondaires doivent disposer de moyens adéquats pour renouveler leur population, leurs emplois et leurs services tout en augmentant la qualité de vie, mais sans pour autant favoriser une augmentation substantielle de leur nombre. 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 renouvellement des habitants et des emplois, la Région soutient, dans des cas bien justifiés, un besoin modéré en terrains à bâtir supplémentaires également dans les villages à l'extérieur des centres et des polarités secondaires, 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 mesures U5

De 1992 à 2012, la croissance démographique a atteint + 30 %, ce qui correspond à une croissance annuelle de 1.5 %. Les perspectives de l'Office fédéral de la statistique, référence du plan directeur cantonal, prévoient un fléchissement de cette croissance exceptionnelle.

En 2018, la population résidente du district du Lac comptait quelque 36’800 personnes. Selon le scénario moyen, une croissance démographique de 8 % d'ici 2035 est plausible, ce qui correspond à env. 3'000 personnes supplémentaires (4'000 selon le scénario haut).

Le district du Lac souhaite tirer profit de sa situation avantageuse pour poursuivre sa croissance. Il veut influencer et réaliser son développement qualitatif au moyen des mesures suivantes :

- Concentrer le développement de l'habitation sur les centres et les polarités secondaires.
- Promouvoir la densification vers l'intérieur.
- Amener les communes à soigner 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 et du plan directeur cantonal, qui préconisent une meilleure utilisation des réserves de terrains à bâtir existantes et la protection des terres agricoles.

2.4.5 Territoire d'urbanisation

Fiches de mesures U1, U2, U3 et U4

Le territoire d'urbanisation correspond au périmètre voué au développement de l'habitat, des équipements et des activités, en coordination avec les réseaux de mobilité et la protection de l'environnement. Il comprend l'ensemble des zones à bâtir et les secteurs dans lesquels de nouvelles zones à bâtir peuvent être étudiées. Pour le district du Lac, le plan directeur cantonal estime à 1'484 ha la surface du territoire d'urbanisation à l'horizon 2042 et localise les surfaces supplémentaires sur sa carte de synthèse. La Région, en étroite collaboration avec les communes, propose plusieurs adaptations du territoire d'urbanisation dans la carte de synthèse de son plan directeur afin, d'une part, de répondre aux besoins de développement prioritaires des localités, et d'autres part, d'orienter l'extension de l'urbanisation en adéquation avec la stratégie régionale.

En fonction des planifications communales (en particulier suite aux révisions des plans d'aménagement locaux), un solde de 18.44 ha de territoire d'urbanisation est récupéré comme marge de manœuvre régionale. Ce solde est pour l'heure non attribué et est gardé en réserve pour le développement de projets d'importance régionale encore non localisés.

La Région favorise une répartition judicieuse et équilibrée de l'urbanisation. Elle veille à ce que les futures extensions soient en adéquation avec la vision stratégique régionale et soumet au Canton les modifications du territoire d’urbanisation répondant à la priorisation régionale.

2.4.6 Conditions visant à créer des places de travail supplémentaires

Fiches de mesures U6, U7, U8, U9 et U10

Si le district du Lac veut rééquilibrer son solde pendulaire, 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 dotée d’une stratégie

régionale de l'emploi et des zones d'activités. Cette stratégie sectorielle de développement de l'emploi comprend quatre échelons différents :

- le secteur stratégique Löwenberg ;
- la zone d'activités d'importance cantonale de Chiètres ;
- les zones d'activités d'importance régionale de Sugiez, Cormondes, Courtepin, Cressier et Morat ;
- les zones d'activités d'importance locale.

Selon la base de données cantonales SyZACT et les planifications communales en cours, le district du Lac dispose d'un potentiel d'environ 10.67 hectares pour de futures zones d'activités. Afin de maximiser la création d'emplois, la Région choisit d'attribuer une grande partie de ce potentiel au développement des zones au rayonnement régional voire suprarégional. Dans les zones d'importance locale, la priorité est placée sur le maintien des activités existantes. Ce potentiel d'extension est donc partagé de la manière suivante :

Type	**Surface d'extension**
Secteur stratégique	+ 5.40 ha
Zone d'activités cantonale	-
Zones d'activités régionales	+ 4.77 ha
Zones d'activités locales	+ 0.50 ha

Tableau 1 : Répartition du potentiel d'extension par types de zones d'activités.

Toute extension doit se situer dans le territoire d'urbanisation (sauf en cas d'extension de minime importance. Au besoin, cette répartition peut être adaptée à la faveur d'une zone dont l'importance est supérieure.

La Région veille à une répartition équilibrée des surfaces d'extension des zones d'activités. Elle assure un suivi de l'évolution des zones d'activités et des besoins à l'aide de différents mécanismes (mise à jour et bilan de la base de données cantonales SyZACT, comptabilité du potentiel d'extension par type de zones d'activités, vérification de la conformité et priorisation des projets d'extension).

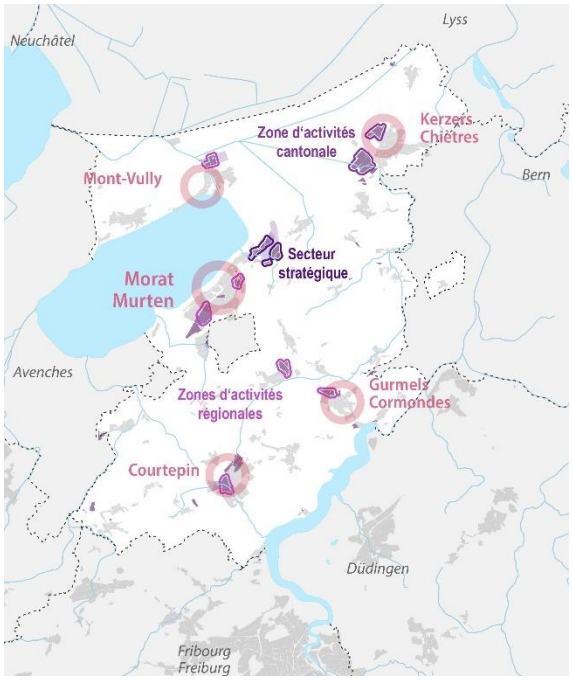

Fig. 3 : Zones d'activités d'importance supracommunale du district du Lac

Secteur stratégique Löwenberg

Fiches de mesures U6 et U10

Le Löwenberg est l'un des neuf secteurs stratégiques du canton de Fribourg. Il fait l'objet de la fiche de projet P0106 du plan directeur cantonal. Grâce à son excellente situation entre la route nationale A1 et la Moosstrasse ainsi que son important potentiel de développement, le secteur Löwenberg figure également 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 a défini le périmètre, les différents sites de développement et les tâches à accomplir pour la procédure de planification. Le secteur stratégique du Löwenberg offre un terrain de 62 hectares (dont 15 hectares déjà affectés) et un potentiel en surface de plancher de quelque 200'000 m^2, ce qui permet la création de 1'800 à 3'000 emplois selon la densité de construction. Sur la base de ces résultats, diverses études d'approfondissement ont été menées pour clarifier le traitement des contraintes du site. Les différents partenaires impliqués dans le développement du secteur stratégique (les Communes de Morat et Montilier, la Région et le Canton) doivent partager une vision urbanistique commune de cette polarité. Le pilotage des prochaines étapes de planification (planifications tests ou MEP) est de la responsabilité des Communes de Morat et de Montilier.

Le PDR attribue 5.40 ha d'extension de zones d'activités au développement du secteur stratégique. Les planifications tests permettront de déterminer la localisation la plus pertinente de cette extension.

La Région attribue le potentiel d'extension du secteur stratégique et veille à son utilisation optimale. Les Communes de Morat et de Montilier pilotent la planification et la mise en œuvre par étapes, ceci en étroite collaboration avec la Région ainsi qu'avec le soutien du Canton. Pour le district du Lac, cette tâche revêt la plus haute priorité pour la prochaine décennie.

Zone d'activités d'importance cantonale de Chiètres

Fiches de mesures U7 et U10

Le plan directeur cantonal définit une zone d'activités d'importance cantonale à Chiètres. Lors de la révision de son plan d'aménagement local (PAL) en avril 2014, la commune a mis en zone d'activités d'importance cantonale environ 11 hectares dans les secteurs de « Stöckenteilen-Wegmatten » et « Moosgärten Süd », conformément au plan sectoriel des secteurs stratégiques et des zones d'activités d'importance cantonale. Ces secteurs sont aujourd'hui reportés dans le plan directeur cantonal.

Ces surfaces sont 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.

Selon SyZACT, la zone d'activités cantonale dispose de réserves disponibles suffisantes pour les prochaines années. Aucune surface d'extension ne lui est donc pour l'heure attribuée. Au besoin, l'état des réserves et de la demande des entreprises pourra être réévalué lors de la prochaine adaptation du PDR afin de déterminer si une extension de la zone d'activités cantonale doit être planifiée.

A noter que les zones d'activités cantonales initialement définies par le plan directeur régional dans les Communes de Courgevaux, de Montilier et de Morat n'ont par contre pas été retenues par le plan directeur cantonal. En fonction de leur potentiel et de leur rayonnement, une partie de ces zones est considérée en zone d'activités régionale.

Zones d'activités d'importance régionale

Fiches de mesures U8 et U10

Avec la gestion régionale de ses zones d'activités, le district du Lac a introduit précocement une démarche novatrice. Pour renforcer durablement le rapport entre emploi et habitat, la Région doit pouvoir s'appuyer sur des pôles attractifs dotés de surfaces disponibles. C'est la raison pour laquelle le district du Lac a décidé de définir, dans son plan directeur régional, des zones d'activités régionales. Le renforcement du centre régional, des centres locaux de Sugiez, Courtepin et Cormondes et de la polarité secondaire de Cressier doit avoir un effet d'entrainement pour l'ensemble de l'axe de développement régional nord-sud.

La délimitation des zones d'activités régionales a été réalisée en étroite collaboration avec les autorités communales (cf. étude régionale complémentaire sous C 5, mise à jour dans le cadre de l'actualisation de la stratégie des zones d'activités avec le processus SyZACT). Les communes concernées soutiennent les emplacements définis. Dans leur plan directeur communal respectif, elles ont déjà fixé les surfaces permettant l'extension de ces zones d'activités régionales lorsque le besoin se présentera. Lors de la détermination spatiale des 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). Seuls les emplacements conformes aux nouvelles dispositions cantonales, réalisables dans un délai et à des conditions raisonnables sont intégrés au PDR.

Au total, 4.77 hectares du potentiel d'extension régional pour de nouvelles zones d'activités sont destinés aux zones d'activités régionales. Ces surfaces d'extension seront attribuées par la Région en fonction de l'état des réserves selon la base de données cantonales SyZACT et d'une priorisation des besoins de l'ensemble des communes (questionnaire).

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

Situation :

- Une zone d'activités régionale doit impérativement se situer dans les périmètres prévus au plan directeur régional.
- Elle doit se rattacher aux zones d'activités existantes.
- L'extension doit bénéficier d'un accès à une route cantonale sans traverser de zone habitée et d'une liaison attractive de mobilité douce vers le centre de la localité et l'arrêt principal de transports publics.
- L es synergies avec les zones d'activités existantes et le centre de la localité doivent être renforcées, en termes de services ou de stationnement par exemple.
- En vue d'une future réalisation, les secteurs d'extension des 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 pour vocation première d'accueillir de nouvelles entreprises, ainsi que les entreprises déjà implantées dans le district souhaitant se déplacer ou se développer.
- Les entreprises implantées peuvent exercer un rayonnement local, régional ou suprarégional tant en ce qui concerne la provenance de leurs employés que l'origine de leur clientèle.
- La planification locale doit exclure les activités commerciales, à moins que la stratégie régionale ne les prévoie explicitement.
- La planification locale doit prévoir les dispositions nécessaires pour garantir une utilisation rationnelle de ces zones en économisant les surfaces à disposition de la région et en maximisant la création d'emplois.

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. Elle attribue les extensions de zones d'activités régionales en priorisant les projets et veillant à l'utilisation optimale des surfaces.
- La promotion des zones d'activités régionales est une tâche de l'Association régionale du Lac.

La planification et la réalisation des zones d'activités d'importance régionale se déroulent par étapes, selon l'évolution des besoins et les prescriptions du plan directeur cantonal. 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.

Zones d'activités d'importance locale

Fiches de mesures U9 et U10

La gestion des zones d'activités d'importance locale incombe aux communes. Celles-ci veillent à ce que l'utilisation de ces zones soit progressivement optimisée. Elles prévoient les dispositions nécessaires pour permettre le renouvellement des activités appropriées sur le site, renforcer les synergies avec la localité et améliorer l'intégration du site.

Les zones d'activités locales sont destinées au maintien des activités existantes. Elles peuvent toutefois s'étendre en cas de projet concret d'agrandissement d'une entreprise déjà implantée dans la zone. A ce titre, la Région réserve 0.5 ha du potentiel d'extension régional des zones d'activités ainsi que la même surface dans le solde de territoire d'urbanisation pour permettre des extensions ponctuelles des zones d'activités locales.

2.4.7 Préserver et promouvoir l'attrait touristique de manière ciblée

Fiches de mesures U11 et M5

Acteur de coopérations touristiques à l'échelle des Trois lacs, le district souhaite pérenniser sa vocation touristique et valoriser ses atouts : un patrimoine 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 lien à l'eau sur les trois lacs.

Tout comme pour l'urbanisation et la création d'emplois, la Région veut spatialement concentrer le développement touristique. Les communes riveraines du lac de Morat notamment ont exprimé, au cours de l'élaboration du plan directeur régional, 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 des lacs (cf. chapitre 2.4.8), cette exigence est prise en considération.

A Morat et à Mont-Vully, l'offre et les activités touristiques se concentrent surtout autour du thème de l'eau, avec pour décors culturel et naturel le paysage historique et viticole du Vully : activités nautiques, navigation, hébergement et gastronomie profitant directement de la présence du lac. S'agissant essentiellement d'activités de type outdoor, cette offre est limitée aux périodes de beau temps. En conséquence, la fluctuation de la demande varie selon les différentes saisons. Le Papiliorama à Chiètres, constitue à l'inverse un pôle attractif sur l'ensemble de l'année. Ces pôles servent d'ancrage aux activités en lien avec la Human Power Mobility (HPM : randonnée pédestre, vélo et skating) et les sentiers thématiques. Le tourisme doux est encouragé dans le sud de la région.

Le plan directeur cantonal désigne le périmètre urbain de Morat comme pôle touristique d'importance cantonale. Le PDR confirme Mont-Vully et Chiètres comme pôles touristiques d'importance régionale.

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

- Le pôle de Mont Vully, avec ses offres spécifiques liées à ses paysages, à ses villages viticoles et au lac.
- Le pôle de Chiètres, avec le site du Papiliorama et ses offres spécifiques telles que les Grands-Marais, ses pistes de randonnées cyclables et le chemin de découverte maraîcher. Le site existant du Papiliorama, disposant d'une halte ferroviaire, est appelé à concentrer le renforcement touristique du nord-est du district, notamment pour les infrastructures intensives.

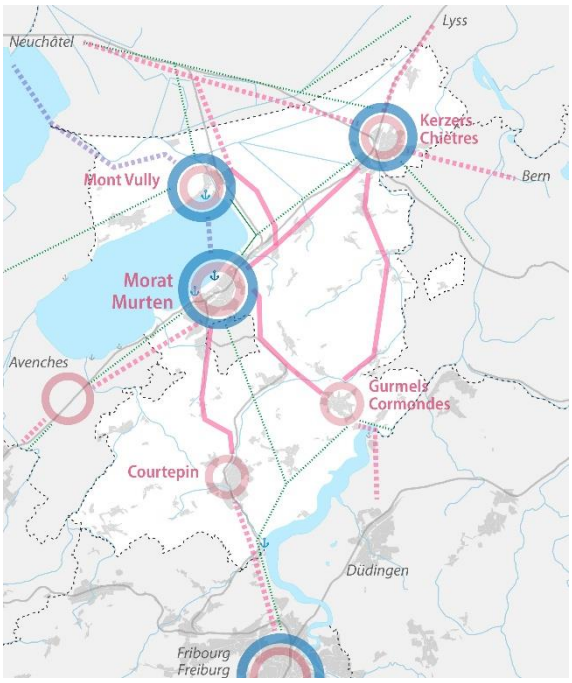

Fig. 4 : Pôles touristiques dans le district du Lac

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

- Concentrer les infrastructures intensives de tourisme et de loisirs sur les trois pôles de Morat, de Mont-Vully et de Chiètres. La création d'éventuelles installations liées à des localisations spécifiques et situées en dehors des pôles touristiques doit néanmoins rester possible (par exemple un parc aventures). Pour le pôle touristique cantonal de Morat, il convient de veiller à harmoniser le futur développement avec le secteur stratégique du Löwenberg (cf. chapitre 2.4.6).
- 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 en transports publics et en mobilité douce.
- Renforcer l'offre en hébergement de niveau supérieur. Elle doit être encouragée dans les pôles touristiques, notamment au Papiliorama.
- Améliorer les réseaux des transports publics et de mobilité douce liés aux pôles touristiques,

les lier entre eux, veiller à leur continuité à l'intérieur de chacun des pôles et au raccordement des infrastructures de détente et de loisirs.

- Optimiser le réseau Human Powered Mobility existant (HPM-Netz : Wandern, Velo, Skating Inline).
- Mettre en œuvre la planification régionale des rives des lacs 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.

Equipements à fort impact territorial

En principe sont implantés hors des pôles touristiques cantonal et régionaux uniquement les équipements à fort impact territorial qui, pour des raisons objectives de faisabilité, ne peuvent pas être implantés dans un pôle touristique : certains projets (terrains de golf, places de camping, etc.) sont imposés par leur destination et, de ce fait ne peuvent pas se réaliser dans les pôles touristiques. Conformément aux exigences cantonales, les promoteurs fourniront, dans le cas d'équipements ayant un fort impact territorial, une étude d'opportunité afin de juger de la pertinence du choix du site, de sa faisabilité et de sa viabilité.

Le regroupement des amarrages sur les sites les plus adéquats est traité au chapitre 2.4.8. Une pesée globale des intérêts justifie le maintien, l'amélioration ou la création d'infrastructures.

Périmètre de valorisation des infrastructures touristiques.

La Région optimise année après année un réseau de mobilité douce qui participe, depuis l'exposition nationale, sa renommée. Ce réseau constitue l'armature sur laquelle se greffe l'offre en tourisme et loisirs régionale. Aussi, les nœuds de ce réseau sont particulièrement adéquats pour accueillir de petites installations intégrées à leur environnement, par exemple pour l'accueil ou l'information des visiteurs.

Offre touristique

Dans le domaine du tourisme, le plan directeur régional contient exclusivement des informations sur le cadre territorial des infrastructures et activités 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.

2.4.8 Planification des rives des lacs

Fiches de mesures U13 et U14

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. Le plan directeur régional fixe, dans le texte, les objectifs de la planification des rives et, sur la carte de synthèse, leur vocation prioritaire. Ces éléments sont ensuite retranscrits dans la planification communale en vue de leur mise en œuvre.

La planification régionale des rives poursuit principalement deux objectifs :

- Assurer la coordination spatiale et du contenu entre les différentes planifications communales des rives.
- Harmoniser les intérêts liés au développement des rives (tourisme et loisirs, urbanisation et mobilité) avec ceux de la protection de la nature et du paysage.

Conformément aux nouvelles dispositions du plan directeur cantonal, 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 actualisés et intégrés au plan directeur régional. La planification directrice du lac de Schiffenen (1984, non approuvé) a également été retravaillée en concertation avec les régions voisines (Sarine et Singine). Les mesures de trois régions sont reprises dans un schéma de synthèse de planification des rives du lac de Schiffenen (cf. document C6).

Lors de la mise en œuvre, l'accent doit être mis sur la gestion des places d'amarrage, nombreuses et spatialement dispersées, sur la protection et l'assainissement des rives naturelles et semi-naturelles et sur l'accompagnement des activités de tourisme et de loisirs liées aux rives.

La planification régionale des rives des lacs indique les zones protégées aux échelles nationale, cantonale et régionale, dans lesquelles toute activité humaine est en principe indésirable. En complément aux zones protégées, elle fixe les secteurs de rives devant être assainis (libération de places d'amarrage). En outre, elle localise les secteurs dans lesquels les aménagements existants peuvent être maintenus (sans développement ultérieur) et dans lesquels le développement touristique est possible selon les conditions cadre (accès aux rives des lacs, réalisation d'infrastructures touristiques, développement de places d'amarrage).

Les rives des lacs représentent des espaces de vie dynamiques soumis à un développement et à un changement permanent. Par conséquent, 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.

Pour la planification et la gestion des places d'amarrage pour bateaux, la planification régionale des rives des lacs fixe plusieurs secteurs et informe sur les infrastructures majeures existantes ou planifiées (installations portuaires, débarcadères et bains avec plage au bord du lac). Les segments de rives devant être maintenus en l'état, assainis ou pouvant faire l'objet d'un développement moyennant concept sont identifiés.

Pour le lac de Morat, le nombre maximal de 1'160 places d'amarrage (715 dans la rive nord, 445 dans la rive sud) ainsi que la répartition des places d'amarrage inscrite dans la tabelle ci-dessous doivent être respectés par toutes les communes :

Commune	Places d'amarrage (bouées)	(à la passerelle / à la rive / à sec)	(port)	Total par commune	Total par secteur
Mont-Vully (ports de Feuz / Hormut / Camping du Chablais)	324	208	183	715	**Rive nord : 715**
Meyriez	0	0	42	42	**Rive sud : 445**
Greng	11	1		12	
Morat	56	11	180	247	
Montilier	76	68		144	
Total	**467**	**288**	**405**	**1'160**	**1'160**

Tableau 2 : Répartition des places d'amarrage pour les communes riveraines du lac de Morat

Pour le lac de Schiffenen, l'accent est placé sur la réorganisation des places d'amarrage et la maitrise des flux de visiteurs, sans rechercher un développement significatif des rives car les capacités d'accueil sont déjà limitées. Le plan directeur régional fixe la répartition des places d'amarrage par commune riveraine de la manière suivante :

Commune	Places d'amarrage Pontons	Port	Total par Commune
Courtepin	40	130	**170**
Cormondes	13	0	**13**
Kleinbösingen	0	0	**0**
Total	**53**	**130**	**183**

Tableau 3 : Répartition des places d'amarrage pour les communes riveraines du lac de Schiffenen

Dans le cadre de l'aménagement des rives des lacs, 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 définis ci-dessus est possible, pour autant que le nombre maximal de places d'amarrage admises soit respecté.

Le Canton est responsable de la gestion du nombre maximal des places d'amarrage permis par commune et par secteur, 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'amarrage.

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.

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 la planification régionale des rives des lacs. 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. Avec le schéma de synthèse de planification des rives du lac de Schiffenen, la cohérence des mesures de planification sur les trois districts est également assurée.

2.5 Mobilité

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.

2.5.1 Mobilité combinée

Fiche de mesures M1

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 (étude 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 du 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 1'000 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

Fiche de mesures M1

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 de nuit). 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 M2 et M3

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.

Le réaménagement de la Moosstrasse est prioritaire, car il est lié à plusieurs projets de développements régionaux essentiels pour la région :

- 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).

La coordination nécessaire entre la Région et le Canton est capitale pour le développement spatial du nord du district du Lac.

Dans son concept global des transports (étude 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 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. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a mandaté en 2013 une étude afin d'évaluer le rapport utilité / coût des contournements (évaluation et priorisation des routes de

contournement). Sur cette base, le Grand Conseil a priorisé en 2016 les projets et octroyé les crédits nécessaires aux études et acquisitions de terrain. Les projets retenus sont inscrits au plan directeur cantonal (mesure P0404).

Projets de contournement de localités retenus dans le plan directeur cantonal :

1. contournement de Courtepin
2. contournement de Chiètres et Fräschels

Autres projets de contournement de localités :

3. contournement de Salvenach (classé dans l'étude cantonale d'intérêt prioritaire, catégorie 1)
4. contournement de Cormondes
5. contournement de Courgevaux

Projets d'assainissement :

A. Morat : raccordement direct Moosstrasse-A1 dans le cadre du secteur stratégique du Löwenberg
B. Ried bei Kerzers ; rond-point embranchement vers Ried
C. Gempenach ; rond-point Breitfeld, identifié comme point noir par le Canton
D. Barberêche ; assainissement La Sonnaz

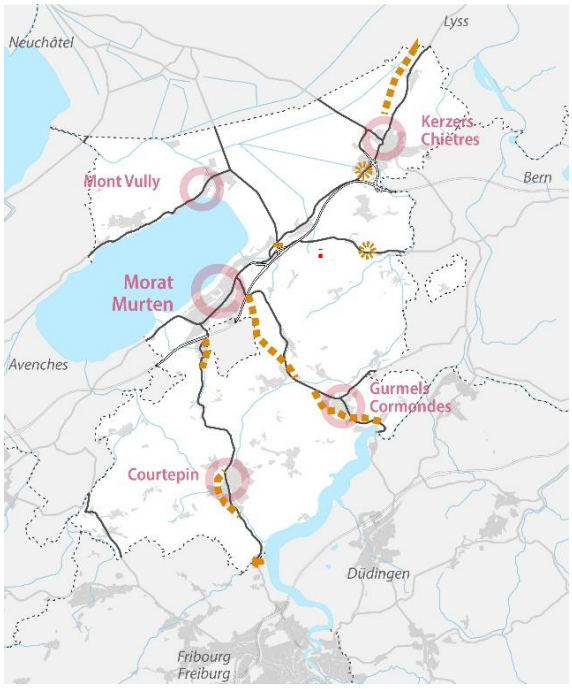

Fig. 5 : Projets routiers d'importance régionale

La Région prend acte de la priorisation, mais maintient tous les projets routiers jugés prioritaires du point de vue régional dans le concept territorial, afin de réserver leur tracé et d'éviter que les communes et les services de l'Etat n'entreprennent des projets ou planifications qui pourraient, à long terme, rendre leur réalisation plus compliquée, voire impossible.

2.5.4 Mobilité douce

Fiches de mesures M4, M5 et M6

Dans le domaine de la mobilité douce (MD), 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 locaux 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 ainsi que par la mise en œuvre des mesures qu'elle contient. En complément, la Région propose en concertation avec les communes des liaisons supplémentaires ou de remplacement dont l'objectif est de renforcer le maillage et la sécurité du réseau cantonal.

2.5.5 Transports multimodaux

Fiche de mesures M6

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 particulièrement important pour les gares de Morat, Chiètres et Sugiez. Le plan directeur régional intègre les résultats de la planification cantonale des parcs-relais. Les communes détiennent un rôle clé dans la mise en oeuvre de cette stratégie.

2.5.6 Renforcement de la fonction de charnière intercantonale

Fiche de mesures M7

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 des agglomérations de Berne et de Neuchâtel. Ces deux villes sont situées à moins d'une demi-heure de Morat et Chiètres, les deux centres les plus importants 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.

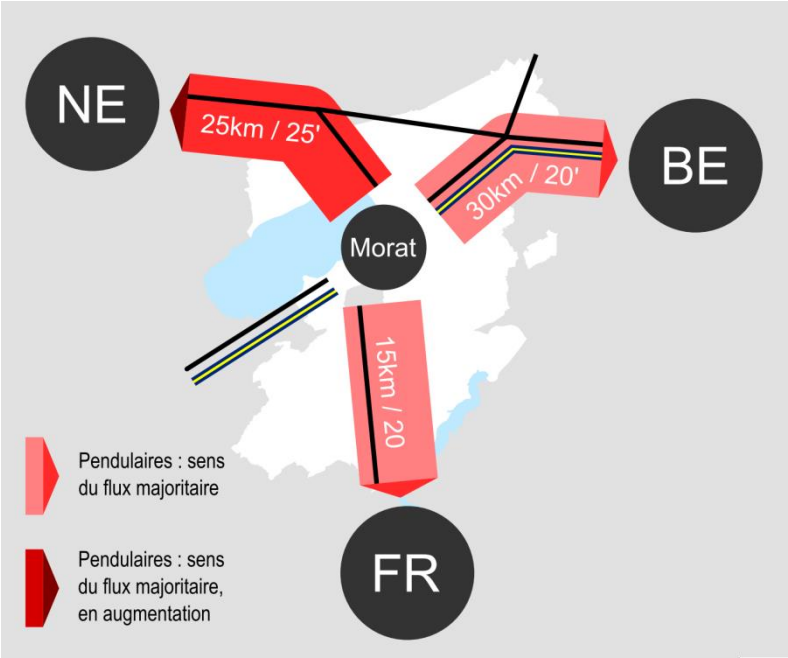

Fig. 6 : Situation géographique du district du Lac dans le contexte intercantonal

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'actions suivantes interviennent en premier plan pour atteindre cet objectif :

- 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'actions 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'actions 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 la qualité de vie et le développement économique 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. Pour s'assurer que cette pesée d'intérêts soit réalisée le plus en amont possible, les inventaires fédéraux et cantonaux en la matière figurent sur la carte de synthèse.

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 la mise en conformité du plan directeur régional.

Le district du Lac est concerné par un objet inscrit à l'inventaire des paysages d'importance cantonale. Il s'agit de la rive nord du lac de Morat (objet n°11). La Région définit plusieurs principes d'aménagement des rives des lacs orientés en faveur de la préservation de cet ensemble paysager. Elle s'approprie ainsi les recommandations cantonales formulées à ce sujet. Cette question est spécifiquement traitée au chapitre 2.4.8 et dans la mesure correspondante.

2.6.2 Forêt

Le plan directeur renvoie pour cette thématique à la planification cantonale directrice des forêts.

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 mesures E1

La planification cantonale de 2017 définit les lignes directrices pour l'évolution du traitement des eaux usées. Dans le district du Lac, trois STEP devraient prendre le relais des installations actuelles à l'horizon 2025 :

- Morat : la stratégie cantonale prévoit le raccordement de la STEP de Chiètres à celle de Morat, ainsi que la mise en place d'un traitement des micropolluants dans le cadre de l'agrandissement de cette dernière. Ce projet est important pour la région, car il doit intégrer les capacités nécessaires, à terme, au développement stratégique du secteur du Löwenberg.
- Pensier : il est prévu d'y raccorder les STEP de Grolley et Misery.
- Avenches : il est prévu d'y raccorder la STEP de Villarepos à l'horizon 2025-2030.

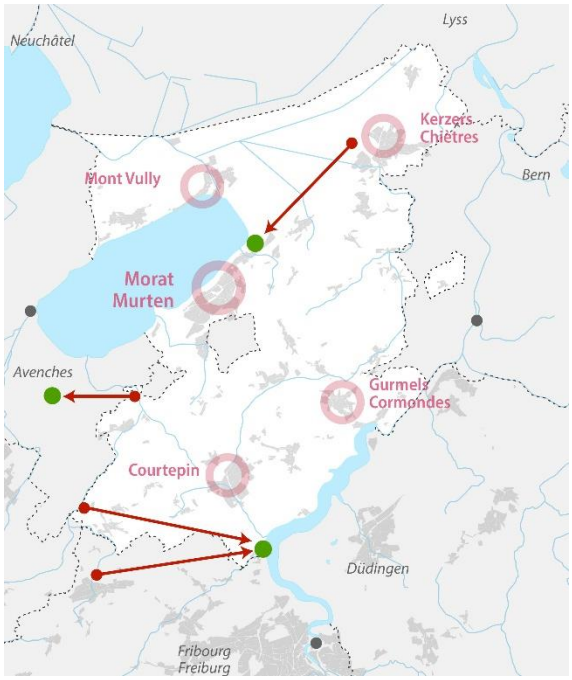

Fig. 7 : Planification cantonale des stations d'épuration

2.7.3 Gestion des déchets

Fiche de mesures E2

Les entreprises de récupération et de recyclage des déchets établies dans le district jouent un rôle important pour l'élimination des déchets. Ces entreprises souhaitent étendre leur exploitation, mais se voient confrontées à des difficultés considérables. 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, en coordination avec l'évolution de la fiche de projet P0301 du plan directeur cantonal, dont la première version n'a pas été approuvée par la Confédération.

La décharge de type B « Cornatze » à Wallenried est traité par la fiche de projet P0204 du plan directeur cantonal.

2.7.4 Energie

Fiche de mesures E3

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.

Par ailleurs, le site éolien de la Sonnaz est traité par la fiche de projet P0305 du plan directeur cantonal.

2.8 Tableau synoptique des lignes d'actions et des principes

En vue de la mise en œuvre du concept territorial, diverses lignes d'actions et principes s'imposent et sont résumées 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**	**Principe**
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 • Ajuster le périmètre des futures zones à bâtir.	• Concentrer l'urbanisation et les infrastructures d'importance régionale sur le centre régional et les centres locaux. • Promouvoir le développement de l'habitation dans les polarités secondaires desservies 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. • Localiser judicieusement le territoire d'urbanisation.
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 les polarités secondaires desservies par le chemin de fer. • Promouvoir la densification interne.

Zones d'activités et politique foncière du Canton		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale.	• Faire avancer le développement du secteur stratégique du Löwenberg.	• Réaliser les planifications tests pour concrétiser le développement du secteur stratégique.
Déterminer les zones d'activités d'importance régionale et en fixer les critères d'affectation et de gestion.	• 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.	• Elaborer des concepts de développement pour les trois zones d'activités d'importance régionale.
Répondre aux exigences cantonales en matière de gestion des zones d'activités.	• Développer un système de gouvernance afin d'avoir une vision globale de l'évolution des zones d'activités et des besoins d'intervention.	• Assurer une gestion régionale des zones d'activités.

Tourisme		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
Renforcer les pôles de développement touristique de la région.	• Renforcer les pôles touristiques régionaux du Vully et de Chiètres en sus du pôle touristique d'importance cantonale de Morat. • Améliorer l'offre d'hébergement de catégorie supérieure dans les pôles touristiques. • Améliorer la desserte par les transports publics des pôles 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 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 touristiques.	• Planifier et juridiquement assurer l'espace pour l'implantation d'importantes structures de tourisme et de loisirs dans les pôles 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**	**Principe**
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.

Rives des lacs		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
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. • Coordonner spatialement et dans son contenu la planification communale des rives des lacs des communes riveraines fribourgeoises. • Ancrer juridiquement les mesures découlant du plan régional des rives des lacs dans la planification communale des rives des lacs.	Nature et paysage : • Maintenir libres de toute influence humaine les secteurs protégés et déclarés écologiquement sensibles. • Préserver la structure caractéristique des paysages riverains, en particulier pour la rive nord du lac de Morat 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 : *Lac de Morat et canal de la Broye :* • 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. *Lac de Schiffenen :* • Maitriser les flux de visiteurs et gérer les conflits d'usage liés à l'utilisation récréative des rives. Mobilité : • Développer une desserte adéquate tous modes confondus pour les projets touristiques et projets d'infrastructures d'amarrage, en priorisant si possible la mobilité douce et les transports publics. Coordination : • Assurer la coordination de la planification des rives du lac avec le Canton de Vaud.

2.8.2 Transports

Concept global des transports		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
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 secteur stratégique du 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, Cressier).	• Assurer une desserte en transports publics de niveau D pour les futures extensions des zones d'activités.

Transports publics		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
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 centres 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**	**Principe**
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 du 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**	**Principe**
Améliorer les conditions cadre pour la mobilité douce dans les zones d'activités d'importance cantonale et régionale ainsi que dans les pôles touristiques, du sport et des loisirs.	• 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 du Lac, notamment dans les régions à forte fréquentation touristique comme les Grands-Marais et le Mont Vully.	• 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 local. • Intégrer les résultats de la planification du réseau cantonal des voies cyclables aux instruments de planification régionaux et communaux, mise en œuvre des mesures qui y figurent.

Transports multimodaux		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
Promouvoir les transports multimodaux et combinés.	• Générer les conditions pour un transbordement performant (P+R, respectivement B+R) aux gares de la région.	• Réaliser les infrastructures Parc+Ride, respectivement Bike+Ride selon la planification cantonale des parcs-relais, avec priorité sur les gares de Morat, Chiètres et Sugiez.

Charnière intercantonale		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
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**	**Principe**
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.	• Dans la pesée d'intérêts, intégrer dès le départ les espaces naturels et paysagers à préserver. • Intégrer la valorisation du paysage d'intérêt cantonal dans la planification des rives du lac de Morat.

2.8.4 Environnement

Evacuation des eaux usées		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
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 du Löwenberg).

Gestion des déchets		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe**
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 la planification d'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**	**Principe**
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'actions prioritaires et en structurant la mise en œuvre sous forme de fiches de mesures (cf. document A2).

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

Le 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. Les tâches que ces derniers doivent assumer lors de la concrétisation et de la réalisation des lignes d'actions 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 se 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'actions

- Toutes les lignes d'actions 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'actions 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 mesures), 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 locaux (art. 175, adaptations des plans d'aménagement locaux). 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.

Lignes d'actions

Les lignes d'actions 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 mesures 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 participe activement aux études d'approfondissement. 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 du 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 mesures y correspondante.

3.7 Financement des mesures

Des informations relatives au financement sont également incluses dans les fiches de mesures (cf. document A2). 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.