Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR) - Mise en conformité

A1 – 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

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 ... 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 locaux ... 10

2.4.2 Développement de l'habitat dans les polarités secondaires desservies par le chemin de fer ... 11

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

2.4.4 Promouvoir un habitat densifié ... 12

2.4.5 Territoire d'urbanisation ... 13

2.4.6 Conditions visant à créer des places de travail supplémentaires ... 13

2.4.7 Préserver et promouvoir l'attrait touristique de manière ciblée ... 22

2.4.8 Planification des rives des lacs ... 26

2.5 Mobilité ... 31

2.5.1 Mobilité combinée ... 31

2.5.2 Transports publics ... 32

2.5.3 Transports individuels motorisés ... 32

2.5.4 Mobilité douce ... 35

2.5.5 Transports multimodaux ... 35

2.5.6 Renforcement de la fonction de charnière intercantonale ... 35

2.6 Espace rural et naturel ... 36

2.6.1 Soigner la nature et les paysages ... 37

2.6.2 Forêt ... 39

2.7 Environnement ... 39

2.7.1 Protection de l'air et protection contre le bruit ... 39

2.7.2 Evacuation des eaux usées ... 40

2.7.3 Gestion des déchets 41
2.7.4 Energie 41
2.8 Tableau synoptique des lignes d'actions et des principes 42
2.8.1 Urbanisation et équipement 42
2.8.2 Transports 45
2.8.3 Espace rural et naturel 47
2.8.4 Environnement 47
3. Principes de la mise en œuvre 49
3.1 Principe de la subsidiarité 49
3.2 Répartition des tâches 49
3.3 Tâches communales 49
3.4 Tâches régionales 50
3.5 Tâches cantonales 51
3.6 Intégration de tiers 52
3.7 Financement des mesures 52

1. Introduction

Le plan directeur régional du district du Lac ~~révisé en 2014~~ 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

~~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~~ En 2021, la partie A (concept territorial et fiches de mesures) a été ~~rédigée~~ révisée en ~~allemand~~ français et ensuite traduite en ~~français~~ allemand par un bureau spécialisé. Le cas échéant, c'est donc la version ~~allemande~~ française qui sert de référence.

1.2 Une d~~D~~émarche ~~facultative~~pionnière

~~Dans le canton de Fribourg, l'élaboration d'une planification directrice régionale est facultative~~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. ~~Il est dès lors parfaitement légitime que la Région~~ L'Association des communes du district du Lac a alors ~~définisse~~ ~~ses propres~~ 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. ~~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.

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 ~~divers~~ trois 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 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~~hibernal faisant défaut~~.
- Capacités d'hébergement hôtelières 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'une part~~d'abord à partir des atouts existants et~~ à valoriser, à partir des atouts existants~~dans la mesure du possible~~, les potentiels qui attendent encore d'être exploités~~. D~~ et d'autre part~~, il faut essayer~~ de corriger les faiblesses identifiées, ~~pour~~ 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 ~~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 révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)~~ du 1er mai~~ en 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. D~~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 ~~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 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 ~~(2002) et au Guide d'aménagement régional en vigueur (daté de 2003)~~, avec les chapitres « urbanisation et équipements », « ~~transports~~ 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 ~~les~~ des 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.

En effet, en sus de ~~ses~~ ces 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.

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 ~~intercommunaux~~locaux

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

Les autres localités doivent renouveler ~~garder~~leurs habitants et leurs actifs, sans toutefois qu'ils ne s'accroissent~~ître~~ 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 ~~d'introduire un échelon hiérarchique supplémentaire et de définir des centres intercommunaux~~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 ~~intercommunaux~~locaux

Fiches de mesures ~~1~~U2 et ~~11~~U12

L'identification de centres ~~intercommunaux~~ 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 ~~intercommunaux~~ locaux suivants :

- ~~CLIC~~ Chiètres ~~(communes de Chiètres et de Ried bei Kerzers)~~
- ~~CLIC~~ Sugiez ~~Vully (communes du Bas-Vully et du Haut-Vully)~~
- ~~CLIC~~ Courtepin ~~(communes de Courtepin et de Wallenried)~~
- ~~CLIC~~ Cormondes ~~(commune de 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 ~~intercommunaux~~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.

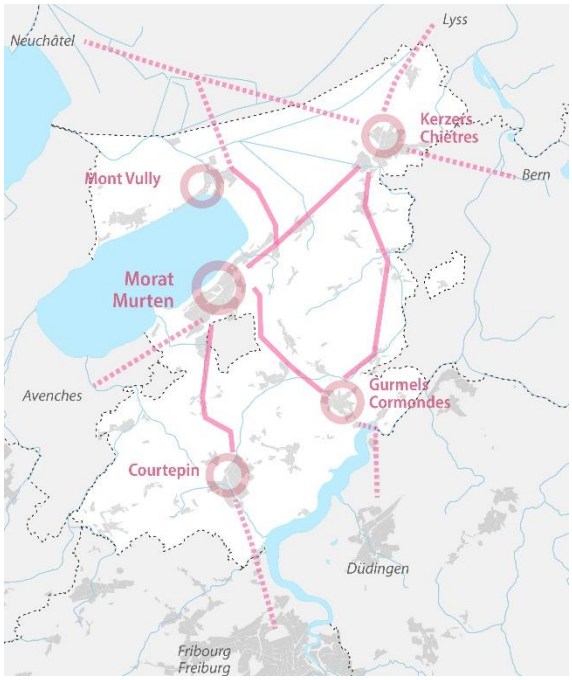


Fig. 1 : Structure des centres du district du Lac

Le centre régional et les quatre centres ~~intercommunaux~~ 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~~sites hors centres régional et intercommunaux, mais~~ desservies par le chemin de fer

Fiche de mesures ~~2~~U3

En ~~plus~~ complémentarité du centre régional et des centres ~~intercommunaux~~locaux, le district du Lac compte plusieurs ~~villages~~ 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 ~~des Communes de Fräschels, Galmiz, Cressier et Barberêche allant vers le~~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.

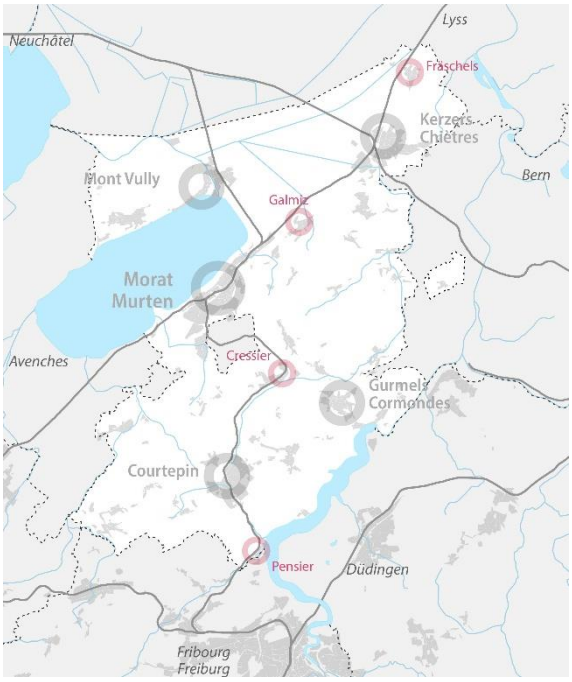


Fig. 2 : ~~sites hors centres régional et intercommunaux, mais~~ polarités secondaires desservies par le chemin de fer

2.4.3 ~~Maintien des villages à l'extérieur des centres~~ Renouvellement de la population, des emplois et des services dans les villages

Fiche de mesures ~~3~~U4

Les villages à l'extérieur des centres et polarités secondaires ~~et sans desserte ferroviaire~~ doivent disposer de moyens adéquats pour ~~retenir~~ renouveler leur~~s habitants~~ population, leurs emplois et leurs services~~en leur sein~~ tout en augmentant la qualité de vie, mais sans pour autant favoriser une augmentation substantielle de leur nombre. ~~Cependant, i~~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~~ renouvellement des habitants et des emplois, la Région soutient, dans des cas bien justifiés, un ~~certain~~ 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 ~~4~~U5

~~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 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 ~~2013~~2018, la population résidente du district du Lac comptait quelque ~~33'924~~ 36'800 personnes. Selon le scénario ~~(cf. pour comparaison le document de base D 2.5)~~ moyen, une croissance démographique de ~~15 à 40~~8 % d'ici ~~2025~~ 2035 est plausible, ce qui correspond à env. ~~5'000~~ 3'000 ~~à 13'500~~ personnes supplémentaires (4'000 selon le scénario haut).

Le district du Lac souhaite ~~aussi à l'avenir~~ tirer profit de sa situation avantageuse ~~et~~ pour 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, i~~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~~ polarités secondaires .
- Promouvoir la densification vers l'intérieur.
- Amener les communes à ~~fixer clairement~~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 ré~~soudre le problème~~équilibrer ~~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~~dotée d'une stratégie régionale de l'emploi et des zones d'activités.

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

- le secteur stratégique Löwenberg ;
- ~~les~~ la zone~~s~~ 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

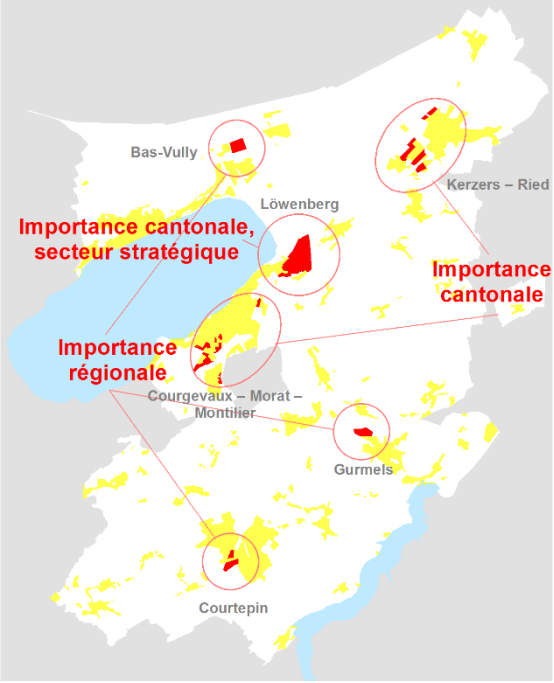
maximiser la création d'emplois, la Région choisit d'attribuer une grande partie de ce potentiel au développement des zones au rayonnement régional voire suprarégional. Dans les zones d'importance locale, la priorité est placée sur le maintien des activités existantes. Ce potentiel d'extension est donc 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).



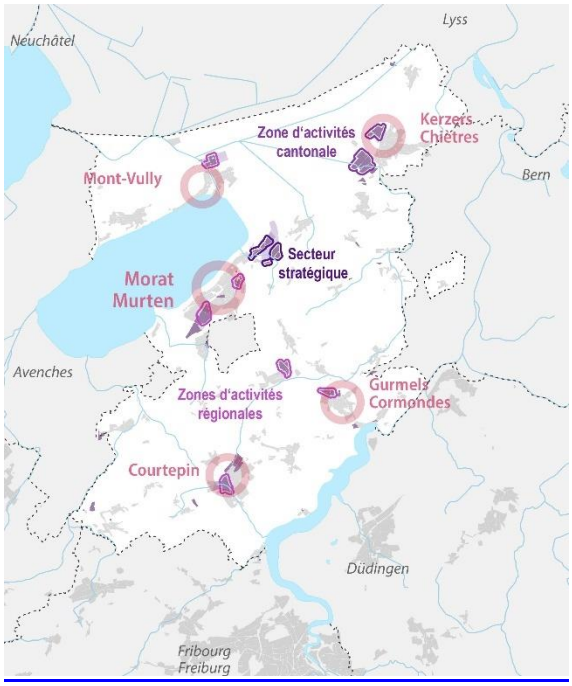


Fig. 3 : Zones d'activités d'importance supracommunale du district du Lac[2]

Secteur stratégique Löwenberg

Fiches de mesures 5U6 et U10

Le Plan directeur cantonal place le secteur stratégique de 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.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 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.

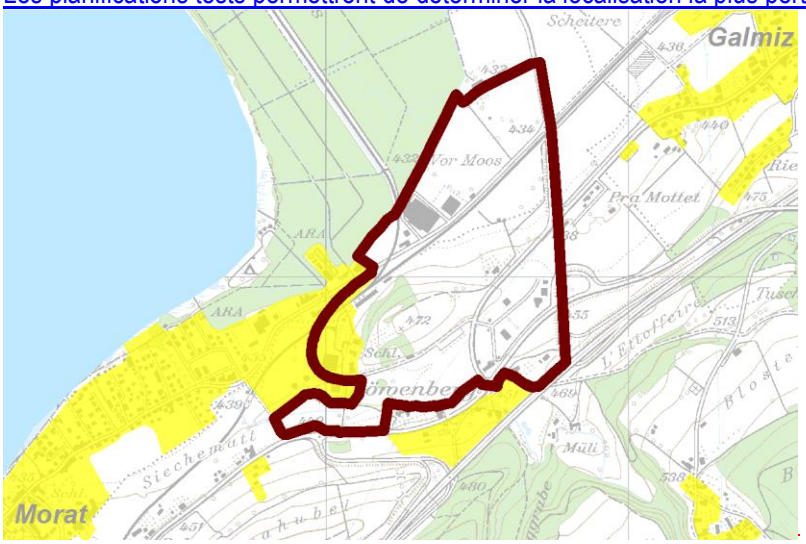
Une étude de faisabilité financée par le Canton est disponible. Ellea défini le périmètre, les différents sites de développement et les prochaines tâches à accomplir en vue d'une planification plus approfondiepour la procédure de planification. Le secteur stratégique du Löwenberg offre un terrain de 620 hectares (dont 15 hectares déjà affectés) et un potentiel en surface de plancher de quelque 200'000 m², ce qui permet la création de 1'800 à 3'000 emplois selon la densité de construction. Sur

---

[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.

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 ~~c~~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 ~~c~~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.



~~Fig. 4 : Secteur stratégique Löwenberg~~

~~Après que le Canton a amorcé la planification de ce secteur stratégique, l~~La Région attribue le potentiel d'extension du secteur stratégique et veille à son utilisation optimale. ~~reprend maintenant les rênes.~~ Les Communes de Morat et de Montilier pilotent~~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~~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~~s~~ d'activités d'importance cantonale de Chiètres

Fiches de mesures ~~6 et 12~~U7 et U10

~~Selon l~~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~~ définit une zone d'activités d'importance cantonale à Chiètres.

~~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~~Lors de la révision de son plan d'aménagement local (PAL) en avril 2014, ~~elle~~ la ~~C~~commune a ~~en effet~~ 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 s~~er~~ont 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 ~~7, 8 et 12~~U8 et U10

Avec la gestion régionale de ses zones d'activités, le district du Lac a introduit précocement une démarche novatrice. ~~Si l'on veut~~Pour renforcer durablement ~~les centres intercommunaux, il faut les doter d'un rapport équilibré entre l'habitat et l'emploi~~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 ~~secteurs pour la future réalisation de~~ zones d'activités régionales. Le renforcement du centre régional, ~~et~~ 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. ~~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, 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 ~~le cadre de la révision de~~ leur plan ~~d'aménagement local~~directeur communal respectif, elles ~~les communes du Bas-Vully et de Courtepin~~ ont déjà fixé les surfaces ~~correspondantes dans leur Plan directeur communal respectif~~permettant l'extension de ces zones d'activités régionales lorsque le besoin se présentera. ~~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~~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 ~~futures~~ 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 ~~un centre intercommunal~~les périmètres prévus au plan directeur régional.
- Elle doit~~, si possible, être spatialement contiguë~~ se rattacher aux zones d'activités existantes~~ ou planifiées~~.
- ~~Elle~~ 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~~doit se situer à proximité d'un accès à l'autoroute et être directement connectée à une route cantonale~~.
- L~~a surface d'un secteur pour la création d'une future zone d'activités régionale doit au moins atteindre 5 hectares~~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.
- ~~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~~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 ~~en premier lieu la tâche de soulager les zones d'activités d'importance locale~~ pour vocation première d'accueillir de nouvelles entreprises~~. Parmi les entreprises pouvant s'y installer se trouvent des « nouvelles venues » souhaitant s'établir dans le district et d'autres~~, ainsi que les entreprises déjà ~~existantes~~ implantées dans le district souhaitant se déplacer ou se développer.

- Les entreprises implantées ~~doivent~~ peuvent exercer un rayonnement local ~~ou~~, 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 :

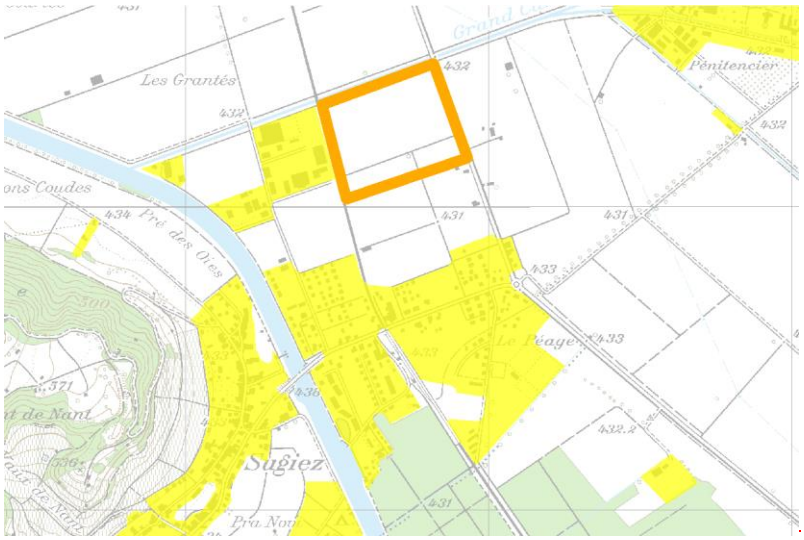
- Les zones d'activités régionales sont développées en étroite collaboration entre la commune concernée et la Région.
- La gestion des zones d'activités d'importance régionale est une tâche de la Région. Elle attribue les extensions de zones d'activités régionales en priorisant les projets et veillant à l'utilisation optimale des surfaces.
- ~~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 l~~a Région. Avec l~~'Association ~~des communes~~régionale du Lac~~, 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 se déroulent~~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 et les prescriptions du plan directeur cantonal. ~~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.~~

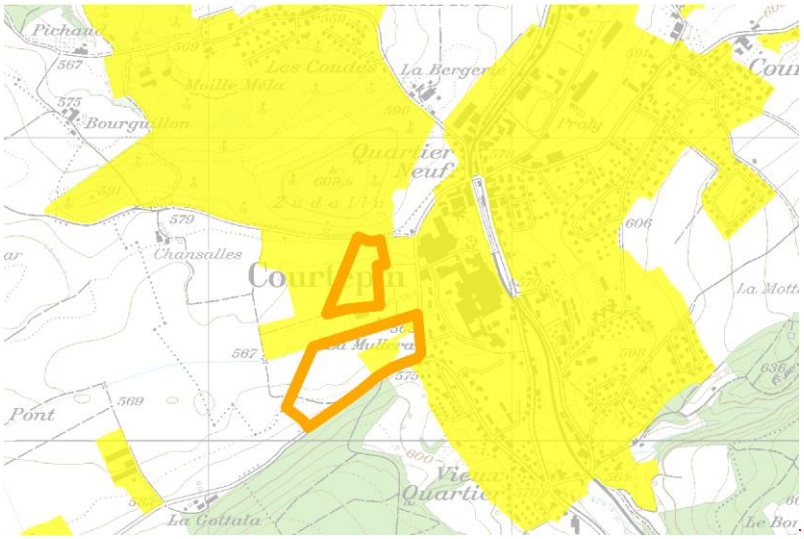
Les zones d'activités régionales sont conçues de manière à ne pas concurrencer les zones d'activités d'importance cantonale, au profit d'une logique de complémentarité. ~~Avec la gestion régionale de ses futures zones d'activités, le district du Lac introduit une démarche innovatrice. Il contribue à 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.~~



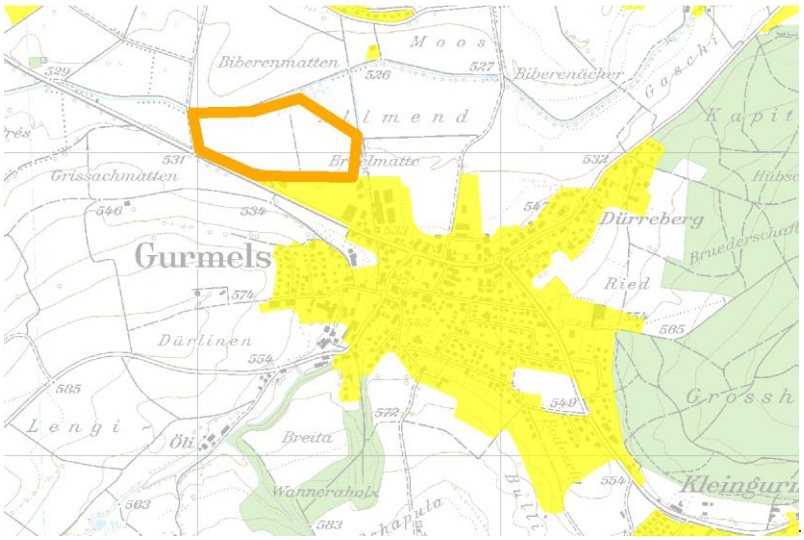
~~*Fig. 5 : Zone d'activités régionale du Vully[3].*~~

~~*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.*~~

Zones d'activités d'importance locale

---

[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.~~

Fiches de mesures U9 et U10

La ~~délimitation, la planification et l'exploitation~~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. ~~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.~~

2.4.7 Préserver et promouvoir l'attrait touristique de manière ciblée

Fiches de mesures ~~9 et 10~~U11 et M5

~~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~~ Acteur de coopérations touristiques à l'échelle des Trois lacs, le district ~~du Lac~~ souhaite ~~également à l'avenir~~ pérenniser sa vocation touristique et valoriser ~~ces forces~~ses atouts~~-~~ ~~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~~: 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 ~~large accès à la navigation~~lien à l'eau 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. 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 ~~(les communes de Morat, Montilier, Meyriez et Courgevaux)~~ comme pôle ~~de développement~~ touristique d'importance cantonale. Le PDR confirme Mont-Vully et Chiètres comme pôles touristiques d'importance régionale. ~~Cette désignation n'est pas contestée par la Région.~~

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

- Le pôle ~~du~~ de Mont- 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 d~~liées à ses paysages, à ~~les~~ ses villages viticoles et ~~le~~ au lac. ~~;~~
- Le pôle de Chiètres ~~(commune de Chiètres)~~, avec le site du Papiliorama et ses offres spécifiques telles que ~~le Papiliorama,~~ 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.

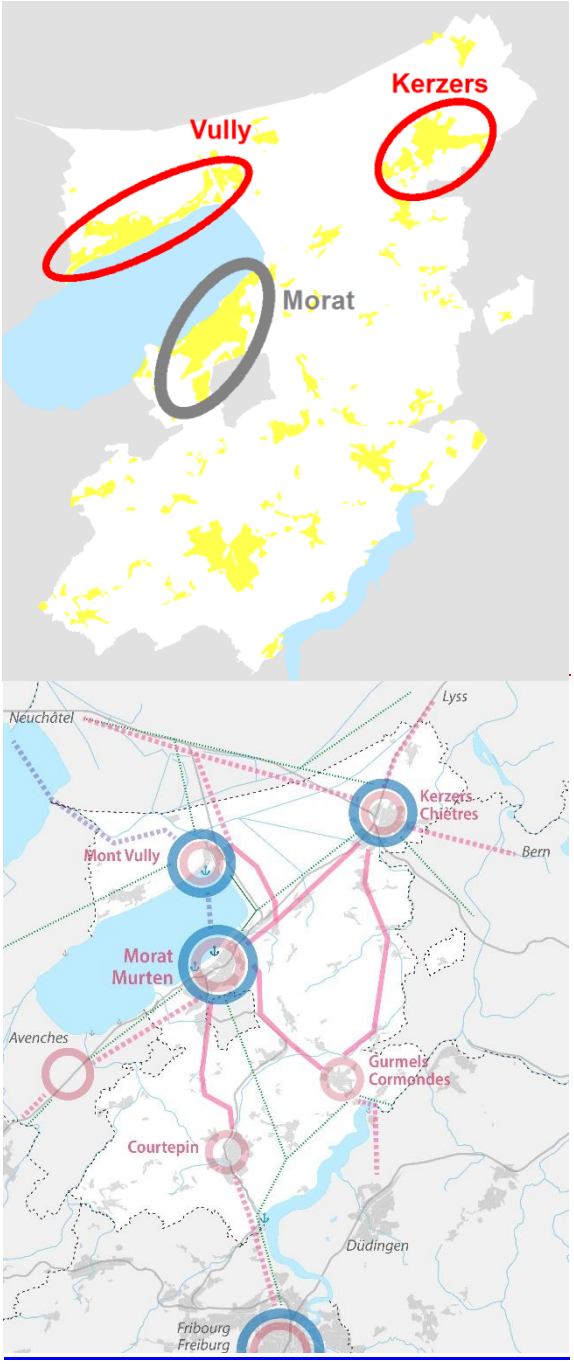


Fig. 4 : Pôles ~~de développement~~ touristiques dans le district du Lac

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 touris~~tiques et de détente~~me et de loisirs sur les trois pôles de Morat, ~~du~~ de Mont-Vully et de Chiètres. La création d'éventuelles installations liées à des localisations 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 2.4.6).

- 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. ~~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).~~ Elle doit être encouragée dans les pôles touristiques, notamment au Papil~~l~~iorama.
- Améliorer les réseaux des transports publics et de ~~la~~ mobilité douce liés aux pôles ~~de développement~~ touristiques, les lier entre eux ~~et~~, 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 ~~(chap. 6, Implantation d'installations de tourisme et de loisirs)~~.

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 ~~développement des infrastructures touristiques~~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 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 mise 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.~~

~~2.4.9~~2.4.8 Planification des rives des lacs

Fiches de mesures ~~20~~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.

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

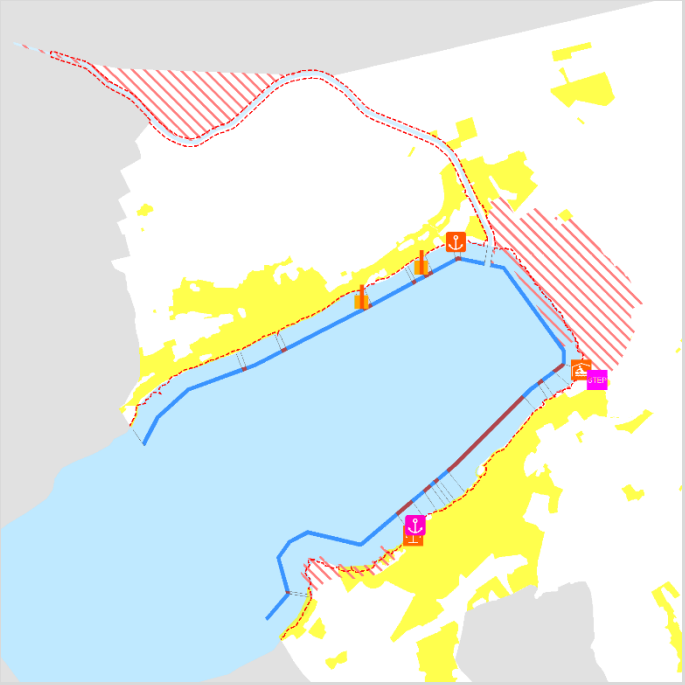
~~L'approche méthodologique et le contenu déterminant de la planification des rives du lac ont été fixés en collaboration avec les services mentionnés ci-dessus. L~~Conformément aux nouvelles dispositions du plan directeur cantonal, les principes et les objectifs du plan directeur intercantonal des rives sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat datant de 1983 sont~~dans la mesure du possible maintenus~~ 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 ~~à venir~~ des places d'amarrage, nombreuses et spatialement dispersées, ~~et~~ 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. ~~A l'extérieur des~~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, ~~la répartition des zones protégées et des secteurs de développement n'est pas irrémédiablement gravée dans le marbre. D~~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 ~~deux~~ plusieurs secteurs ~~intercommunaux (Haut-Vully/Bas-Vully, respectivement Morat/Montilier/Meyriez/Greng)~~ et informe sur les infrastructures majeures existantes ou planifiées (installations portuaires, ~~places d'amarrage collectives,~~ 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.



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

Pour le lac de Morat, ~~L~~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 ~~suivante (fig. 14)~~ 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		Total par Commune
	Pontons	Port	
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 ~~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 l~~Le Canton ~~qui~~ est responsable ~~pour~~ de la gestion du nombre maximal des places d'amarrage 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'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 ~~l'aménagement~~ 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.~~En concertation avec les autorités cantonales, il est renoncé à élaborer un plan régional de protection des rives du lac de Schiffenen.~~

~~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 Fouz, Hormut et du Camping du Chablais. Ces ports ne sont pas représentés sur la carte de synthèse en annexe~~

2.5 ~~Transports~~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.

~~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~~Mobilité combinée

Fiche de mesures ~~12~~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~~s~~ de mesures~~s 12 et 13~~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 ~~12, 14 et 15~~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.

~~Suite au refus du peuple suisse d'augmenter le prix de la vignette autoroutière en novembre 2013, l~~Le réaménagement de la Moosstrasse ~~reste de propriété du Canton. Par conséquent, ce dernier reste le partenaire de discussion pour la Région pour la coordination entre les~~est prioritaire, car il est lié à plusieurs projets de développements régionaux ~~et le réseau routier supérieur~~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).

~~Une concertation opportune et approfondie entre les intentions de planification régionales et les intentions du~~La coordination nécessaire entre la Région et le 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 (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 ~~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. 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 ~~Kerzers; rond-point Sortie A1 / Murtenstrasse~~
B. Ried bei Kerzers ; rond-point embranchement vers Ried
C. Gempenach ; rond-point Breitfeld, identifié comme point noir par le Canton

~~Morat; rond-point Sortie A1 vers Morat / raccordement vers Lausanne~~

D. Barberêche ; assainissement La Sonnaz

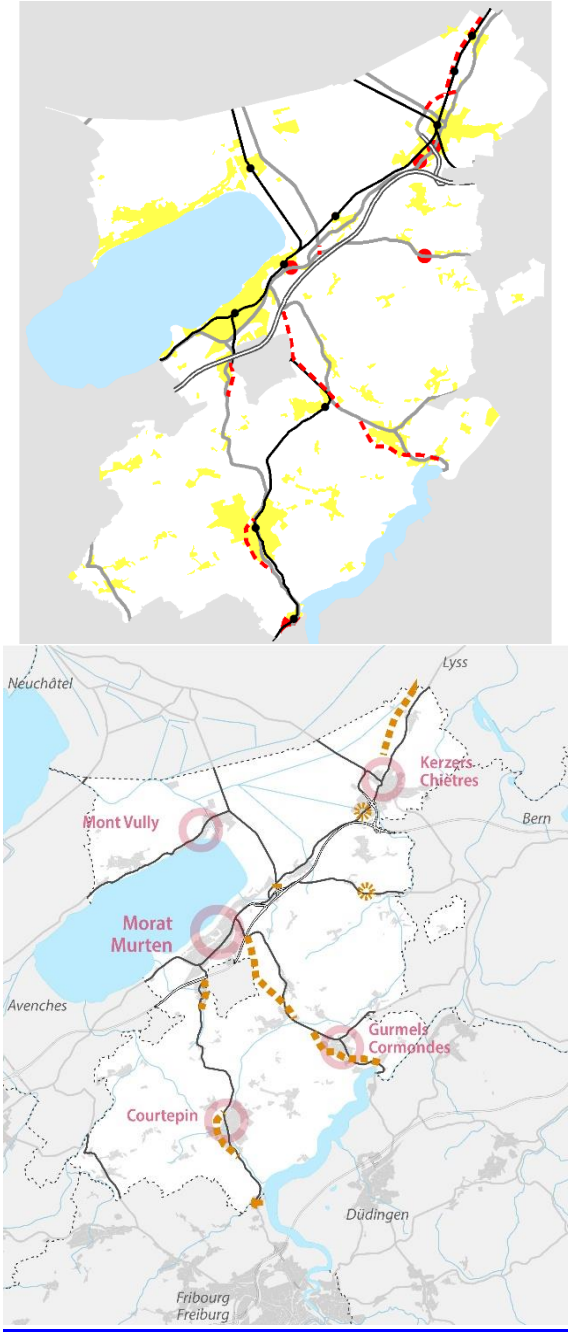


Fig. 5 : Projets routiers d'importance régionale

~~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~~ la 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, afin de réserver leur tracé et d'éviter que 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~~ n'entreprennent des projets ou planifications qui pourraient, à long terme, 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 mesures ~~10, 12, 16 et 17~~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 ~~intercommunaux~~ 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 ~~(en voie d'élaboration par le Canton)~~ 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 ~~17~~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 ~~notamment valable~~particulièrement important 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~~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 ~~18~~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 ~~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 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.

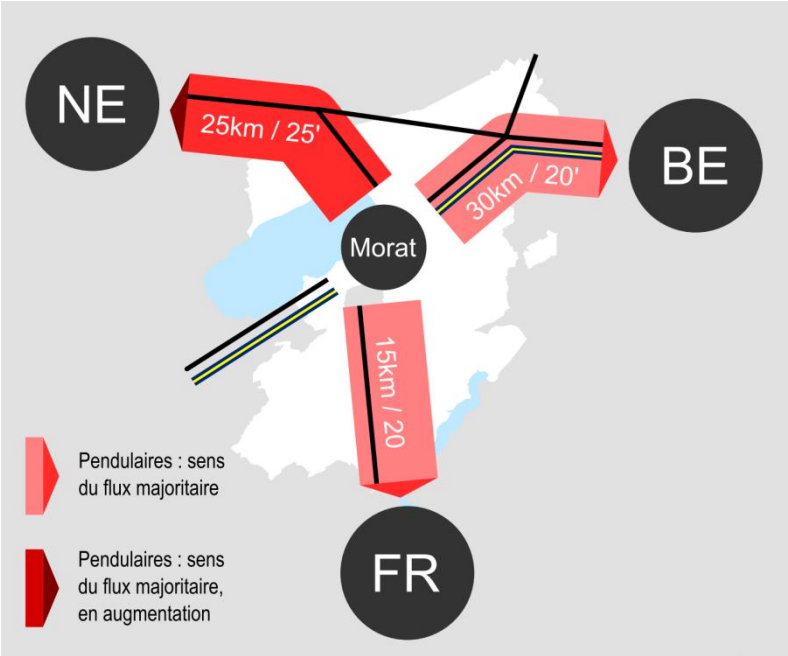


Fig. 6 : Situation géographique du district du Lac dans le contexte intercantonal

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 ~~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. 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.

~~***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.~~

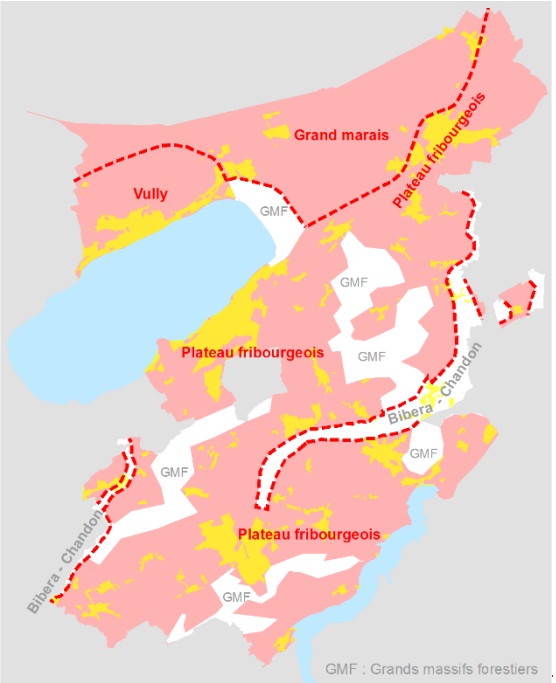
~~Pour stimuler les actions dans le domaine de la protection des biotopes et des espèces, la Région établit un état de lieu et, sur cette base, établit un programme de travail global régional. Les communes s'organisent alors en sous-régions, afin d'établir les conceptions d'évolution du paysage (CEP) 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~~ plan d'aménagement local à une révision totale et ainsi mis en œuvre les directives régionales dans leur ~~Plan~~ 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~~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

~~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 «~~plan directeur renvoie pour cette thématique à 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 mesures ~~22~~E1

~~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).~~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 ~~. 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 L~~: 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.

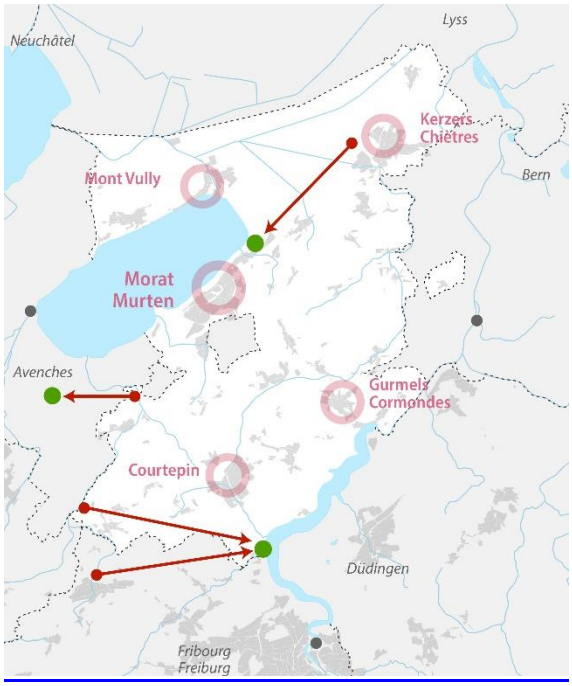


Fig. 7 : Planification cantonale des stations d'épuration

2.7.3 Gestion des déchets

Fiche de mesures ~~23~~E2

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~~ Ces ~~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~~.~~, 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 ~~24~~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 ~~mesures~~principes

En vue de la mise en œuvre du concept territorial, diverses lignes d'actions et ~~mesures~~ principes s'imposent et sont ~~énumérées en~~ 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**	**~~Mesure~~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 ~~intercommunaux~~locaux. • Promouvoir le développement de l'habitation ~~à l'extérieur des centres aux endroits~~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 ~~d'autres endroits~~les polarités secondaires desservies 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**	**Principe~~Mesure~~**
Déterminer et développer les zones d'activités d'importance cantonale.	• Faire avancer le développement du secteur stratégique du 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.~~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.	• ~~Analyser les restrictions de la planification et d~~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.~~
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	• Assurer une gestion régionale des zones d'activités.

	d'activités et des besoins d'intervention.	

Tourisme		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe~~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**	**Principe~~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.

Rives des lacs		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe~~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 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~~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 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).	• ~~Desservir les zones d'activités cantonales et régionales en harmonisation avec les infrastructures de transport existantes, afin de gérer le volume de circulation généré.~~Assurer une desserte en transports publics de niveau D pour les futures extensions des zones d'activités.

Transports publics		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe~~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 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~~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 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~~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~~ touris~~me~~tiques, 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 ~~intercommunal~~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~~Mesure~~**
Promouvoir les transports multimodaux et combinés.	• ~~En lien avec l'introduction de la S-Bahn (RER), g~~Générer les conditions pour un transbordement performant (P+R, respectivement B+R) aux gares de ~~Morat, Chiètres et Sugiez~~la région.	• ~~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~~selon la planification cantonale des parcs-relais, avec priorité sur les gares de Morat, Chiètres et Sugiez.

Charnière intercantonale		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe~~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**	**Principe~~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.	• 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. ~~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".~~

~~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**	**Principe~~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 du Löwenberg).

Gestion des déchets		
Objectif	**Ligne d'action**	**Principe~~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~~ 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~~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'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. ~~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 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~~, 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'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 ~~pilote les~~participe activement aux 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 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 (~~chapitre 4~~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.

~~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.~~