

# DISTRICT DE LA BROYE-VULLY

Plan directeur régional intercantonal de la Broye

## PROGRAMME D'AMENAGEMENT REGIONAL (PAR)



### Vision stratégique

*Version finale*

Givisiez, décembre 2021

Mise à jour mars 2025

---

## Table des matières

---

<b>1</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>2</b>
1.1	Contenu du document et portée juridique .....	2
<b>2</b>	<b>Vision stratégique .....</b>	<b>3</b>
2.1	Stratégies sectorielles.....	4
<b>3</b>	<b>Urbanisation .....</b>	<b>5</b>
3.1	Territoire d'urbanisation .....	5
3.2	Réseau de centres .....	6
3.3	Zone d'activités et pôles de développement .....	8
<b>4</b>	<b>Mobilité.....</b>	<b>14</b>
4.1	Stratégie Mobilité.....	14
4.2	Transports publics .....	14
4.3	Mobilité combinée .....	16
4.4	Amélioration des infrastructures existantes et partage de l'espace routier .....	18
4.5	Mobilité douce : réseaux cyclables utilitaires et touristiques.....	19
4.6	Mobilité douce : chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre.....	20
<b>5</b>	<b>Rives des lacs .....</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Environnement .....</b>	<b>23</b>
	<b>ADOPTION ET APPROBATION.....</b>	<b>25</b>

---

# 1 Introduction

---

## 1.1 Contenu du document et portée juridique

Ce rapport stratégique présente d'abord la vision du développement territorial de la Broye à l'horizon des 15-20 prochaines années<sup>1</sup>. Le projet de territoire souhaité par la Région est également illustré sur la carte de vision stratégique qui est jointe au Programme d'aménagement régional (PAR). Cette carte permet de spatialiser les stratégies territoriales que la Région souhaite poursuivre sur le moyen-long terme pour atteindre ses objectifs.

Les différentes stratégies thématiques sont présentées à partir du chapitre 3. Le volet stratégique du PDR de la Broye traite les thématiques obligatoires arrêtées par le cadre légal fribourgeois. Le volet opérationnel (mise en œuvre du PDR) fera l'objet de deux documents distincts par Canton.

Le présent document (pour le chapitre 2.1 « Vision stratégique » et pour les objectifs et lignes d'action de toutes les stratégies sectorielles), ainsi que la carte « Vision stratégique » qui l'accompagne, constituent les documents liants du volet stratégique du plan directeur régional intercantonal de la Broye. Ils viennent compléter et préciser les dispositions des Plans directeurs cantonaux vaudois et fribourgeois.

---

<sup>1</sup> À l'horizon des 10-15 prochaines années, selon le Plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant)

## 2 Vision stratégique

### PROJET DE TERRITOIRE

Ce PDR intercantonal vient répondre à des enjeux importants en lien avec la structure complexe enclavée des deux districts de la Broye (FR) et de la Broye-Vully (VD). Cette situation appelle une approche de développement coordonnée fonctionnant au-delà des découpages administratifs pour encourager une vision et une planification du territoire à une échelle régionale.

**Le souhait de la Région est de proposer une stratégie commune pour les deux districts qui dépasse les limites cantonales et communales pour tendre vers un développement cohérent et adapté à toute la région.**

La Broye est marquée par la présence d'un fort **bipôle de développement** Estavayer - Payerne à forte attractivité ; pôles d'emplois, qualité du réseau de transports publics, offre en services et infrastructures publics, patrimoines culturels immobiliers et historiques sont présents et sont à développer dans ce secteur.

Ce bipôle est connecté aux autres centres grâce à l'autoroute et un **réseau ferroviaire** qu'il convient de **renforcer** afin d'avoir une **cohérence** entre le réseau de centres et le réseau de transports.

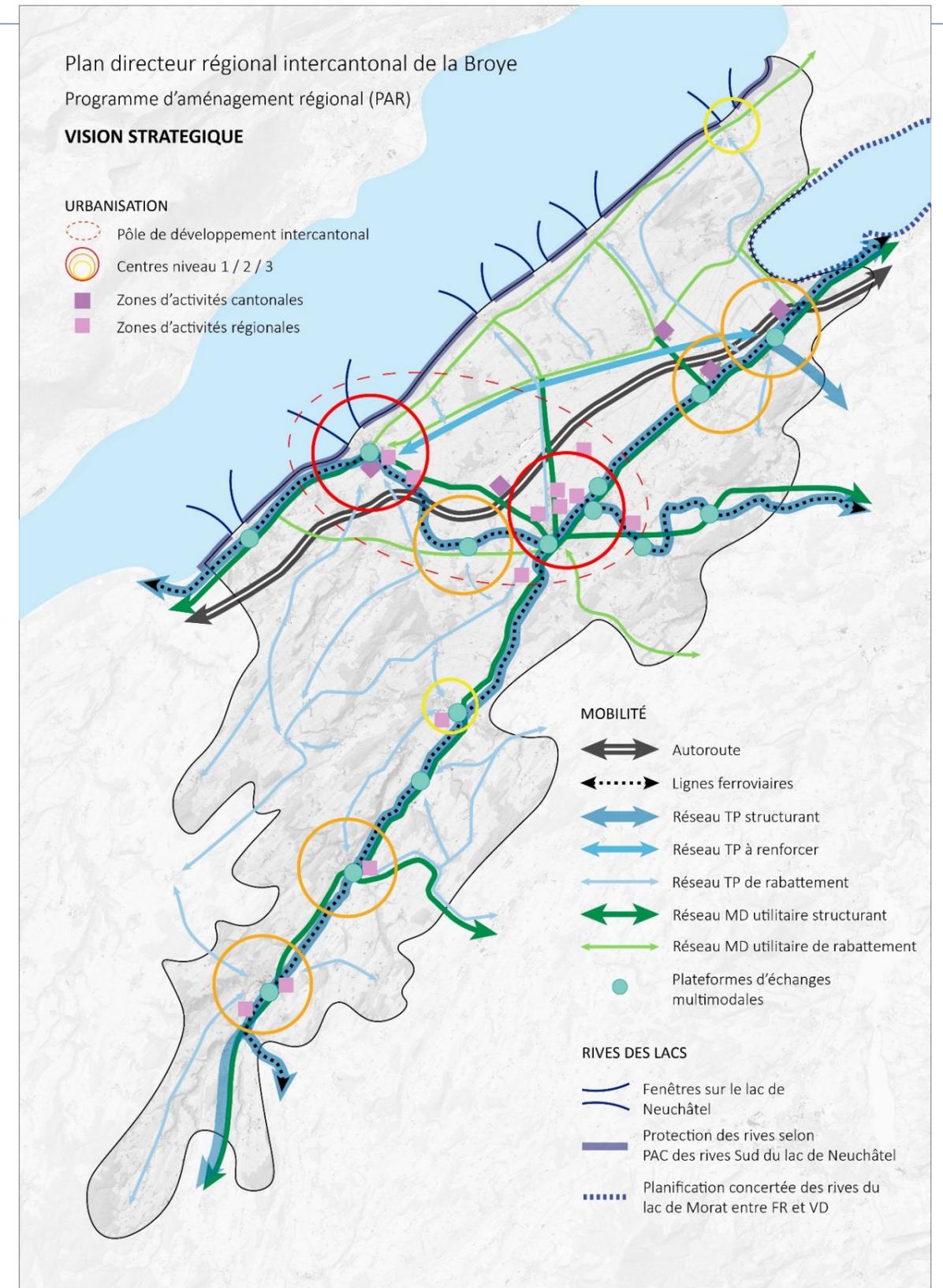
Afin d'assurer un **accès équitable** à toute la population aux infrastructures et services, ces derniers doivent se situer dans les centres broyards (centres niveau 1, 2, 3), avec une **amélioration de la connectivité en transports publics entre les centres et vers les centres**. C'est également autour de ces centres que viennent graviter les zones d'activités cantonales et régionales de la Broye.

Des lignes de bus sont à renforcer, afin de compléter le réseau structurant de transports publics. Ce sont vers les principaux arrêts de transports publics que sont **favorisées les plateformes multimodales**, accessibles en mobilité douce et disposant de P+R et B+R.

La Broye est également caractérisée par la **présence des lacs de Morat et de Neuchâtel**. La Région souhaite mettre en avant la multitude d'activités que les lacs peuvent offrir, tout en veillant à respecter et protéger les habitats de la faune et la flore locales.

### OBJECTIFS

- ◆ **Localiser les potentiels d'extension du territoire d'urbanisation et de développement des zones d'activités dans les centres**, et améliorer les connectivités entre et vers les centres
- ◆ Préserver les terres agricoles, le paysage et les infrastructures écologiques en **favorisant un développement vers l'intérieur** et une densification de qualité
- ◆ **Promouvoir la vocation des zones d'activités** afin de valoriser l'économie régionale et veiller à leur accessibilité et à leur bonne localisation
- ◆ **Assurer un accès équitable** aux équipements et infrastructures publics pour toute la population, en localisant ces derniers dans les centres et en renforçant les possibilités de connexions entre les différents modes de transport (plateformes multimodales)
- ◆ **Amener de la cohérence** entre le réseau de centres et le réseau de transports publics en venant **renforcer** ce dernier
- ◆ **Favoriser l'utilisation TP et MD** par l'amélioration de ces réseaux, la promotion de la mobilité combinée ainsi que le développement des interfaces entre ces deux modes de transports
- ◆ **Identifier la vocation des rives des lacs** afin de différencier les secteurs à préserver, à valoriser et à développer, et veiller à leur accessibilité via une coordination avec le développement du réseau TP et MD
- ◆ **Communiquer et accompagner** les collaborations intercantionales et intercommunales, notamment en matière de zones d'activités, mobilité et rives des lacs, afin de permettre un développement cohérent et une utilisation rationnelle des sols



## 2.1 Stratégies sectorielles

---

Les chapitres présentés dans la suite du rapport font état des stratégies sectorielles de la Région. Les thématiques liées à l'urbanisation, la mobilité, les rives des lacs et l'environnement y sont développées.

Chaque chapitre est introduit par un texte permettant de mettre en contexte la thématique et résumant la vision de la Région. Ensuite, un tableau présente les enjeux et les objectifs auxquelles la Région souhaite répondre. Les enjeux sont repris du rapport final du diagnostic du PDR (mars 2020), mis à jour et complétés. Cela permet de faire le lien entre les deux documents tout en assurant la cohérence entre le processus de diagnostic et la stratégie.

Finalement, un tableau synthétise les lignes d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de la Broye. Les lignes d'actions constitueront la base pour la suite du PDR et notamment pour l'identification des mesures et projets à mettre en œuvre dans le volet opérationnel. Les thématiques associées identifiées sont les autres thématiques développées dans le cadre du PDR pour lesquelles une coordination est nécessaire.

### 3 Urbanisation

#### 3.1 Territoire d'urbanisation

##### CONTEXTE

Le territoire d'urbanisation représente la dimension totale des surfaces vouées à l'urbanisation, en tenant compte des prévisions de développement démographique et des emplois.

Il est important pour la Région que les centres bénéficient de suffisamment de potentiel pour pouvoir se développer et renforcer leur position dans le réseau de centres. Les autres localités doivent également être en mesure de répondre à leurs besoins. Finalement, les projets régionaux doivent se situer à l'intérieur du territoire d'urbanisation. Le cas échéant, des modifications ont été proposées afin que la Région puisse atteindre ses objectifs.

Les lignes d'actions associées à cette thématique ne concernent que les communes de la Broye fribourgeoise. Le dimensionnement des zones à bâtir pour la partie vaudoise est du ressort des communes et est défini dans la mesure A11 du PDCn.

ENJEUX	OBJECTIFS
Analyser le territoire d'urbanisation du PDCant et définir s'il répond aux besoins de la Région, le cas échéant proposer des modifications du territoire d'urbanisation (enjeu FR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Renforcer les centres</li> <li>◆ Limiter le mitage du territoire</li> <li>◆ Permettre aux localités de répondre à leurs besoins de développement à long terme tout en préservant leur patrimoine culturel immobilier</li> </ul>
Situer les projets régionaux à l'intérieur du territoire d'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Permettre le développement de projets d'importance régionale</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
<b>TU 1</b>	Prendre en compte le territoire d'urbanisation défini au PDCant	
<b>TU 2</b>	Proposer des modifications du territoire d'urbanisation pour répondre aux objectifs de la Région et aux demandes des communes	Urbanisation, transports publics

## 3.2 Réseau de centres

### CONTEXTE

Les plans directeurs cantonaux définissent la hiérarchie de leurs centres respectifs. Dans la vision stratégique, les niveaux hiérarchiques les plus élevés de chaque plan directeur cantonal sont identifiés en centre niveau 1, ceux venant ensuite en centres niveau 2 et les centres locaux du canton de Vaud sont en centres niveau 3.

Selon le PDCant FR, le centre régional de la Broye fribourgeoise est constitué par la ville d'Estavayer-le-Lac avec les villages de Lully et Sévaz (centre niveau 1 dans le PAR). Domdidier (Commune de Belmont-Broye) et Cugy sont considérés comme des centres de 3<sup>ème</sup> niveau dans le PDCant, ce qui correspond à du tissu urbain hors-centre (centre niveau 2 dans le PAR). Dans le PDCn vaudois, le bipôle Payerne / Corcelles-près-Payerne – Estavayer-le-Lac est un centre cantonal (centre niveau 1 dans le PAR). Les communes d'Avenches, Moudon et Lucens sont des centres régionaux (centres niveau 2 dans le PAR). Finalement les communes de Cudrefin et Valbroye (secteur Granges-Marnand) sont des centres locaux (centres niveau 3 dans le PAR). Ces derniers viennent compléter le réseau de centres, permettant ainsi une couverture équitable en services de proximité sur l'ensemble du territoire. La Région souhaitait proposer la localité de Salavaux (commune de Vully-les-Lacs) comme centre local ; cependant, les travaux de mise à jour du Plan directeur cantonal vaudois étant en cours, le Canton n'entre pas en matière sur de nouvelle proposition à ce stade.

La Région souhaite renforcer ce réseau de centres et la hiérarchie définie par des mesures d'urbanisation et de mobilité. Une bonne accessibilité des centres couplée à une bonne desserte en transports publics rayonnant sur le reste du territoire, permet d'optimiser la localisation et l'utilisation des services à la population en rationalisant les ressources et en limitant le mitage du territoire. Il est ainsi important, pour assurer un accès équitable aux services offerts par les centres, que le réseau de transports publics assure une liaison efficiente vers les centres.

ENJEUX	OBJECTIFS
<p>Disposer dans les centres de services et d'équipements de niveau régional et suprarégional répondant aux besoins de la population</p> <p>Renforcer les centres</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Renforcer le réseau (connexions) de centres existants</li> <li>◆ Renforcer la vitalité des centres et créer des noyaux dynamiques et attractifs</li> <li>◆ Centraliser les bassins d'habitants-emplois dans les centres bénéficiant des services et transports attrayant et efficaces</li> </ul>
<p>Assurer un raccordement tous modes aux centres pour l'ensemble des localités de la Région</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Assurer l'accès aux services à la population pour l'ensemble des habitants</li> </ul>
<p>Définir les périmètres de centre des centres vaudois et le périmètre compact du centre cantonal Payerne-Corcelles-près-Payerne</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Centraliser et concentrer l'urbanisation et le développement des centres à l'intérieur des périmètres de centre et compact</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
RC 1	Améliorer les liaisons de transports publics entre les centres	Transports publics
RC 2	Proposer des parkings d'échange vers les gares et les centres définis dans les études P+R et B+R	Mobilité combinée et partagée

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
RC 3	Améliorer les liaisons du réseau cyclable entre les centres, au sein des centres et vers les centres	Mobilité douce
RC 4	Localiser les zones d'activités stratégiques, cantonales et régionales dans ou à proximité des centres et y prévoir une desserte de qualité adaptée en transports publics	Zones d'activités, transports publics

### 3.3 Zone d'activités et pôles de développement

Les plans directeurs de Vaud et de Fribourg imposent aux régions une gestion régionale des zones d'activités. Cette stratégie doit être intégrée à une planification directrice régionale.

La Région souhaite développer les activités économiques sur son territoire, en appliquant notamment le principe de la bonne activité au bon endroit, mais aussi en veillant à optimiser l'utilisation des terrains légalisés par une densification de qualité. Elle vise ainsi une densité d'emplois moyenne de 33 EPT / ha à terme sur l'ensemble de la Région. Etant donné les secteurs d'activités présents sur son territoire, la Région à l'ambition de devenir un pôle de développement des secteurs industriel, agro-alimentaire, aéronautique et aérospatial. En complément de ces grandes activités économiques, la Région tient à maintenir et encourager les entreprises artisanales locales et régionales, par la possibilité de développement modéré et motivé par un projet.

Les systèmes de gestion des zones d'activités sont différents pour les deux cantons, raison pour laquelle ils font l'objet de deux stratégies distinctes dans le cadre du PDR.

#### 3.3.1 Broye – Vully (VD)

##### CONTEXTE

Dans le cadre de sa stratégie, la Région doit arrêter un scénario de développement des emplois ainsi qu'une densité-cible, qui sont mis en relation afin de définir le dimensionnement des zones d'activités de l'ensemble de la Broye-Vully. Une étude approfondie a été réalisée et figure en annexe.

Pour la Région, il est important de développer et soutenir les grandes zones d'activités situées dans les centres et accueillant des entreprises importantes. C'est notamment le cas de Payerne, Corcelles-près-Payerne Avenches, Granges-Marnand, Lucens et Moudon ; c'est pourquoi des zones d'importance régionales ont été proposées dans ces localités. Par ailleurs, la Région souhaite également qu'un tissu économique villageois cohérent et adapté soit maintenu là où l'activité est en place. A relever qu'une stratégie de gestion des zones d'activités a été réalisée sur la commune d'Avenches (étude de la Plaine) ; les résultats de cette étude sont repris dans le PDR.

Finalement, selon le principe de « la bonne activité au bon endroit », la Région souhaite mettre en place des mesures de gestion et de planification, puis une gouvernance, qui assurera le suivi, la promotion et la bonne gestion des zones d'activités dans la Broye.

Les sections suivantes présentent les principaux résultats de la partie stratégique de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA), dont les calculs et explications détaillés sont disponibles en annexe du PDR.

##### SCENARIO DE CROISSANCE DES EMPLOIS

Sur la base de fiches statistiques du canton de Vaud et du district de la Broye-Vully, et du Plan directeur cantonal vaudois deux scénarios de croissance prévisible des emplois ont été proposés. Le scénario retenu par le COPIL est celui estimant une augmentation d'environ 3'178 emplois ETP supplémentaires en 2040.

#### SCENARIO DE CROISSANCE PREVISIBLE DES EMPLOIS DANS LES ZONES D'ACTIVITES 2015 – 2040 (ETP)

Scénario	Emploi	2015	2040 (estimation)	Δ 2015- 2040 en nombre	Δ 2015- 2040 en %	Croissance moyenne annuelle en %
<b>Augmentation part ETP dans ZACT</b>	Emplois ETP en zones d'activités	5'222*	8'400 (20'001*42%)	<b>3'178</b>	60.8%	2.4%

Ce scénario prend en compte la croissance prévisible annoncée par la Canton de Vaud, à savoir 20'001 emplois ETP d'ici 2040 dans la Broye-Vully. En revanche, il part du postulat que la part des emplois dans les zones d'activités va augmenter, avec 42% des emplois dans ces dernières, soit un total de 8'400 emplois ETP en 2040.

Afin d'avoir des chiffres homogènes et cohérents, le scénario retenu a été adapté afin que l'année de référence corresponde à celle de l'analyse des réserves, soit 2020. En l'absence de valeurs officielles publiées pour 2020, les valeurs de 2015 ont été extrapolées sur 5 ans selon le scénario retenu.

### EMPLOIS PREVISIBLES EN ZONES D'ACTIVITES 2020 – 2040 (ETP)

Emplois prévisibles en zones d'activités entre 2020 - 2040, en nombre d'emploi	+ 2'543 emplois
Augmentation des emplois en zones d'activités 2020 – 2040, en %	48.6 %

On attend ainsi une croissance de **2'543 emplois entre 2020 et 2040**, soit 48.6% de plus.

### DENSITE-CIBLE

La fiche statistique pour la Broye-Vully annonce une densité d'emploi ETP de 20.5 ETP/ha en 2018. Une analyse des densités actuelles (densité-tendance) a été réalisée auprès des entreprises implantées dans la Broye, afin d'établir une densité-cible à l'horizon 2040. Différents secteurs d'activités représentatifs de la région ont été analysés en détails afin d'établir les densités-tendance, en fonction du type d'activités. Au final, une densité-tendance moyenne de 26 ETP/ha a été estimée.

Cela étant, cette densité est loin de la moyenne cantonale (55 ETP/ha) et, afin d'atteindre le scénario de croissance prévisible des emplois et afin de répondre aux enjeux de densification actuelle, la Région propose de fixer une densité-cible ambitieuse de **33 ETP/ha à l'horizon 2040**, soit une augmentation de 65% par rapport à la densité d'emploi moyenne existante en 2020. Cette densité a été discutée lors d'une séance avec les représentants du Canton et jugée acceptable.

### RESERVES STRATEGIQUES

Les réserves stratégiques sont situées dans les sites stratégiques de développement d'activités (SSDA) et sont destinées à accueillir en priorité des entreprises de production actives dans les secteurs économiques prioritaires, et dont la zone d'influence est suprarégionale. Les SSDA de la Broye-Vully sont situés à Avenches, swiss aeropole (Payerne) et Moudon (en cours de validation suite à un courrier adressé par la commune de Moudon à la DGTL en mars 2024). Chaque SSDA est géré par un organe de gestion qui définit, au sein des réserves des SSDA, la part dévolue à des besoins régionaux, et celle destinée à des besoins extrarégionaux. A relever que, pour Moudon, l'organe de gestion n'ayant pas encore été constitué, les réserves stratégiques ont force de proposition. Il appartiendra à l'organe de gestion, en collaboration avec le Canton, de définir les réserves stratégiques dans son plan d'actions.

## RESERVES STRATEGIQUES

	Mobilisable	Potentiellement mobilisable activable	Total Réserves stratégiques
SSDA Zone industrielle d'Avenches	12.4	4.3	16.7
SSDA swiss aeropole (Payerne)	30.2	0.4	30.6
SSDA Zone industrielle de Moudon	6.6	3.2	9.8
<b>Total Réserves stratégiques</b>	<b>49.2 ha</b>	<b>7.9 ha</b>	<b>57.1</b>

## BILAN DES SURFACES

Le bilan des surfaces permet d'avoir un aperçu des emplois prévus, selon le scénario de croissance des emplois arrêté, soit 2'543 emplois supplémentaires d'ici 2040, ainsi que des réserves stratégiques, et du potentiel d'accueil des zones d'activités légalisées, en fonction de leur occupation (bâties, mobilisables, potentiellement mobilisables).

Le bilan des surfaces se fait selon deux scénarios ; en effet, chaque SSDA est géré par un organe de gestion qui définit, au sein des réserves des trois SSDA, la part dévolue à des besoins régionaux, et la part dévolue à des besoins cantonaux. Celle destinée à répondre à des besoins extrarégionaux constitue des réserves stratégiques, qui peuvent être déduites du bilan des surfaces. Aussi, le premier scénario (ci-après le scénario 0%) est celui avec aucune réserve stratégique pour des besoins extrarégionaux, et le second part d'une hypothèse où l'ensemble des réserves stratégiques est alloué aux besoins extrarégionaux (ci-après le scénario 100%).

## BILAN EMPLOIS PREVISIBLES ET POTENTIELS D'ACCUEIL DANS LES ZONES D'ACTIVITES A 2040 (ETP)

	T1 Scénario 0%	T1 Scénario 100%
Emplois prévisibles en zones d'activités en 2040, en nombre d'emploi	2'543	
Potentiel d'accueil d'emplois dans les réserves mobilisables en 2040 (ETP)	3053	1429
Potentiel d'accueil d'emplois dans les réserves potentielles en 2040 (ETP)	657	396
Potentiel d'accueil d'emplois dans les surfaces bâties en 2040 (ETP)	1162	1162
<b>Bilan en emplois ETP pour la délimitation de nouvelles ZACT</b>	<b>- 2328</b>	<b>- 404</b>

## BILAN EMPLOIS PREVISIBLES ET POTENTIELS D'ACCUEIL DANS LES ZONES D'ACTIVITES A 2040 (ETP)

	T1 Scénario 0%	T1 Scénario 100%
Surdimensionnement en emploi	<b>2328</b>	<b>404</b>
Densité d'emplois moyenne cible (ETP / ha)	<b>33</b>	<b>33</b>
<b>Estimation du surdimensionnement régional (ha)</b>	<b>71 ha</b>	<b>13 ha</b>

Le surdimensionnement régional, avant la mise en place de mesures de gestion et de planification, varie ainsi entre 13 et 71 ha, en fonction de la part de réserves stratégiques allouée aux besoins extrarégionaux. Les mesures prises dans le volet opérationnel visent non seulement à répondre aux exigences cantonales en matière de gestion des zones d'activités, mais également à réduire ce surdimensionnement.

ENJEUX	OBJECTIFS
Consolider et arrêter le choix du scénario de croissance des emplois prévisibles dans les zones d'activités à l'horizon 2040	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Assurer un développement régional cohérent avec la croissance des emplois prévus</li> </ul>
Mettre en œuvre des reconversions* ou des dézonages des zones d'activités afin de faire correspondre l'offre à la demande (besoins à l'horizon 2040)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Favoriser la localisation des entreprises selon le principe de « la bonne activité au bon endroit »</li> <li>◆ Faire correspondre l'utilisation et l'affectation des terrains</li> </ul>
Classer les zones d'activités en 3 catégories (stratégiques, régionales, locales) selon les critères du Plan directeur cantonal	
Garantir que tous les terrains affectés en zones d'activités soient disponibles pour accueillir de nouveaux emplois	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Limiter le mitage du territoire et optimiser l'utilisation des terrains légalisés</li> <li>◆ Limiter la thésaurisation</li> <li>◆ Favoriser les synergies entre les entreprises</li> </ul>
S'assurer du respect de la densité emploi/ha cible permettant de densifier le bâti existant dans les zones d'activités	
Mettre en œuvre la gouvernance de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Définir les rôles et responsabilités des instances impliquées dans la gestion des zones d'activités</li> <li>◆ Gérer les zones d'activités</li> </ul>

\*Les reconversions en zone d'habitation et mixte doivent se conformer aux critères de dimensionnement de la zone à bâtir selon la mesure A11 du PDCn.

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
ZAVD 1	Mettre en place une gouvernance des zones d'activités	

### 3.3.2 Broye (FR)

Dans le cadre de sa stratégie, la Région doit définir des zones d'activités régionales et gérer leur dimensionnement afin de respecter le quota imposé par le Canton. Les secteurs cantonaux (y compris stratégiques) et régionaux sont les secteurs à favoriser en cas d'extensions. Une étude approfondie a été réalisée et figure en annexe. Le PDCant attribue à la Broye un quota de 34.34 ha. Les données actualisées font état d'un besoin de 33.9 ha, et de réserves pour 29.9 ha. Des dézonages sont prévus à hauteur de 2.15 ha, ce qui laisse à la Région un léger potentiel pour des extensions de zones d'activités de 6.15 ha.

La Région considère comme axe principal de sa stratégie régionale la mise en zone partielle du secteur stratégique de « Rose de la Broye ». Ce secteur constitue une pièce maîtresse de la stratégie cantonale et régionale en matière de renforcement du pôle économique gravitant autour du bipôle de développement d'Estavayer-le-Lac et de Payerne. Le développement du secteur stratégique de Rose de la Broye doit être considéré comme une vision à long terme, qui dépasse la durée de validité du présent Plan directeur régional. Sa position centrale, sa proximité avec d'autres zones d'activités importantes, son potentiel de connexions de mobilité, avec notamment le futur centre logistique ferroviaire prévu d'ici 2032, et son importance dans la stratégie de la Région et du Canton en font un site à fort potentiel qu'il faut valoriser dès aujourd'hui pour permettre son développement à long terme.

Le renforcement de la zone d'activités « Plein Sud » est également l'un des objectifs majeurs de la Région. Elle souhaite aussi proposer des secteurs d'importance régionale qui viennent compléter le maillage et la répartition des zones d'activités sur le territoire. Finalement, il est important pour la Région que les entreprises en place puissent maintenir leurs activités et prétendre à un développement modéré qui leur permettent de pérenniser.

ENJEUX	OBJECTIFS
Mettre en œuvre des reconversions ou des dézonages des zones d'activités afin de faire correspondre l'offre à la demande (besoins à l'horizon 2035)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Assurer un dimensionnement correct des zones d'activités sur le district de la Broye</li> </ul>
Classer les zones d'activités en 2 catégories (zones d'activités régionales et zones d'activités locales) selon les critères du Plan directeur cantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Classer et dimensionner les zones d'activités afin de permettre le développement adéquat de ces dernières selon le principe de la bonne activité au bon endroit</li> <li>◆ Permettre une perméabilité des catégories afin de favoriser les synergies entre les entreprises</li> </ul>
Garantir que tous les terrains affectés en zones d'activités soient disponibles pour accueillir de nouveaux emplois	
Mettre en œuvre une stratégie régionale pour la gestion des zones d'activités, programmer les actions à mettre en œuvre et définir les rôles et responsabilités des instances impliquées dans la gestion des zones d'activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Garantir un système de gestion régionale des zones d'activités</li> </ul>
Prévoir une vision de développement pour le site stratégique de Rose de la Broye	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Préparer le développement d'un secteur stratégique à long terme dans la Broye</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
<b>ZAFR 1</b>	Identifier les secteurs en zones d'activités à dézoner / mettre en zone	Réseau de centres, transports publics, mobilité douce
<b>ZAFR 2</b>	Identifier les secteurs avec du potentiel de développement	Réseau de centres, transports publics, transports individuels motorisés, mobilité douce
<b>ZAFR 3</b>	Classer les zones d'activités d'importance régionale	Réseau de centres, transports publics, mobilité douce
<b>ZAFR 4</b>	Mettre en place un système de gouvernance permettant la mise en œuvre de la stratégie régionale des zones d'activités	
<b>ZAFR 5</b>	Programmer le développement du site stratégique de Rose de la Broye	
<b>ZAFR 6</b>	Identifier les mesures de gestion et de planification à mettre en œuvre, adaptées à chaque secteur	

## 4 Mobilité

### 4.1 Stratégie Mobilité

La stratégie régionale en matière de mobilité vise à renforcer la multimodalité de la Région en définissant des enjeux et objectifs qui se traduisent par des lignes d'actions concrètes. Renforcer la multimodalité induit logiquement le renforcement de l'utilisation de modes de transport, comme les transports publics et les modes doux, et favorise ainsi le report modal en proposant une alternative à la mobilité individuelle motorisée.

Cette stratégie multimodale a pour objectif de garantir principalement les déplacements pendulaires et scolaires en lien avec la desserte des centres régionaux, des zones d'activités et des infrastructures publiques. Elle est également déclinée pour assurer, en parallèle, les déplacements relatifs aux achats et aux services ainsi qu'aux secteurs du tourisme et des loisirs.

Pour ce faire, la stratégie passe par une augmentation de l'attractivité des transports publics notamment, mais également le développement d'un réseau cyclable hiérarchisé et sécurisé tout en favorisant des courtes distances pour les déplacements quotidiens. De plus, faciliter le passage d'un mode à l'autre, permettant une mobilité combinée, et développer les offres de mobilités partagées, constituent également des leviers d'action de cette stratégie.

Elle est déclinée, ci-après, pour chaque mode de transport.

### 4.2 Transports publics

#### CONTEXTE

Le développement de l'offre en transports publics est une compétence cantonale pour ce qui est du trafic urbain d'une part, et communale pour ce qui est du trafic local (bus urbains) d'autre part. Ce développement doit faire l'objet d'une coordination intercantonale pour le trafic régional, et intercommunal pour le réseau urbain. La stratégie a pour but de proposer, *in fine*, des mesures pour garantir la cohérence et la coordination entre les différents thèmes du présent rapport. Concrètement, la stratégie vise à créer une offre attractive de lignes de bus, hiérarchisées et coordonnées avec l'offre ferroviaire aux principales gares, qui font office de nœuds multimodaux. L'offre pourra ainsi répondre aux besoins de tous types d'usagers dont principalement les pendulaires et les écoliers. Elle permettra d'assurer aussi la desserte des zones d'activités, au travers des lignes de bus régionales et urbaines, et les zones touristiques dans la Broye. La stratégie vise également à proposer une offre alternative au transport individuel motorisé, tout en étant complémentaire à la mobilité douce. La concrétisation des objectifs développés devra prendre en compte la question de la compétence relative à ces objectifs, notamment au niveau financier, selon les bases légales en vigueur dans chacun des cantons.

ENJEUX	OBJECTIFS
Améliorer l'attractivité de l'offre en transports publics (réseau de lignes ferroviaires et de bus)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Augmenter la clientèle des transports publics par la stratégie de report modal</li> <li>◆ Encourager une politique tarifaire attractive pour offrir une meilleure attractivité aux usagers</li> </ul>
Coordonner le réseau ferroviaire et le réseau de lignes de bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Proposer des lignes de bus structurantes en complémentarité du réseau ferroviaire</li> </ul>

ENJEUX	OBJECTIFS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Assurer des correspondances de qualité entre les lignes de bus structurantes et les lignes ferroviaires dans les gares et haltes ferroviaires</li> </ul>
Avoir une desserte adaptée des zones d'activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Identifier les zones d'activités présentant un potentiel d'usagers pour une ligne de transports publics</li> <li>◆ Justifier la desserte de ces zones d'activités en fonction de la nature des activités et des projets de développements futurs</li> <li>◆ Desservir les zones d'activités avec des lignes de transports publics attractives et offrant une connexion forte avec les principaux nœuds de correspondance de la Broye</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
TP 1	Collaborer à la planification des cantons de Vaud et Fribourg pour les dessertes en train des lignes transversales et longitudinales de la Broye	Réseau de centres
TP 2	Mettre en œuvre le tracé des lignes de bus en fonction, principalement, des zones d'activités, tant au niveau régional que local (urbain)	Réseau de centres, zones d'activités
TP 3	Œuvrer en collaboration avec les services cantonaux de la mobilité et les prestataires de services afin d'améliorer les infrastructures et les dessertes ferroviaires selon deux axes : le transport de marchandises et de personnes	Réseau de centres, zones d'activités

### 4.3 Mobilité combinée et partagée

#### CONTEXTE

La mobilité combinée est l'utilisation consécutive de plusieurs moyens de transport. Elle optimise les trajets et réduit l'utilisation du transport individuel motorisé. Dans ce cadre, il s'agit de faciliter le passage d'un mode à l'autre en développant, aux gares et haltes ferroviaires, des parkings d'échange dédiés aux voitures ainsi qu'aux vélos pour les pendulaires et les écoliers notamment. Elle permet d'offrir un rabattement des usagers sur les transports publics les plus proches de leur domicile dans des zones où les transports publics sont inexistantes ou peu fonctionnels. Elle est renforcée en parallèle par d'autres solutions comme l'autopartage (Mobility), dans les centres, le covoiturage ou encore les plans de mobilité d'entreprise.

La stratégie développée est issue de deux études sur le développement de parkings d'échange à l'horizon 2030 : le plan sectoriel des parcs-relais du canton de Fribourg et la planification régionale des parkings d'échange pour la Broye vaudoise ; dont les principaux éléments sont repris dans le présent document. Les études spécifiques aux parkings d'échange sont jointes en annexe.

La mobilité partagée, quant à elle, est l'utilisation par plusieurs personnes d'un véhicule par un non professionnel. Elle se divise en deux types : le partage du véhicule (autopartage), qui est l'utilisation par plusieurs personnes du même véhicule à des moments différents, ainsi que le partage du trajet (covoiturage), qui est l'utilisation par plusieurs personnes du même véhicule au même moment.

En complément à la stratégie de mobilité combinée, le développement de mesures favorisant une mobilité partagée permet également de contribuer à la diminution de la part modale de la voiture sur l'ensemble des déplacements pendulaires.

ENJEUX	OBJECTIFS
<p>Diminuer la part modale de la voiture sur l'ensemble des déplacements pendulaires tout en facilitant le passage d'un mode à l'autre</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Proposer une offre en stationnement attractive pour les pendulaires, au plus proche de leur domicile</li> <li>◆ Favoriser l'usage du vélo dans les déplacements pendulaires et scolaires</li> <li>◆ Augmenter le taux d'occupation des véhicules motorisés (covoiturage) notamment dans les zones d'activités</li> <li>◆ Augmenter l'attractivité des transports publics</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
<b>MC 1</b>	Développer les parkings d'échange P + R et Bike + R en mettant en œuvre les mesures des études dédiées aux parkings d'échange	Urbanisation
<b>MC 2</b>	Développer une offre cohérente d'autopartage et/ou de mesures favorisant le covoiturage dans les zones d'activités et les centres notamment	Urbanisation
<b>MC 3</b>	Encourager le développement de plans de mobilité de site qui devront être élaborés au stade du développement immobilier des secteurs en question	Urbanisation
<b>MC 4</b>	Étudier la fréquentation du trafic urbain en lien avec le report modal pour assurer des cadences horaires et des amplitudes horaires répondant à la demande	Transports publics
<b>MC 5</b>	Assurer des cheminements et aménagements de qualité pour les vélos	Mobilité douce

## 4.4 Amélioration des infrastructures existantes et partage de l'espace routier

### CONTEXTE

La part modale relative au trafic individuel motorisé est importante dans la Broye dans la mesure où la Région est à habitat peu densifié. La vision à moyen et long terme ne requiert pas le développement des axes routiers. Néanmoins, il est important d'en améliorer le fonctionnement. En ce sens, il s'agit de valoriser les traversées de localités (projets VALTRALOC en cours dans des communes fribourgeoises et autres projets dans des communes vaudoises) et de favoriser le report modal. En effet, c'est dans la valorisation des traversées de localité, où le partage de l'espace routier peut être redéfini que le report modal peut être favorisé en réduisant l'espace de la voiture. Pour ce faire, il importe de résoudre les problématiques subsistantes de trafic concernant les pénétrantes urbaines en matière de gestion du trafic et de sécurité routière ainsi que de repenser le partage de l'espace routier, notamment sur les tronçons entre localités. La requalification du réseau routier concerne davantage l'amélioration de la sécurité ou le désengorgement que l'augmentation de la capacité. Ainsi, une cohabitation optimale entre les différents modes de transports sera garantie. Ces problématiques concernent les villes et villages de Moudon, Estavayer, Cudrefin, Avenches, Domdidier (Commune de Belmont-Broye), Granges-Marnand et Payerne. Il s'agit de prioriser les études en deux volets, en commençant par les 3 axes identifiés dans le diagnostic comme ayant des problématiques fortes d'exploitation, soit Cudrefin, Estavayer et Moudon. Pour les autres tronçons, il faudra identifier les problématiques et les résoudre ensuite par priorité.

ENJEUX	OBJECTIFS
Prioriser les projets de traversées de localités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Coordonner le développement des secteurs urbanisés avec le réaménagement routier des centres de localités</li> </ul>
Désengorger les entrées de localités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Identifier et diminuer les problématiques de trafic sur les pénétrantes de Moudon, Estavayer, Cudrefin, Avenches, Domdidier (Commune de Belmont-Broye), Granges-Marnand (commune de Valbroye) et Payerne</li> </ul>
Assurer une cohabitation optimale et sécurisée entre les différents modes de transports, notamment entre les localités	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Assurer la sécurité et favoriser le report modal dans les trajets quotidiens et pendulaires</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	THEMATIQUES ASSOCIEES
TIM 1	Se référer aux projets de développements urbains en cours pour prioriser la mise en œuvre des traversées de localités	Urbanisation
TIM 2	Réaliser des études de mobilité pour résoudre les problématiques de trafic et de partage de l'espace routier	Réseau de centres, Urbanisation, Mobilité douce
TIM 3	Réaliser des études de mobilité pour identifier et résoudre des problématiques de trafic sur les secteurs identifiés Avenches, Domdidier (Commune de Belmont-Broye), Granges-Marnand (commune de Valbroye) et Payerne	Urbanisation

## 4.5 Mobilité douce : réseaux cyclables utilitaires et touristiques

### CONTEXTE

La stratégie de mobilité douce pour les vélos a pour vocation principale de favoriser le report modal pour les déplacements de courte et moyenne distance et d'offrir des infrastructures de qualité au niveau régional. Elle est basée sur deux enjeux :

D'une part, il s'agit de développer un réseau cyclable utilitaire (ou de la vie quotidienne) structurant, attractif et sécurisé permettant de relier l'ensemble des secteurs stratégiques de la Région. Il est complété par un réseau utilitaire de rabattement ainsi qu'un réseau fin au niveau des centres. Cette dynamique s'inscrit notamment dans le cadre des schémas directeurs cyclables des cantons de Fribourg (élaboré : plan sectoriel vélo du Canton de Fribourg) et de Vaud (stratégie de la promotion vélo à l'horizon 2035, adopté par le Grand conseil en octobre 2022). Le but est de disposer d'un réseau utilitaire continu pour des déplacements en relation avec les centres, les zones d'activités, ou encore les infrastructures publiques.

D'autre part, il s'agit de disposer, en parallèle, d'un réseau connexe régional de loisirs (ou cyclotourisme) de qualité, répondant aux besoins inhérents aux loisirs et au tourisme.

Le tout est conjugué à une offre en stationnement vélo adaptée, dans les zones d'activités d'importance cantonale et régionale, dans les écoles et dans les sites touristiques. Il est également important de tenir compte des différents inventaires de protection existants, notamment le long des rives, dans la conception de nouveaux itinéraires. Dans le rapport explicatif, une carte du réseau cyclable illustre la stratégie.

Par ailleurs, l'élaboration de mesures de mobilité douce pour les vélos est complémentaire aux grandes orientations des plans directeurs cantonaux. Il s'agira également de développer des mesures de financement pour assurer la mise en œuvre de la stratégie régionale, à l'instar des stratégies cantonales.

ENJEUX	OBJECTIFS
Développer, dans la continuité des mesures cantonales, un réseau cyclable hiérarchisé permettant une accessibilité de qualité aux éléments structurants du territoire, distinguant le réseau utilitaire du cyclotourisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Identifier les secteurs présentant des lacunes en matière de liaisons cyclables</li> <li>◆ Elaborer une hiérarchie des réseaux structurants à l'échelle régionale</li> <li>◆ Elaborer un réseau de rabattement (entres les centres et les autres communes) sur le réseau structurant en tenant compte des interfaces multimodales, zones d'activités, secteurs touristiques notamment</li> </ul>
Assurer le développement des infrastructures régionales cyclables, en priorité du réseau cyclable structurant et maillé d'importance régionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Mettre en œuvre des instruments en lien avec le développement des infrastructures, notamment leur financement</li> </ul>

N°	LIGNES D' ACTIONS	LIGNES D' ACTIONS ASSOCIEES
MD 1	Développer une stratégie de mobilité cyclable régionale dans le prolongement de la stratégie cantonale avec un ou des axes structurants et un réseau maillé de rabattement	Urbanisation
MD 2	Développer un réseau cyclable fin de mobilité douce au niveau des centres en tenant compte du besoin d'accessibilité et de stationnement des zones d'activités, des interfaces multimodales, des sites scolaires régionaux et des zones touristiques	Urbanisation, Mobilité combinée et partagée
MD 3	Développer les instruments réglementaires visant à assurer le financement des infrastructures	

## 4.6 Mobilité douce : chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre

### CONTEXTE

La mobilité douce pour les piétons repose sur deux éléments :

Premièrement, les chemins pour piétons qui composent les cheminements de la vie quotidienne au sein d'une commune. Ils sont de compétences communales, mais leur traitement au niveau régional peut être pertinent afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales structurantes. Dans le cadre du PDR, étant donné qu'aucune lacune au niveau des liaisons intercommunales n'a été relevée lors du diagnostic territorial, les chemins pour piétons ne sont pas développés au niveau régional, les communes ont la compétence et se coordonnent entre elles.

Deuxièmement, les chemins de randonnée pédestre qui sont les chemins de loisirs de mobilité douce à destination des marcheurs. Cette thématique entre dans le cadre du tourisme qui est un sujet non traité dans le cadre du PDR, il n'est donc pas approfondi plus en détail.

### ENJEUX

### OBJECTIFS

Favoriser les déplacements quotidiens à pied pour les trajets de courte distance

- ◆ Assurer la continuité des itinéraires cantonaux et régionaux à l'intérieur des centres régionaux
- ◆ Garantir la cohérence des aménagements de mobilité douce avec l'aménagement urbain
- ◆ Garantir un réseau maillé de rabattement sur les interfaces multimodales, les zones d'activités et les secteurs touristiques notamment

## 5 Rives des lacs

### CONTEXTE

La Broye est riveraine de deux lacs : le lac de Neuchâtel et le lac de Morat. Les rives du lac de Neuchâtel sont successivement vaudoises et fribourgeoises, ce qui rend la coordination des thématiques propres aux rives essentielles à une protection et une mise en valeur cohérente. Une grande majorité des rives du lac de Neuchâtel sont protégées de par leurs qualités biologiques d'importance nationale et gérées par le plan d'affectation cantonal des rives sud du lac de Neuchâtel (partie fribourgeoise) et par les décisions de classement des réserves naturelles (partie vaudoise). Six fenêtres permettant des activités de loisirs sont préservées, dont quatre en territoire fribourgeois (Cheyres-Châbles, Estavayer, Gletterens et Delley-Portalban) et deux en territoire vaudois (Cudrefin et Chevroux).

Les rives vaudoises du lac de Morat concernent trois communes broyardes (Faoug, Avenches, Vully-les-Lacs). Elles sont partiellement protégées par un biotope d'importance fédérale ; elles font face à une pression importante pour les activités de loisirs et de tourisme. Une planification des rives du lac de Morat nécessite une coordination avec le district du Lac fribourgeois qui s'étend sur les flancs est, nord et ouest.

Compte tenu des différences intercantionales dans la délégation des compétences aux Régions, le programme d'aménagement régional et l'ensemble du plan directeur régional répondront aux exigences fribourgeoises pour les communes fribourgeoises concernées et traiteront de façon ad-hoc des éléments pertinents à la demande des acteurs vaudois. En clair, compte tenu de la présence de la réserve naturelle de la Grande-Cariçaie, ce sont les quatre fenêtres fribourgeoises sur le lac de Neuchâtel qui feront l'objet d'un traitement approfondi. C'est pourquoi les objectifs et lignes d'actions sont déclinés par canton pour cette thématique.

A noter que des réflexions sont en cours entre les cantons de Fribourg et de Vaud pour déterminer des principes de planification actualisés et coordonnés en regard des mesures de protection existantes.

### ENJEUX GENERAUX

- ◆ Maintenir un équilibre entre la préservation des qualités écologiques et l'usage optimal des espaces de loisirs des rives des lacs de Neuchâtel et de Morat, en tenant compte, notamment, des inventaires cantonaux et fédéraux de biotopes, ainsi que de la réserve OROEM d'importance nationale dans la planification des rives des lacs de Neuchâtel et Morat.
- ◆ Assurer une cohérence dans la mise en œuvre des planifications existantes afin de maintenir un équilibre entre la préservation des qualités écologiques et l'usage optimal des espaces de loisirs des rives des lacs de Neuchâtel et de Morat

### OBJECTIFS GENERAUX

- ◆ Consolider les espaces de loisirs respectueux des qualités écologiques des rives
- ◆ Garantir une accessibilité optimale aux espaces de loisirs/tourisme en transports publics et en mobilité douce
- ◆ Evaluer et prendre en compte les projets des communes riveraines

N°	LIGNES D' ACTIONS BROYARDES	THEMATIQUES ASSOCIEES
LAC 1	Améliorer la connectivité des différents liens de mobilité douce le long des rives et entre les fenêtres identifiées	Mobilité

<b>LAC 2</b>	Garantir un accès optimal pour les transports publics et la mobilité douce vers les sites de loisirs	Mobilité
--------------	--	----------

### OBJECTIFS FRIBOURGEOIS

- ◆ Coordonner la gestion et le développement des ports

N°	LIGNES D' ACTIONS FRIBOURGEOISES	THEMATIQUES ASSOCIEES
<b>LACF 1</b>	Identifier la vocation des rives (tourisme, loisirs, protection, ...)	
<b>LACF 2</b>	Identifier les besoins en stationnement prioritaires pour la mobilité individuelle à proximité des sites de loisirs	Mobilité
<b>LACF 3</b>	Définir un seuil de capacité des places d'amarrage dans les ports fribourgeois	

### OBJECTIFS VAUDOIS

- ◆ Préserver les espaces naturels existants
- ◆ Intégrer la Région dans les réflexions cantonales de coordination

N°	LIGNES D' ACTIONS VAUDOISES	THEMATIQUES ASSOCIEES
<b>LACV 1</b>	Accompagner l'évolution du « plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat » et assurer une coordination avec le district fribourgeois du Lac (lac de Morat)	
<b>LACV 2</b>	Accompagner l'évolution du « plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat » et assurer une coordination ad hoc pour les enjeux intercantonaux liés au lac de Neuchâtel	
<b>LACV 3</b>	Créer une commission « rives du Lac » pour collaborer avec le canton de Vaud en vue de la mise à jour du « plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat »	

---

## 6 Environnement

---

### CONTEXTE

#### Air et bruit

---

La protection de la qualité de l'air et la protection contre le bruit sont des préoccupations croissantes pour les autorités cantonales et fédérales. En effet, l'urbanisation et la mobilité (en particulier la mobilité individuelle ainsi que la présence de l'aérodrome de Payerne), apportent leur lot de contraintes sur la qualité de l'air et la pollution sonore sur l'ensemble du territoire.

Bien que les régions n'aient pas de tâches expressément attribuées par les planifications cantonales sur ces aspects, elles ne peuvent faire fi de ces problématiques.

#### Gestion globale des eaux

---

La gestion globale des eaux englobe l'aménagement des cours d'eau et lacs, la protection et gestion des eaux superficielles et souterraines, l'évacuation et l'épuration des eaux. Elle s'effectue par bassin versant, qui fait fi des frontières cantonales.

Deux bassins versants ont été identifiés dans la Broye : le bassin de la Broye et le bassin du lac de Neuchâtel. Le bassin de la Broye est divisé en 3 sous bassins : la Moyenne Broye supérieure, la Moyenne Broye inférieure et la Basse Broye. Cette division permet de développer une approche intercantonale pour la réalisation de stations de traitement et d'épuration à portée régionale. A terme, quatre STEP performantes seront mises en service et viendront remplacer les STEP existantes. Ainsi, la gestion globale des eaux est une thématique qui a déjà adopté l'intercantonalité comme principe de fonctionnement.

#### Alimentation en eau potable

---

L'eau potable est un élément fondamental pour le développement territorial. Dans la Broye, la majorité des communes sont organisées en un ou plusieurs réseaux intercommunaux, certaines n'étant approvisionnées que par des sources privées.

Les besoins actuels de la population sont assurés pour la totalité des communes. En revanche, dans un contexte de changements climatiques, le stress hydrique et l'alimentation à long terme sont de réelles préoccupations. Les cantons et les communes sont aux premières loges quant à cette thématique. Les régions doivent s'assurer que leur développement soit compatible avec la disponibilité actuelle et future en eau potable.

#### Traitement combiné des thématiques environnementales : l'Analyse de faisabilité environnementale

---

La qualité de l'air, la protection du bruit, la gestion des eaux par bassin versant (y.c. les STEP), et l'alimentation en eau potable sont les thématiques définies dans le guide de la planification régionale fribourgeoise. Elles sont dans l'ensemble réglées à l'échelle cantonale voire intercantonale.

L'enjeu pour la Broye est de s'assurer que le développement des infrastructures identifiées dans son PDR soient compatibles avec ces réglementations, stratégies et éléments de mise en œuvre associés.

C'est pourquoi une analyse de faisabilité environnementale sera intégrée aux projets régionaux du PDR. Une telle analyse, apparentée à une analyse multicritère, permettra d'évaluer la faisabilité environnementale des projets sous les angles des thématiques de l'air, du bruit, de la gestion des eaux, de l'alimentation en eau potable ainsi que la gestion des dangers naturels et la protection de la biodiversité et du paysage. Les autres contraintes environnementales seront également traitées.

**ENJEUX****OBJECTIFS**

Les projets régionaux ne vont pas à l'encontre des mesures et directives cantonales, intercantionales et fédérales

Intégrer les stratégies cantonales (air, bruit, eau potable) et intercantionales (bassins versants, STEP régionales) pour les projets régionaux proposés dans le cadre du PDR afin d'assurer leur conformité ainsi que leur durabilité

<b>N°</b>	<b>LIGNE D'ACTION</b>	<b>THEMATIQUES ASSOCIEES</b>
<b>ENV 1</b>	Evaluation de la faisabilité environnementale des projets régionaux liés aux thématiques urbanisation et mobilité	Urbanisation, Mobilité
<b>ENV 2</b>	Suivi des coordinations avec les projets de STEP régionale	Urbanisation
<b>ENV 3</b>	Coordination avec les projets communaux et régionaux en lien avec l'alimentation en eau potable	Urbanisation







