

Plan directeur régional intercantonal de la Broye

ATELIERS PARTICIPATIFS DU 15 SEPTEMBRE 2020



15 septembre 2020, Valbroye

RAPPORT DE RESTITUTION

Table des matières

SYNTHÈSE	3
1 Introduction	3
1.1 Contexte	3
1.2 Enjeux et objectifs	3
2 Résultats et tendances	4
2.1 Zones d'activités	4
2.2 Mobilité	5
2.3 Infrastructures publiques	7
3 Suite et conclusion du processus participatif	8
ANNEXES	9
A. Présentation – Introduction des ateliers participatifs	9
B. Ateliers Zones d'activités	13
B1. PV de l'atelier Zones d'activités du matin	14
B2. PV de l'atelier Zones d'activités de l'après-midi	23
B3. Carte de travail – Zones d'activités	29
B4. Présentation – Zones d'activités	30
C. Ateliers Mobilité	32
C1. PV de l'atelier Mobilité du matin	33
C2. PV de l'atelier Mobilité de l'après-midi	41
C3. Carte de travail - Mobilité	47
D. Ateliers Infrastructures publiques	48
D1. PV de l'atelier Infrastructures publiques du matin	49
D2. PV de l'atelier Infrastructures publiques de l'après-midi	54
D3. Carte de travail – Infrastructures publiques	59
D4. Présentation – Infrastructures publiques	60
E. Présentation – Suite du processus	62
F. Programme de la journée	64
ATELIERS PARTICIPATIFS – PROGRAMME DE LA JOURNÉE	64

Synthèse

1 Introduction

1.1 Contexte

La quatrième adaptation du Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) a été approuvée par la Confédération le 31 janvier 2018. Le nouveau Plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant) a été définitivement approuvé par la Confédération en août 2020. Le Canton de Fribourg rend les plans directeurs régionaux obligatoires, tandis qu'ils ne le sont désormais plus sur le Canton de Vaud.

Avec l'entrée en force des deux planifications directrices cantonales, la COREB a décidé, en 2019, d'entreprendre les travaux d'élaboration d'un plan directeur régional (PDR) intercantonal pour les districts de la Broye (FR) et de la Broye-Vully (VD). Ces travaux ont notamment permis de consolider le programme des études (document de cadrage du PDR) ainsi que le diagnostic territorial. Ces documents ont été validés par les autorités des deux Cantons.

En avril 2020, la COREB a lancé la deuxième phase des travaux, qui doit lui permettre de définir le volet stratégique du PDR. Ce volet stratégique sera formalisé dans un document appelé « Programme d'aménagement régional » qui fera l'objet d'un examen des services vaudois et fribourgeois.

Dans un souci d'intégrer les élus des communes dans les réflexions concernant le volet stratégique du PDR, la COREB a décidé d'organiser une journée de travail (ateliers participatifs) avec les représentants politiques des communes broyardes. Cette journée a eu lieu le 15 septembre dans la Commune de Valbroye, en présence des représentants de la COREB, des élus des communes, des préfets ainsi que des mandataires en charge du PDR.

1.2 Enjeux et objectifs

Il est important pour la région qu'elle se donne les moyens de traiter, de la façon la plus complète possible, l'ensemble des problématiques essentielles au bon développement de la région, en impliquant un échantillon représentatif des acteurs concernés. En effet, c'est à ce stade que les acteurs peuvent s'exprimer sur les options et lignes directrices importantes pour le développement de leur région. Une vision partagée est essentielle pour que les mesures soient ensuite portées par l'ensemble de la Broye.

Les ateliers ont ainsi eu pour but de réunir les représentants des communes autour de trois thématiques clés (zones d'activités, mobilité et infrastructures publiques) afin de réfléchir et amener des propositions de stratégie permettant de répondre aux enjeux de la Région. Les enjeux par thématiques sont décrits succinctement dans le programme du jour en annexe, et développé dans les procès-verbaux ci-après.

Chaque thématique a réuni deux groupes de travail (un le matin, un l'après-midi) qui ont mené les mêmes réflexions, permettant de mettre ainsi en lumière les volontés conjointes ou divergentes des acteurs régionaux.

Le prochain chapitre présente les résultats obtenus et les tendances majeures qui ressortent des discussions

2 Résultats et tendances

Ce chapitre reprend les questions qui ont servi de fil rouge aux discussions durant les ateliers. Les résultats principaux ainsi que les tendances générales y sont également résumés.

Les PV en annexe du présent document relatent de manière détaillée les discussions ainsi que les propositions faites dans le cadres des différents ateliers.

2.1 Zones d'activités

2.1.1 *Démarche swiss design thinking : S'il devait n'y en avoir qu'une, Où doit se situer la zone d'activités d'intérêt régional intercantonale ?*

Deux secteurs sont identifiés, tout d'abord autour de **l'Aéropôle**, et puis, de façon plus générale, entre **Estavayer et Payerne**. D'autres propositions sont également faites à St-Aubin-Avenches et Domdidier, qui présentent l'avantage de la proximité avec les axes de mobilité forts : autoroute, route nationale et rail. Finalement, le secteur de Moudon est aussi mentionné.

La question du développement du secteur stratégique « **Rose de la Broye** » est abordée. En effet ce secteur présente non seulement des avantages en terme d'accessibilité par la route, mais également par le rail, avec la possibilité d'y voir se développer une gare de triage. Le secteur de **l'Aéropôle**, légalisé, fait consensus, mais, dans le cas d'une nouvelle zone à créer, le secteur de la Rose de la Broye présente également de nombreux atouts.

2.1.2 *Quel est le potentiel d'accueil des secteurs en zone d'activités à l'horizon 2035 et quels secteurs seraient propices au développement d'activités régionales ?*

Les potentiels d'accueil les plus importants sont identifiés vers le pôle Estavayer-Payerne, notamment le secteur « Rose de la Broye », vers Avenches – Domdidier- St-Aubin, ainsi qu'à Moudon, Granges-Marnand et Corcelles. La force des deux premières propositions est notamment liée à la présence de l'axe autoroutier. De plus, les participants sont d'avis qu'une zone d'activités régionale doit se développer hors des centres urbanisés afin de limiter les nuisances.

Concernant **les secteurs non identifiés comme ayant du potentiels**, une discussion s'articule sur la possibilité de relocaliser les réserves sur des zones où il y aurait plus de potentiels de développement. Les participants relèvent l'importance de maintenir l'existant et laisser la possibilité à l'artisanat local de se développer. Toutefois, ils ne sont pas opposés à une relocalisation de certaines zones. Dans le cas des communes de taille plus modeste, des propositions de maintenir des zones locales sont évoquées, ce qui permettrait aux entreprises en place de se maintenir, voire de s'étendre sans se délocaliser.

L'idée de mutualisation des zones ou de certaines zones d'activités est également mise en avant pour les secteurs de taille plus importante, ce qui permettrait ainsi d'éviter la concurrence interne à la région et d'impliquer davantage tous les acteurs broyards autour de zones à fort potentiel qui peuvent apporter de réels bénéfices en termes d'emplois. (modèle Innodel – Delémont)

Une question importante qui ressort est de savoir comment rendre ces secteurs disponibles et attractifs ; en effet, certains sont disponibles depuis longtemps, et cependant inexploités. Les raisons principales semblent être liées à la spéculation, la localisation, les contraintes de planification, et la concurrence. Ainsi, un travail important de **promotion** doit être réalisé par la Région.

2.1.3 Quelle typologie d'entreprise souhaitons-nous développer dans les zones d'activités d'importance régionale ?

De façon assez unanime, les domaines de **l'aviation** et de **l'agroalimentaire** sont identifiés comme secteurs économiques que la Région doit développer prioritairement. Viens ensuite le secteur de la **santé**. Les secteurs de **services** et le **télétravail** sont également mentionnés, cependant ils ne nécessitent pas forcément de nouvelles zones d'activités (ils peuvent se développer dans d'autres affectations). Sont évoquées également les activités en lien avec **l'écologie**, qui pourraient potentiellement être mis en lien avec l'agriculture. Finalement, le **tourisme** est mentionné de manière marginale.

Concernant le secteur des transports et de la logistique, les points de vue sont divergents. Certains acteurs présents ne souhaitent pas que le domaine des **transports-logistique**, déjà bien présent dans la région, se développe davantage. D'autres pensent que ce secteur a de l'avenir, en lien avec le développement du centre ferroviaire et de l'aéropôle. Le développement de ce secteur pourrait se faire de concert avec le domaine de la **métallurgie**.

De façon assez unanime, les représentants des communes ne veulent pas voir se développer les entreprises de **stockages**, ou alors avec des solutions afin que la densité d'emploi soit acceptable (par exemple, faire du stockage au rez-de-chaussée et développer une activité à l'étage).

Ainsi, si les domaines de l'aéronautique et de l'agroalimentaire sont à privilégier, les acteurs régionaux ne souhaitent pas forcément définir les typologies d'activité à accueillir, afin de ne pas se restreindre si de belles opportunités, autres que celles évoquées, venaient à se présenter.

2.2 Mobilité

2.2.1 **Démarche swiss design thinking** : Quelle est la mesure prioritaire à prendre en matière de mobilité dans la Broye intercantonale ?

Les mesures les plus plébiscitées s'articulent autour **des transports publics régionaux** en agissant sur l'offre : cadence à la ½ heure sur l'ensemble de la région, cadence toutes les 20 minutes aux heures de pointes, diversification des prestataires de transport, ou encore la gratuité des transports publics. Dans la même logique de proposition, l'amélioration de l'offre des transports publics permettrait de **développer les gares ferroviaires en véritables hubs multimodaux** (P+Rail et B+Rail, bus).

En outre, **le télétravail** a été mis en avant dans le but de décongestionner les transports. Toutefois, cette mesure n'est pas considérée comme une priorité, mais plutôt comme une évolution sociétale à accompagner.

Le dernier résultat de cette première discussion se réfère à **l'amélioration du système cyclable de la région** de la Broye. Cette mesure est proposée en raison de la proportion de plus en plus élevée de vélos à assistance électrique présents sur les routes, et les problèmes de cohabitation entre les utilisateurs qui en découlent. Le vélo n'est plus seulement utilisé pour le loisir, le sport ou le tourisme, mais de plus en plus pour se rendre au travail ; il faut pour cela des axes rapides et sécuritaires.

Ainsi, les aspirations de mobilité et de transport des représentants montrent **une forte volonté de créer des mesures ambitieuses, fédératrices et en lien avec la durabilité**.

2.2.2 *Comment améliorer les accès des zones d'activités et des équipements publics en favorisant le transfert modal ?*

Les résultats des deux ateliers montrent que l'accessibilité des zones d'activités (ZA) et des équipements publics (EP) devrait s'effectuer principalement par la desserte en **transports publics**. Ce mode de transport est considéré comme efficace pour assurer une desserte de qualité vers les différentes zones d'activités, et efficient en raison des émissions de gaz à effet de serre relativement faibles. À l'unanimité, il est considéré comme primordial que les lignes de bus soient interconnectées entre les ZA, les EP et les gares ferroviaires. Pour y parvenir, les itinéraires doivent être densifiés et rabattus en direction des gares ferroviaires afin de capter le maximum d'usagers possibles, notamment la population active.

Par ailleurs, les représentants mettent en évidence le potentiel de la complémentarité entre l'usage des transports publics et de la voiture pour le même trajet : **l'intermodalité**. Afin d'encourager la mobilité durable en direction des zones d'activités, les **P+R et le transport fluvial** sont identifiés comme des leviers d'action dans une région périurbaine fortement motorisée et lacustre (lac de Neuchâtel). Cependant, il est relevé que ces solutions sont souhaitables en pratiquant des tarifs attractifs et une amélioration des horaires de bateaux.

Les discussions ont également évoqué le **potentiel du vélo**. Il est plutôt utilisé comme un moyen de déplacement pour les loisirs, le tourisme - par exemple le long du lac (Grande Carrière), dans le Vully et à Estavayer-le-Lac – pour les écoliers, ainsi que les personnes qui se rendent dans les centres. Par conséquent, le potentiel de desserte des zones d'activités à vélo n'est pas évalué comme un axe de réflexion à poursuivre dans l'immédiat.

Finalement, des pistes de réflexions au sujet de l'évolution des modes de vie sont évoquées, notamment avec **l'aménagement flexible des heures de travail et la création d'espaces de co-working**. Ces mesures de mobilité ne visent pas directement l'accessibilité « physique » aux zones d'activités et d'équipements publics, mais plutôt le désengorgement des transports ou des axes fortement fréquentés.

2.2.3 *Quels sont les besoins d'actions prioritaires ?*

Dans cette dernière étape, les besoins d'actions identifiés précédemment ont été priorisés dans le but d'orienter certaines stratégies de mobilité.

La priorité n°1 est **l'amélioration de l'offre en transports publics** en :

- N°1.1 - Densifiant le réseau ;
- N°1.2 - Proposant une tarification attractive ;
- N°1.3 - Développant le transport lacustre ;
- N°1.4 - Créant une offre de mobilité touristique ;
- N°1.5 - Créant des hubs multimodaux aux gares ferroviaires.

La priorité n°2 est **l'amélioration des conditions de circulation des mobilités douces** en :

- N°2.1 – Assurant des itinéraires de mobilité douce continus ;
- N°2.2 – Améliorant le stationnement des vélos (aux gares, aux écoles, etc.) ;
- N°2.3 – Optimisant le réseau routier pour un meilleur partage de tous les modes.

La priorité n°3 est le **développement de la mobilité partagée** en :

- N°3.1 – Encourageant le co-voiturage dans les plans de mobilité d'entreprises ;
- N°3.2 – Développant le carsharing dans les centralités.

2.3 Infrastructures publiques

2.3.1 *Démarche swiss design thinking : Quelle est l'infrastructure qui vous semble la plus importante à être portée par la COREB ces 20 prochaines années ?*

Plusieurs réponses ont été proposées, et une grande majorité des personnes partage la proposition de développer une **piscine et/ou patinoire**, ou un centre sportif, sur le pôle **Estavayer – Payerne**. Cette localisation découle des critères en lien avec l'accessibilité en transports publics et mobilité douce, ainsi que la proximité avec les écoles, qui ont été évoqués et qui semblent indispensables pour permettre à ces infrastructures de voir le jour.

D'autres réponses tendaient également à proposer **un pôle de formation** sur le même secteur, offrant des formations spécialisées en lien avec l'activité économique régionale, notamment l'aéronautique. Il n'y a actuellement pas en Suisse de formation de mécanicien aéronautique, civil ou militaire. Un tel pôle serait une opportunité supplémentaire de profiler la Broye ou niveau national, voire international.

La question de la **gestion d'une infrastructure régionale** telle qu'une piscine ou une patinoire a suscité beaucoup de débats. En effet, si ces infrastructures ne semblent pas pouvoir voir le jour sans le concours des écoles, l'utilisation de l'infrastructure en dehors des heures scolaires est une question importante. Les participants aux ateliers sont d'avis que la dimension de l'infrastructure doit rester à l'échelle broyade. Des possibilités d'un partenariat public / privé sont évoquées, ainsi que des exemples de gestion, comme la piscine de Berthoud.

Il ressort également des discussions qu'il est compliqué de définir **quelle infrastructure peut être développée par la Région**, car la plupart sont déjà gérées soit par le Canton, soit par les Communes, et une telle gestion est d'autant plus complexe dans un contexte intercantonal. Il est ainsi important de différencier les infrastructures communales d'importance régionale, et les infrastructures régionales.

2.3.2 *Les projets identifiés sur la carte sont-ils toujours d'actualité ? Y'a-t-il d'autres projets d'envergure régionale prévus dans la Broye ?*

Les représentants des communes ont apporté des réponses permettant de compléter l'inventaire des projets en cours ou prévus dans la Broye. Il y a plusieurs projets d'établissements médico-sociaux (**EMS**) prévus, ainsi que des projets **sportifs** et **touristiques**, notamment le long des rives de lac (par exemple zone de loisirs à Font, port à Salavaux).

Plusieurs personnes se sont demandé pour quelles raisons les **infrastructures touristiques** ne faisaient pas parties du présent atelier. La thématique du tourisme étant importante pour la Broye, elle sera traitée par un mandataire externe qui sera en charge de l'élaboration de la stratégie touristique. Dans ce cadre-là, il est prévu que des ateliers participatifs soient organisés spécifiquement sur cette thématique, en intégrant des représentants des communes.

2.3.3 *Y'a-t-il d'autres besoins en infrastructures publiques d'importance régionale dans la Broye d'ici 2035 ?*

Le besoin d'un **centre de santé** décentralisé avec une accessibilité inter-communale et accessible les transports publics est identifié. Il est également fait mention de problématiques liées à **l'approvisionnement en eau potable** dans certaines communes.

Une autre problématique abordée est celle de l'approvisionnement énergétique, notamment en **énergies renouvelables**. En effet, c'est un sujet d'actualité et il serait souhaitable que les projets d'envergure fassent l'objet d'une concertation plus large que le périmètre communal afin d'optimiser les infrastructures et les investissements.

3 Suite et conclusion du processus participatif

Le reste du document est constitué des PV des 6 ateliers, avec les cartes de travail et les présentations Power Point faites en introduction et conclusion de la journée ainsi que pendant les ateliers. Le programme de la journée est annexé au dossier.

Les résultats des 6 ateliers seront évalués et analysés afin de dégager les tendances ainsi que la volonté des élus ayant participé aux ateliers.

Ces résultats seront discutés dans le cadre du groupe technique du PDR afin d'identifier les éléments à intégrer dans le volet stratégique du PDR. Ensuite, ces propositions seront exposées au Comité de Pilotage en vue de leur validation et d'une formalisation des stratégies de développement.

Les résultats des ateliers ainsi que les éléments retenus par le Comité de pilotage dans le volet stratégique du PDR seront présentés aux communes et aux services cantonaux lors d'une séance d'information publique.

Annexes

A. Présentation – Introduction des ateliers participatifs



Plan directeur régional
de la Broye

Ateliers participatifs

15 septembre 2020

 **URBASOL**

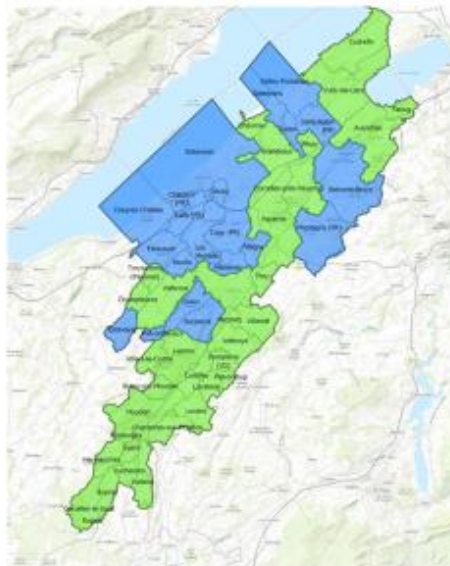
Introduction au PDR de la
Broye

 **URBASOL**

Qu'est-ce que le Plan directeur régional (PDR) intercantonal de la Broye ?

- ❖ Le plan directeur régional (PDR) est un instrument qui **définit les grands principes de développement** pour les districts de la Broye (FR) et de la Broye-Vully (VD) à l'horizon 2035/2040. Il identifie également **les projets et mesures à mettre en œuvre dans la région en matière d'urbanisation (zones d'activités, infrastructures,..), mobilité ou encore environnement (par ex. STEP)**

Périmètre PDR



PDR Broye

❖ Travaux déjà réalisés

2019: programme des études



❖ Programme des études sert:

- > Définir le cadre des travaux du plan directeur régional
- > Analyser l'état actuel du territoire régional
- > Déterminer les aspects à étudier
- > Décrire les modalités pratiques du déroulement de l'étude (étapes, coûts, information et participation)

PDR Broye

❖ Travaux déjà réalisés

2019-2020: Diagnostic territorial



❖ Diagnostic territorial:

- > Identification des forces et faiblesses de la région:
 - Zones d'activités,
 - Mobilité,
 - Tourisme,
 - Environnement,
 - Nature et paysage

PDR Broye

❖ Travaux en cours

2020-2021: Programme d'aménagement régional: volet Stratégique

Ateliers participatifs 15 septembre 2020:
- Base pour stratégies régionales:
a. Mobilité
b. Gestion zones d'activités
c. Infrastructures publiques



Phase 1 : Programme d'aménagement régional

Le volet stratégique sera développé en commun entre les parties vaudoises et fribourgeoises.

Objectifs et contenu

Le programme d'aménagement régional correspond au volet stratégique. Il sert de cadre pour l'élaboration du plan directeur régional de la Broye et décrit la stratégie territoriale de développement pour les 10 prochaines années au minimum, en fixant les objectifs que la région souhaite atteindre. Il doit ainsi répondre aux enjeux principaux que sont l'évolution de la population, la qualité du cadre de vie, l'utilisation rationnelle du terrain ainsi que la recherche d'une mobilité durable. Cette stratégie doit ainsi prendre en compte toutes les thématiques à incidence spatiale analysées dans le diagnostic territorial¹ même si le volet opérationnel se focalisera ensuite sur les thèmes obligatoires.

Rendu attendu

Le programme d'aménagement régional doit comprendre :

- Un projet de territoire sous forme d'une carte schématique. Il doit représenter la vision du développement souhaité et les objectifs stratégiques pour y parvenir.
- Un rapport succinct justifiant la vision et les principes stratégiques retenus. Il doit démontrer la conformité du projet avec les planifications supérieures et présenter les résultats du processus participatif.

Quels sont les avantages d'un PDR Broye ?

- Harmoniser dans un seul document commun deux cadres de planification cantonaux différents;
- Coordonner l'aménagement du territoire sur l'ensemble de la région, en tenant compte des planifications et projets existants;
- Régler des problématiques communes en dépassant les frontières administratives (gestion de la mobilité ou des zones d'activités);
- Porter et défendre les intérêts de l'ensemble de la Région;
- Fédérer les acteurs de la Broye autour d'un projet commun
- Assurer la promotion et le développement économique de la Région;
- Proposer une stratégie cohérente et une vision concertée du développement de la Broye pour les problématiques ayant une portée régionale.

B. Ateliers Zones d'activités



B1. PV de l'atelier Zones d'activités du matin

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA BROYE

Ateliers Zones d'activités

Matin

15 septembre 2020

09h30

OBJECTIF : Identifier le potentiel d'accueil des zones d'activités, présenté sur la carte, ainsi que les types d'activités que la Région souhaite développer et promouvoir, à l'horizon 2035.

ORDRE DU JOUR :

Présentation des participants

Présentation principes et déroulement de l'atelier

Swiss Design Thinking

Situation et enjeux

Quel est le potentiel d'accueil / de développement des secteurs en zone d'activités à l'horizon 2035 ?

Quel typologie d'entreprise souhaitons-nous développer dans les zones d'activités d'importance régionale ?

MODÉRATION : François Parvex, Serec

SPÉCIALISTE : Pietro Jaeggli, Urbasol

PARTICIPANTS :

Monsieur	Barbey	Philippe	Chef technique	Belmont-Broye
Monsieur	Béguin	Cédric	Syndic	Ménières
Monsieur	Brodard	Gérard	Syndic	Lully
Monsieur	Bucher	Ernest	Chef du service Urbanisme et travaux	Payerne
Monsieur	Chanex	David	Vice-syndic	St-Aubin
Monsieur	Cosendai	Christian	Municipal	Valbroye
Monsieur	Curchod	Jean Daniel	Syndic	Chevroux
Monsieur	Gavillet	Patrick	Syndic	Lucens
Monsieur	Givel	Daniel	Municipal	Corcelles-près- Payerne
Monsieur	Grandgirard	Bernard	Vice-Syndic	Cugy
Madame	Meyer Keller	Roxanne	Syndique	Avenches
Monsieur	Kilchoer	Nicolas	Préfet	

SWISS DESIGN THINKING

« Où doit se situer la seule zone d'activités d'intérêt régional intercantonal ? »

Quelques personnes se braquent car elles ont l'impression que la question est orientée et posée pour conforter une position de la Coreb (c'est-à-dire de définir Aéroport comme la zone d'activité (ZA) d'intérêt régional intercantonal) !

Résumé du modérateur/spécialiste

Il semble y avoir un consensus autour de l'Aéroport !

Cependant un participant précise que cette zone est réservée à de l'activité en lien avec l'aéronautique exclusivement et que, pour sa part, il a identifié la zone située à la sortie d'autoroute de Payerne en direction d'Estavayer à cheval des cantons de VD et FR.

La discussion aborde la thématique de l'agriculture qui devrait être un deuxième pôle important pour la région. Un groupe de réflexion a placé la zone entre Avenches et Domdidier afin de prendre en compte l'aspect agronomique et son potentiel de développement. Finalement un troisième binôme imagine un 2^{ème} pôle agriculture proche de Moudon.

Le point fort de la région est relevé : son autoroute qui la traverse.



SITUATION ET ENJEUX DES ZONES D'ACTIVITÉS

Pietro Jaeggli explique le cadre donné par les cantons de Vaud et Fribourg dans le contexte de la gestion des zones d'activités ainsi que les contraintes avec lesquelles il faudra travailler. Voir présentation « zones d'activités ».

Un participant relève que les critères fribourgeois sont plus sévères et contraignants notamment celui qui exige que 2 entreprises ad minima doivent être actives pour prétendre au statut de zone régionale. Cela ne laisse aucune place à la création d'une nouvelle zone d'activité. D'ailleurs on se pose la question de savoir comment la zone de Rose de la Broye pourrait être légalisée ? Pietro ajoute qu'il existe actuellement une fiche pour cette zone dans la Plan Directeur Cantonal.

Une personne s'exprime sur la nécessité actuelle de densifier les zones en place compte tenu de la difficulté à ouvrir de nouvelles zones avec la LAT. Il ajoute que l'on devrait trouver un moyen de forcer les entreprises qui souhaitent s'implanter à densifier et éviter les constructions à un étage. On arrive à des aberrations lorsque l'on constate le manque de surface pour des zones d'activité alors que des surfaces sont destinées à accueillir des boxes sur 1 étage qui n'hébergent aucun emploi ! On pourrait arriver à une situation où les zones thésaurisées par les privés pourraient être dézonées par certaines communes. Ceci pourrait être une solution aux SDA incompressibles dans la Broye. Afin de densifier, il serait souhaitable également de modifier les législations ou le droit d'opposition qui tous deux peuvent être contraignants et dissuasifs pour construire un bâtiment à plusieurs niveaux.

En analysant les réserves, on constate qu'il y a encore assez. Il y a lieu de se poser la question du pourquoi il n'y a pas eu de développement à ces endroits ? Quelles en sont les raisons ? S'agit-il de spéculation par des privés ?

La commune de Lucens a racheté 2 hectares à Isover au bord de la ligne CFF ; elle aurait pu la vendre pour du stockage, mais elle a toujours refusé de le faire. On rappelle qu'Aéropôle 2 aurait pu être rempli deux fois avec de la logistique ou de la grande distribution.

Une partie du potentiel est déjà présent et un des grands enjeux du PDR est de savoir comment le rendre disponible et attractif. Il semble qu'il y ait 3 raisons à un blocage : la spéculation, la localisation de ces zones (accessibilité, accès réseau...), et les contraintes de planification (qui peuvent être liées à des contraintes environnementales). D'autres arguments pourraient expliquer l'absence d'implémentation de nouvelles entreprises : lenteur du processus, mobilité, état de préparation du terrain (est ce que je peux déposer un permis de construire demain ?), le bassin d'employés potentiels et l'image de la région.

Notre région souffre-t-elle d'une trop forte concurrence face à Yverdon et Bulle ? La question est soulevée de savoir comment développer l'attractivité de la Broye ? On rappelle qu'Y-Parc a mis 20 ans pour décoller. Qu'est ce qui pénalise la Broye ? Pourquoi une entreprise choisirait une autre région ? Il est possible que l'image de la Broye fumeuse et pleine de brouillard ainsi que son caractère agricole la pénalise. Le manque d'agglomération lui est également défavorable.

Les participant abondent dans le sens qu'un travail important doit être réalisé du côté de la promotion de la région.

La question suivante est également soulevée : souhaite-t-on une densification d'entreprise telle que sur l'arc lémanique, Yverdon ou Bulle qui engendre de facto des problèmes d'accessibilité ? Il ne faut pas oublier que si l'on veut une ZA il faut aussi en accepter les contraintes en terme de nuisances sonores et de circulation notamment. La question est également amenée de savoir si la région souhaite privilégier la

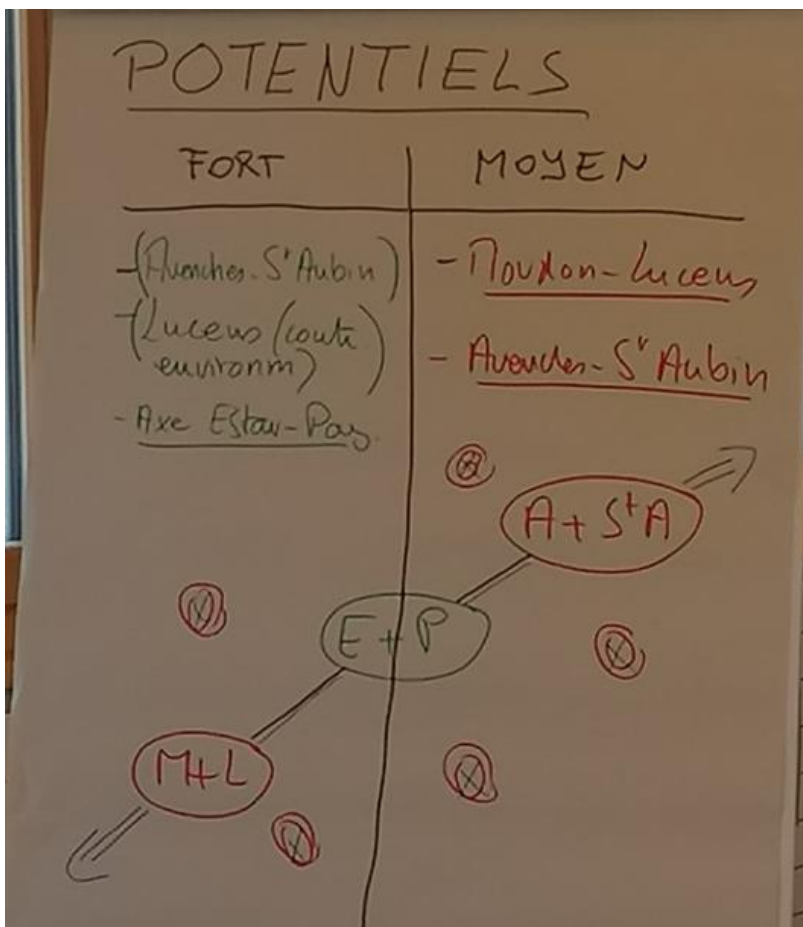
qualité de vie plutôt que l'implantation de nouvelles entreprises génératrices de nuisance ? Où se situe le bon équilibre ?

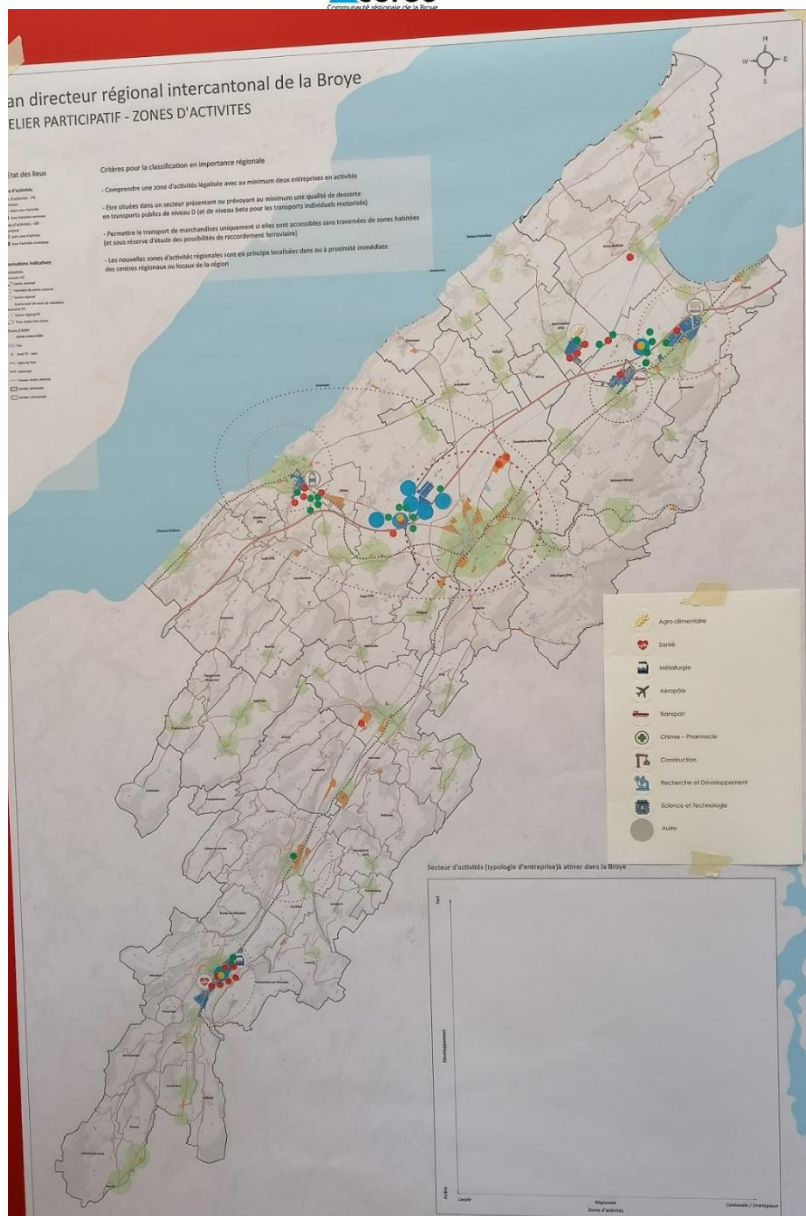
On constate également dans la Broye un déséquilibre entre promotion des zones d'activités et promotion de zones résidentielles qui génère de nombreux pendulaires ce qui engorge les routes.

QUESTIONS

« Quel est le potentiel d'accueil des secteurs en zone d'activités à l'horizon 2035 et quels secteurs seraient propices au développement d'activité régionales ? »

Règle : placer 2 gommettes par personnes selon le potentiel de la zone : vert potentiel fort, et rouge potentiel moyen





Sur le schéma ci-dessus on observe le pôle central Payerne-Estavayer, des potentiels à Moudon-Lucens et Avenches-Domdidier en laissant quelques zones dans les villages.

Les participants voient un potentiel de développement de zones d'activité dans les secteurs suivants :

- au nord ; entre Avenches et St-Aubin
- au sud ; à Moudon à la place de l'ancienne fonderie notamment
- au centre ; un secteur important du côté d'Estavayer - Payerne.

Un participant avance que si une commune doit doubler sa population dans les 15 ans à venir, ce doit être entre Payerne et Estavayer et il est impératif de quintupler les postes de travail dans cette zone. Il faut que l'on sente quelque chose de fort entre Payerne et Estavayer pour créer une centralité forte.

Une personne avance que le site St-Aubin est rare car il permet de faire l'interface entre la formation et la mise en pratique.

Les participants conviennent que les axes du centre et du nord sont bien desservis par l'axe autoroutier tandis que le secteur sud de Moudon est desservi par la R601 qui pose déjà des problèmes d'accessibilité. Il est noté que l'accès CFF n'est pas optimal du côté des marchandises et il ne le sera pas tant que la Broye ne bénéficie pas d'une 2^{ème} voie. D'ailleurs, Isover a migré des CFF au camion car le transport ferroviaire posait trop de problèmes.

On complète que la région est tout de même riche en transport car elle possède un axe autoroutier ainsi qu'un double axe de chemins de fer. Il y a donc un potentiel fort à ce niveau-là et le centre ferroviaire sera un vrai atout. D'ailleurs, Elsa souhaite transférer toutes ses livraisons par le rail à l'avenir car l'accès à Zurich est complètement engorgé par la route.

Un participant mentionne la zone Morandi comme ayant un potentiel moyen car la zone bénéficie d'un accès autoroutier sans passer par des habitations.

Faut-il créer une seule ZA entre Domdidier, ST-Aubin et Avenches en travaillant notamment sur les liaisons entre les 3 zones ? Il est tout à fait possible de s'imaginer une zone discontinue et déconnectée.

On convient unanimement qu'il faut plus de développement en centre-ville, les ZA doivent être hors du contexte urbain pour mieux contrôler la qualité de vie.

Une personne avance qu'il faudrait davantage vendre les mérites du lac à Estavayer.

Une discussion s'articule autour de la difficulté de développer une nouvelle zone compte tenu qu'il est difficile de maintenir les petites zones dans les communes. Faut-il aborder la question autrement et se demander s'il n'y a pas un potentiel non identifié ? Que fait-on de ces petites zones ? Est-il imaginable de prendre le potentiel de ces petites zones et les concentrer à un endroit où le potentiel est plus fort ?

Que fait-on des réserves dans les petites communes ? Peut-on imaginer prendre leur potentiel et le mettre où cela fait sens ?

Certains pensent que cela pourrait faire sens ; néanmoins il est difficile de déplacer des industries. D'ailleurs, la commune de Lully est en cours de réflexion pour faire passer ses zones vers Estavayer. D'autres jugent qu'il faut maintenir de petites zones pour l'artisanat et qu'il ne faut pas toucher aux petites zones d'activité afin de laisser de la place pour les petites entreprises locales. Il faut permettre un développement artisanal là où il y a un tissu économique local existant. Il est à noter que ces zones artisanales auraient tendances à être sorties du village afin d'éviter les nuisances et favoriser le maintien de la qualité de vie qui est prépondérant.

Il manque dans la région des industries et de la technologie horlogère et il faudrait travailler sur une collaboration avec les hautes écoles de Lausanne et Berne. Il est précisé qu'il est difficile de déplacer l'intelligentsia dans la Broye. Le pôle muséal d'Avenches en est la preuve, il ne s'est jamais créé car les forces intelligentsia ne veulent pas se déplacer.

On constate que l'armée n'a pas été évoquée durant l'atelier et la question de l'avenir de la place d'arme de Moudon est posée. Il est rappelé qu'il ne faut pas négliger le paramètre de l'armée.

On avance également que l'activité liée à l'écologie « Green » peut être un axe de développement à analyser sous l'angle régional. Il peut-être notamment mis en lien avec l'agriculture. Il y a, en effet, un grand enjeu actuellement : comment produire de l'alimentation avec moins d'énergie ?

Finalement, quelqu'un ajoute qu'il ne faut pas oublier le tourisme.

En conclusion, au niveau des typologies, on souhaite un développement fort de l'avionique et de l'agroalimentaire alors que le développement devrait être moyen pour les entreprises de transport.

B2. PV de l'atelier Zones d'activités de l'après-midi

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA BROYE

Atelier Zones d'activités

Après-midi

15 septembre 2020

12h45

OBJECTIF : Identifier le potentiel d'accueil des zones d'activités, présenté sur la carte, ainsi que les types d'activités que la Région souhaite développer et promouvoir (sans horizon temporel).

ORDRE DU JOUR :

Présentation des participants

Présentation principes et déroulement de l'atelier

Swiss Design Thinking

Situation et enjeux

Quel est le potentiel d'accueil / de développement des secteurs en zones d'activités? (sans horizon temporel alors que l'atelier du matin était limité à 15 ans)

Quel typologie d'entreprise souhaitons-nous développer dans les zones d'activités d'importance régionale ?

MODÉRATION : François Parvex, Serec

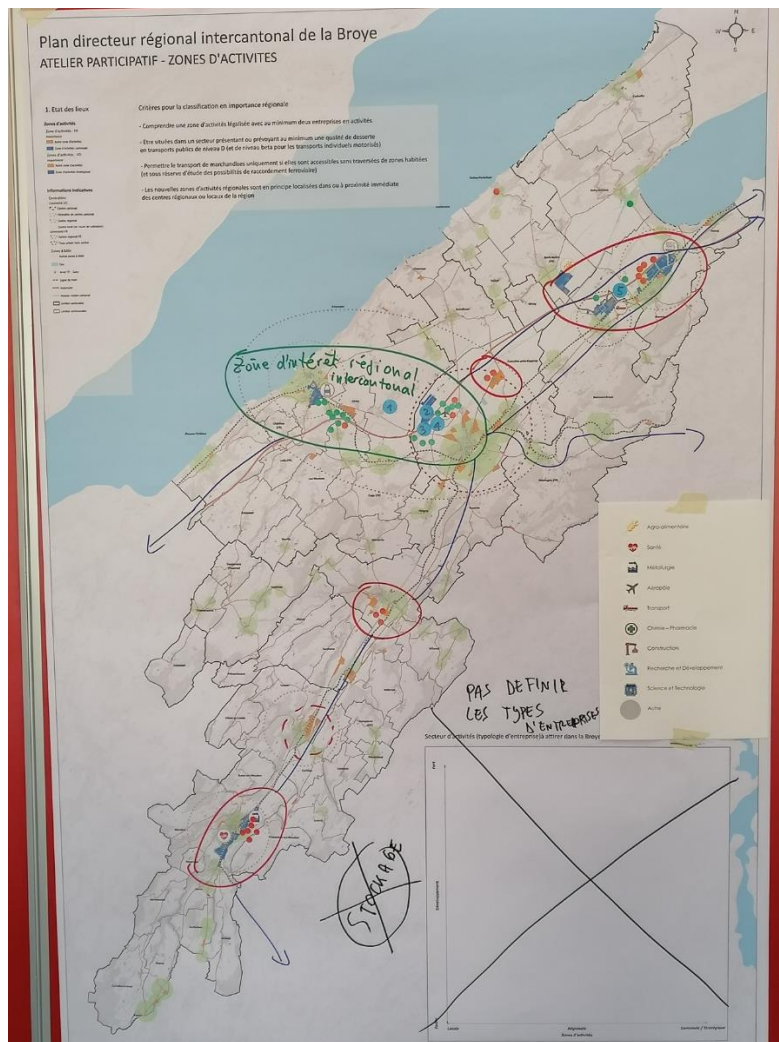
SPÉCIALISTE : Pietro Jaeggli, Urbasol

PRESENTS :

Monsieur	Piccard	Olivier	Préfet	
Monsieur	Blaser	Christoph	Municipal	Valbroye
Monsieur	Aigroz	Richard	Syndic	Treytorrens
Monsieur	Arrighi	Philippe	Membre CODIR	
Monsieur	Clerc	Blaise	Syndic	Vully-les-Lacs
Monsieur	Bongard	Serge	Vice-Syndic	Gletterens
Monsieur	Cartoni	Andrea	Technicien communal	Corcelles-près-Payerne
Madame	Genetelli	Chantal	Syndique	Montagny
Monsieur	Chassot	Eric	Syndic	Estavayer
Monsieur	Joye	Pascal	Conseiller communal	Belmont-Broye
Monsieur	Sumi	Alain	Municipal	Grandcour

SWISS DESIGN THINKING

« Où doit se situer la seule zone d'activités d'intérêt régional intercantonal ? »



Désignation des points bleus numérotés :

1 : zone entre Estavayer et Payerne qui nécessiterait un développement foncier et au niveau de la mobilité.

2,3,4 : Aéroport est une zone centrale légalisée et équipée qui bénéficie d'un accès routier et aérien. Aéroport souhaite atteindre à terme entre 1'500 à 2'000 emplois et on souhaite que ces personnes viennent s'installer dans la région. La zone de Payerne bénéficie d'un bus urbain, d'un gymnase et d'un hôpital qui en fait un point central de la Broye.

5 : les 3 zones composées d'Avenches, Domdidier et de St-Aubin car elles bénéficient des axes de mobilité que constituent l'autoroute, le rail et la route nationale.

La zone Aéroport émerge en tant que potentiel de développement majeur. On arrive donc à une conclusion similaire à celle de l'atelier du matin. On s'accorde à mettre les ZA d'intérêt régional entre Payerne et Estavayer.

Une discussion s'articule autour du bruit qui pourrait constituer un élément repoussant certaines entreprises sur le site de l'Aéropôle. Or, il est précisé qu'avec les moyens techniques actuels on peut travailler sur une meilleure isolation phonique des bâtiments.

La question d'une éventuelle mutualisation des ressources afin de développer l'Aéropôle est posée ? Serait-il imaginable de faire dans la Broye ce qui a été réalisé à Delémont ? En effet, les terrains pourraient devenir la propriété foncière de plusieurs communes au lieu d'être propriété unique de Payerne. On aurait ainsi une répartition des coûts et des bénéfices en lien avec cette zone stratégique !

Un participant s'y oppose car il n'y a pas de rail dans la zone stratégique l'Aéropôle et on ne devrait pas y mettre de l'industrie régionale. L'industrie régionale devrait se situer près d'une gare de triage stratégique, à Estavayer par exemple, qui offrira plus de 400'000 m² à Rose de la Broye et pour lequel un bus urbain est en train de se créer.

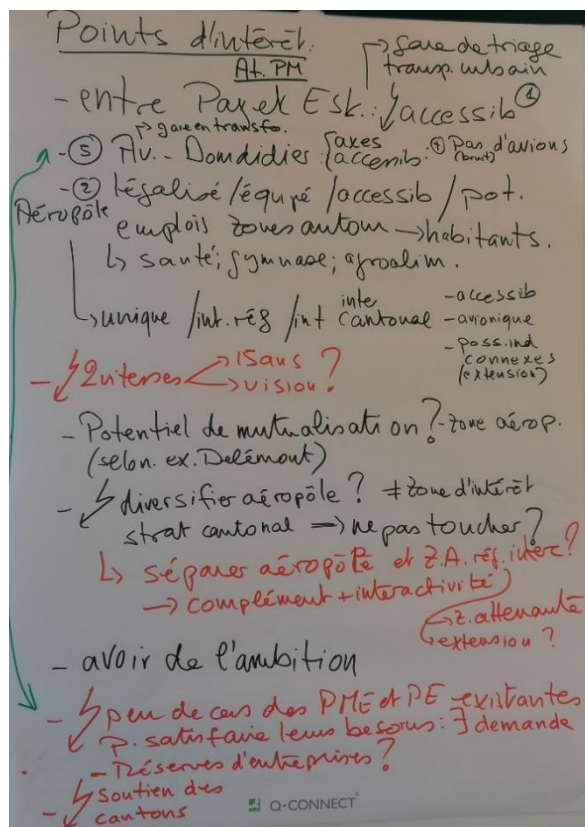
On convient que la ZA d'intérêt régional intercantonal qui émerge c'est l'Aéropôle car c'est une zone légalisée mais que si on devait partir de rien et d'une carte vierge, on privilégierait une zone intercantonale entre Payerne et Estavayer à la sortie de l'autoroute !

On ajoute que le PDR doit avoir de l'ambition car il va permettre de légaliser les bonnes parcelles.

On rappelle également que la question qui vient d'être posée a été débattue il y a 25 ans dans les états généraux de l'économie et c'est de là qu'a émergé l'Aéropôle !

Il est rappelé que la Broye est constituée principalement de SDA ce qui entrave la création de nouvelles ZA.

Actuellement, le manque de terrain en ZA pousse certaines communes à trier les entreprises qui souhaitent s'implanter. Or le problème majeur actuel réside dans la zone de St-Aubin qui empêche la création et le développement de nouvelle ZA dans la Broye fribourgeoise.



Que fait-on des réserves situées dans les localités ? Les participants acceptent l'idée qu'il n'y a plus lieu de conserver des réserves dans les petits villages car les entreprises doivent aller vers une zone régionale. De plus, il faudrait regrouper des zones mutualisées pour obtenir une solution win-win. Or, un participant prétend qu'il est difficile, au niveau cantonal vaudois, de réunir plusieurs zones pour en faire une seule comme l'a souhaité Vully-les-Lacs !

De même, on trouve dommageable qu'une partie des 46'000m² de zone régionale de la Châtelaine ait été dézonée alors que ces surfaces auraient pu être attribuées à des zones broyades mieux placées. On rappelle que le PDR est là pour justifier nos besoins en surfaces et leur répartition géographique.

« Quel typologie d'entreprise souhaitons-nous développer dans les zones d'activité d'importance régionale ? »

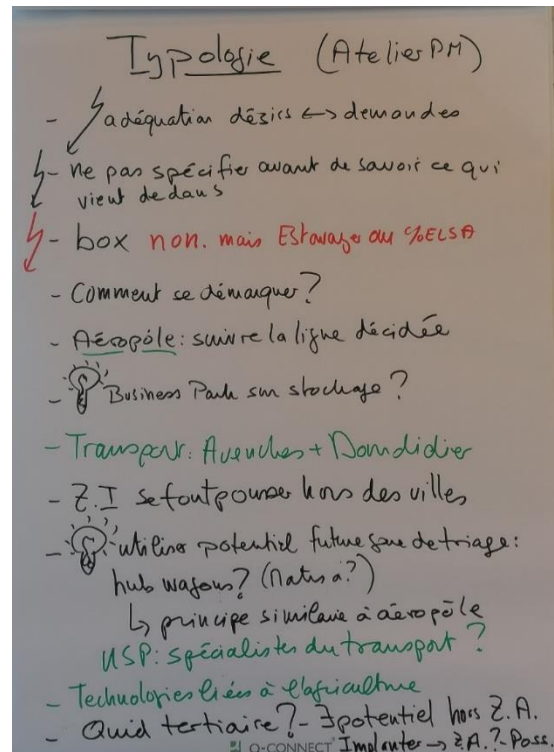
Que signifie « A forte valeur ajoutée » ? Réponse admise : qui rayonne au-delà des frontières cantonales

Les participants trouvent que cet exercice est compliqué car le canton de Fribourg a choisi de mettre sur 1/3 des ZA au niveau de l'agroalimentaire. De plus, l'exercice d'identifier des typologies pour les placer dans des zones semble irréaliste car on ne veut pas s'empêcher d'accueillir d'autres typologies d'entreprises. Cet atelier décide de ne pas définir de typologie pour ne pas se mettre des bâtons dans les roues car on veut être capable d'accueillir toutes sortes d'entreprises.

Par contre il est possible de définir des scénarios en imaginant par exemple le développement de la métallurgie en lien avec l'entretien des wagons quand le centre ferroviaire sera créé. On peut aussi imaginer que la Broye puisse développer des compétences dans le domaine des transports (rail avec centre ferroviaire, air avec Aéroport) et avec toutes les entreprises connexes à ce domaine.

Finalement, au niveau des scénarii, celui du développement de l'agriculture ne doit pas être oublié compte tenu de la part importante de SDA dans la Broye.

Un participant suggère d'identifier les entreprises qu'on ne veut pas et unanimement les entreprises de stockages ou à faible densité d'emplois sont citées. Or il est mentionné que parfois le stockage est nécessaire à une entreprise (ex Elsa et Aldi) et que si la commune ne met pas à disposition des zones de stockage l'entreprise s'en va. On suggère alors que si une zone est affectée à du stockage au rez-de-chaussée, il pourrait être possible de mettre à l'étage d'autres entreprises. Cela va par ailleurs se faire à Estavayer où une entreprise a déjà fait la mise à l'enquête pour du stockage (Elsa).



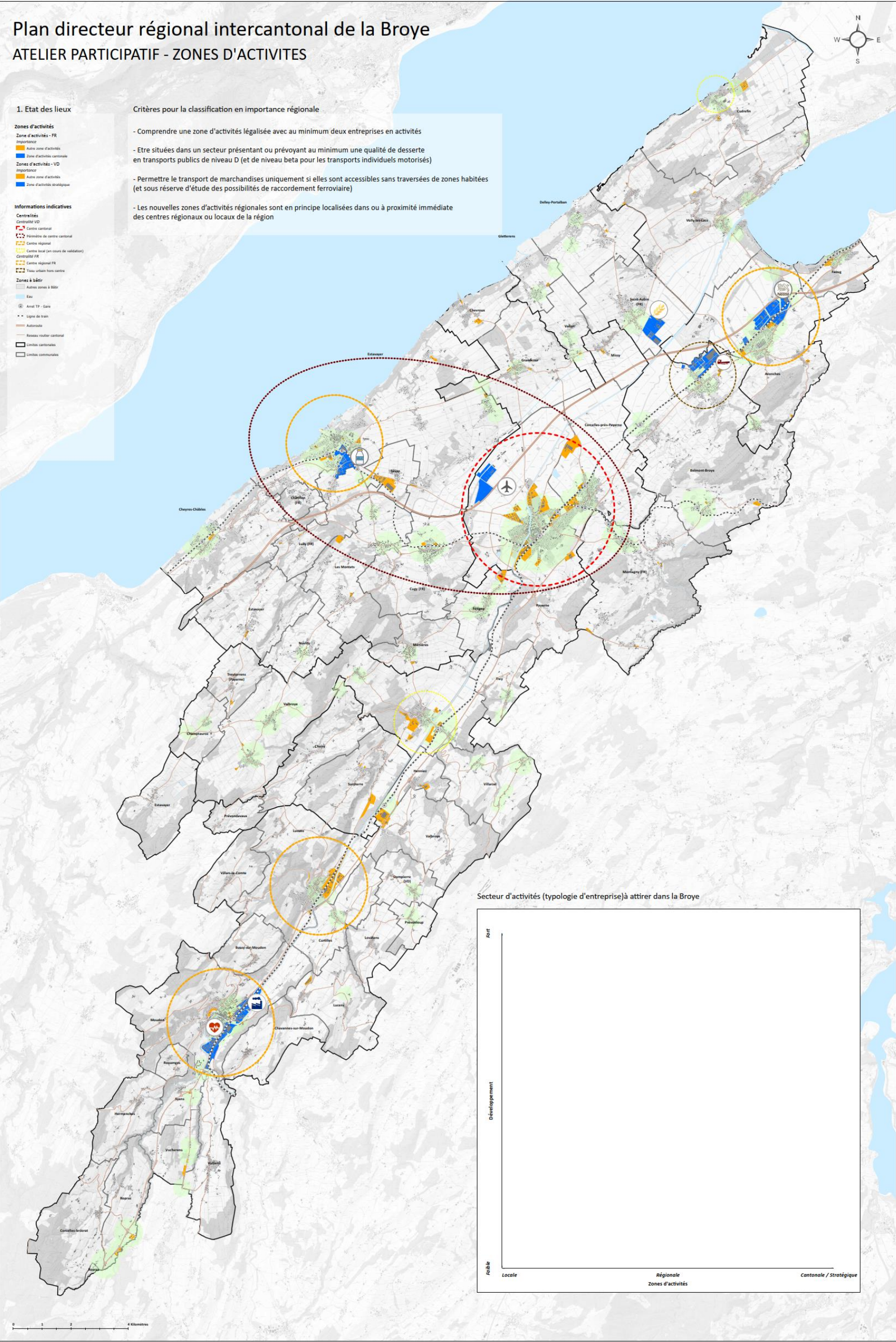
On rappelle qu'il y a quelques années on avait retenu l'aéronautique pour se démarquer des autres régions qui font déjà du pharma et de la chimie. Pour des raisons de crédibilité on doit se tenir à ce que l'on avait défini il y a quelques années.

Un participant explique qu'il a fait plusieurs visites de sociétés à l'étroit sur l'arc Lémanique. Par exemple, Caran d'Ache devrait s'étendre et quitter Genève, Lausanne étant trop cher on lui a proposé la Broye. Il faut davantage prospecter les entreprises à l'étroit à cause de la LAT car elles pourraient voir un intérêt à s'installer dans la Broye.

Au niveau du service et du tertiaire il semble que le Plan directeur cantonal fribourgeois a prévu des surfaces dédiées sur le plateau de la gare

En conclusion cet atelier a la volonté d'être large au niveau des typologies à accueillir.

B3. Carte de travail – Zones d'activités



B4. Présentation – Zones d'activités

Zones d'activités

CSO INGENIEURS

URBASOL

1

Gestion des zones d'activités régionales: attentes cantonales

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

- ❖ Planifier des reconversions, des dézonages ou des mises en zone des zones d'activités afin de faire correspondre l'offre à la demande (besoins à l'horizon 2035 pour FR et 2040 pour VD) ;
- ❖ Classer les zones d'activités en trois catégories (zones d'activités régionales et zones d'activités locales) selon les critères du Plan directeur cantonal. Les zones d'activités d'importance cantonale sont déjà identifiées par les Cantons de VD et FR ;
- ❖ Garantir que tous les terrains affectés en zones d'activités soient disponibles pour accueillir des 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.

URBASOL

2

Zones régionales PDCant Fribourg

- Principes des zones d'activités régionales:
 - Garantir une [offre](#) suffisante, différenciée, attractive et bien localisée de terrains affectés aux zones d'activités;
 - Contribuer au renforcement du centre cantonal et des centres régionaux en matière d'emplois qualifiés;
 - Encourager les [synergies](#) possibles entre les entreprises existantes dans un même secteur.
- Critères de localisation des zones d'activités régionales :
 - ZACT [légalisée](#) avec min. 2 entreprises actives
 - Secteur présentant / prévoyant au min. une [desserte TP niveau D](#) et desserte TIM niveau β
 - Transport de marchandise uniquement si [sans traversée de zone habitée](#) et avec étude de raccordement ferroviaire.

Zones régionales selon PDCant Vaud

- Principes des zones d'activités régionales:
 - Garantir à l'échelle régionale, [en complémentarité](#) des sites stratégiques de développement d'activités, [une offre en zones d'activités régionales](#) et locales adaptée aux demandes de l'économie, tout en garantissant une utilisation rationnelle et mesurée du sol;
 - Les zones d'activités régionales facilitent le développement d'un tissu économique diversifié et de proximité assurant des emplois dans les régions;
 - Les zones d'activités régionales doivent s'inscrire dans une [planification directrice régionale](#).
- Critères de localisation des zones d'activités régionales :
 - Localisées dans ou à proximité [des centres régionaux ou locaux](#)
 - Bonne [accessibilité en transports publics](#)

C. Ateliers Mobilité



C1. PV de l'atelier Mobilité du matin

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA BROYE

Atelier Mobilité

Matin

15 septembre 2020

08h00

OBJECTIFS :

- Saisir les besoins et les enjeux de mobilité multimodale
- Définir des orientations stratégiques
- Prioriser des mesures

ORDRE DU JOUR :

Présentation des participants

Présentation principes et déroulement de l'atelier

Swiss Design Thinking

Situation et enjeux

Discussion sur les besoins d'action/stratégies à mener

MODÉRATION : Mme Vuagniaux / Serec

SPÉCIALISTE : M. Damian Seoane Gomez / CSD Ingénieurs

PRÉSENTS :

Monsieur	Arrighi	Philippe	Membre Codir	
Monsieur	Dietlin	Pierre-Yves	Syndic	Cheyres-Châbles
Madame	Diserens	Véronique	Municipale	Moudon
Madame	Genetelli	Chantal	Syndic	Montagny
Monsieur	Joye	Pascal	Cons_communal	Belmont-Broye
Madame	Joye	Annelyse	Cons_communale	Fétigny
Monsieur	Mora	Julien	Municipal	Payerne
Monsieur	Piccard	Olivier	Préfet	
Monsieur	Rey	Eric	Vice-Syndic	Estavayer
Monsieur	Sumi	Alain	Municipal	Grandcour
Monsieur	Thévoz	Olivier	Syndic	Missy

SWISS DESIGN THINKING

« Quelle est la mesure prioritaire à prendre en matière de mobilité dans la Broye intercantonale ? »

Réponses / idées :

Concernant l'ensemble du territoire :

- Augmenter les cadences des transports publics dans la région, à la ½ heure partout
- Encourager au télétravail, (solution pour limiter le trafic en référence au Covid-19)
- Augmenter les cadences des TP aux heures de pointe, toutes les 20 min.
- Promouvoir l'offre des transports publics
- Diminuer les flux pendulaires par l'amélioration de la desserte du GYB et l'adaptation des horaires

Autres informations / discussions :

- Le télétravail est une mesure intéressante et dans le trend actuel. Quant à la mobilité douce, l'amélioration des systèmes des pistes cyclables et de parking devrait aussi être envisagée. »
- « Les Communes relayent à la Commission transports les problèmes locaux à l'occasion des mises à l'enquête de l'horaire des transports publics, ceux-ci n'ont pas besoin d'être traités, d'où une orientation régionale des réflexions. »

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES



Principe : Placement des gommettes (3) de priorisation en fonction des intérêts. Plus le sujet est important, plus la gommette sera apposée vers l'extérieur du radar du type de mobilité. Il y a la possibilité d'ajouter un thème s'il est jugé nécessaire avec un post-it.

Résultats plutôt groupé :

- 7 gommettes en faveur de la complémentarité voiture et transports publics
- 5 gommettes en faveur des itinéraires de mobilité douce continus
- 5 gommettes en faveur de l'optimiser le réseau routier existant (giratoires, élargissements, etc.)

Les mesures prioritaires à prendre sont discutées :

La mise en place d'un bus urbain :

Payerne a mis en place un bus urbain. Estavayer-le-Lac mettra en œuvre un bus urbain prochainement. Il est alors proposé que Fétigny, qui est à 1 km de Payerne, y soit rattaché. De même que pour les villages de Cousset, Corcelles-p/Payerne, comme c'est déjà le cas à Avenches. Une meilleure offre permettra de désengorger la circulation et de réanimer les centres-villes. La complémentarité de la mobilité douce-voiture avec peu de parking d'échanges est étrange.

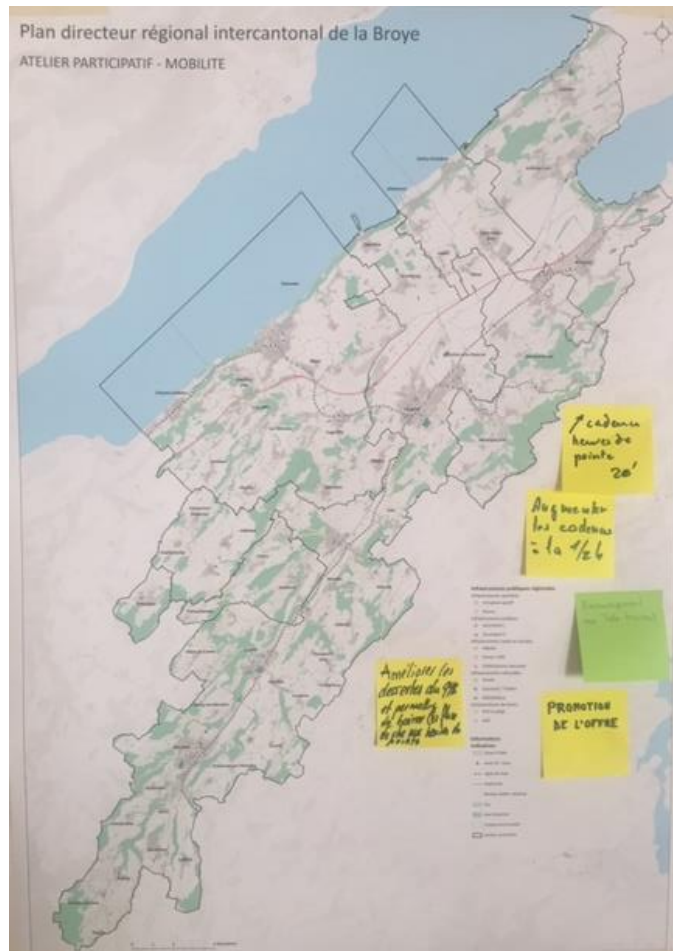
La mise en place d'un réseau cyclable

présente un double avantage pour la Broye : vélo utilitaire pour tous les jours et une offre touristique. Le PDR Broye doit pouvoir apporter des solutions, notamment pour l'accès aux zones d'activités qui ne sont à ce jour pas connues (atelier zones activités).

Avec les mesures Covid-19, **le trafic vélo a particulièrement progressé**, c'est

notamment le cas pour les sorties de familles. Les règles de circulation ne sont pas du tout respectées tant par les véhicules à moteur que par les cyclistes. **Une adaptation des comportements des utilisateurs vélos et véhicules à moteur doit être menée.**

Il en résulte la nécessité de **gérer les déplacements en 2 roues**. Les cyclistes utilisent les chemins agricoles-forestiers où ils côtoient des véhicules agricoles qui sont très imposants.



Certains chemins ont même été interdits aux voitures pour des raisons de **problèmes de cohabitation entre les utilisateurs** ; c'est notamment le cas à Estavayer.

Pour une partie des participants, la mobilité douce = mobilité touristique. Les travailleurs seraient une minorité à l'utiliser. Cet avis n'est pas partagé, les jeunes utilisent les transports publics et le vélo. Néanmoins, le **flux des cyclistes sera à examiner en dehors des mois de mars à septembre** en raison des basses températures et de la météo hivernale. Les travailleurs disposent, en principe, d'un vélo électrique et empruntent donc la route cantonale ou les grands axes ; d'où la nécessité de **délimiter les emplacements routiers réservés aux vélos et atténuer ainsi le sentiment d'insécurité**.

Pour **favoriser** l'utilisation des **transports publics**, il est proposé **de détériorer la circulation des véhicules motorisés** afin de les orienter et les encourager à prendre les transports publics. En outre, il ne faut pas négliger les gens qui n'aiment pas faire du vélo ou qui ne peuvent pas en faire. Ces derniers doivent être encouragés, ainsi que les familles, à privilégier les transports publics. Dès lors, une **adaptation des tarifs en leur faveur pourrait être envisagée pour des usages occasionnels**.

ACCÈS AUX ZONES D'ACTIVITÉS

Les réflexions des 2 autres groupes seront intégrées à la mobilité. **Les zones activités doivent être accessibles et connectées aux transports publics**.

La situation contradictoire de St-Aubin est relevée. La zone d'activité n'est pas liée aux transports publics et est propriété de l'Etat. Elle tend à être maintenue alors que pour les Communes, **tout développement doit être conçu avec une liaison aux transports publics !**

L'offre en transports publics doit précéder la création d'une zone d'activité. Il s'agit **d'être proactifs** et il en est de **même pour l'aménagement des pistes cyclables**. Cette réflexion conduit le débat sur les interrogations suivantes :

- Investir des sommes importantes inciterait-il les citoyens à utiliser les transports publics?
- Augmenter les taxes sur les véhicules à moteur ?
- L'infrastructure crée-t-elle le client ?

Les utilisateurs réguliers les prennent, car ils n'ont pas d'ennuis à le faire, gagne du temps et n'ont pas de stationnement à payer = moins de contraintes et la possibilité de travailler durant le trajet.

Il faut diminuer les tarifs des transports et P+R ainsi qu'augmenter le nombre des places de parking autour des gares. Les lignes de bus doivent aussi desservir les gares. 80% des voyageurs ne prennent plus de billets de train, car il n'y a plus de contrôle. La réintroduction de ceux-ci sanctionnerait les récalcitrants et gagnerait en termes de sécurité des voyageurs.

Il est relevé que le problème de stationnement ne peut pas être réglé au niveau régional.

Certains P+R sont peu utilisés. à la faveur d'autres qui sont encore gratuits. En définitive, **c'est le portefeuille qui est le décideur**. Par conséquent, **l'introduction d'un tarif bas pour les utilisateurs des P+R** ; à l'exemple de Sion avec des parkings souterrains très bon marché. . En outre, si le parking n'est pas situé au centre, il doit être accompagné d'une **desserte en bus performante**. A terme, le souhait est de diminuer le stationnement en centre-ville et ainsi de supprimer les flux motorisés vers le centre. Dans ce contexte, il est précisé que la traversée des localités peut être mesurée par des radars vitesse et bruit. Ces éléments devraient rester de compétence communale et ne pas être intégrés au chapitre de la mobilité du PDR Broye.

La mise en place d'une offre de bus urbains est un pari sur l'avenir. En effet, il est plus judicieux d'acquiescer de **grands bus qui pourront répondre à une demande exponentielle**.

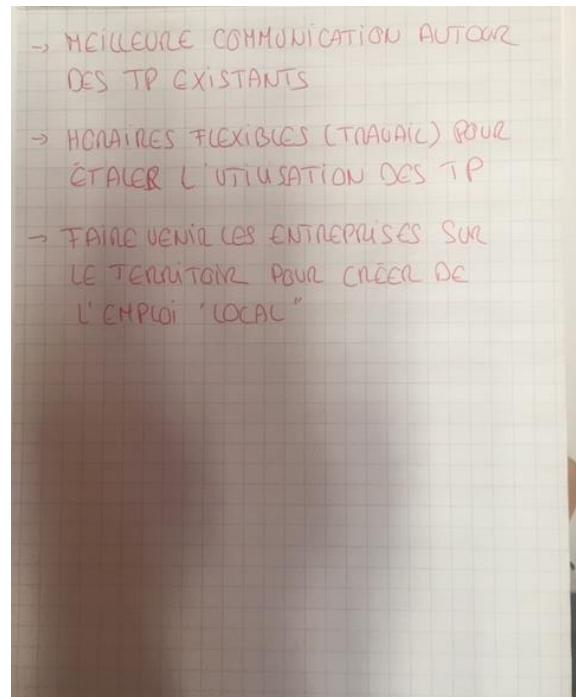
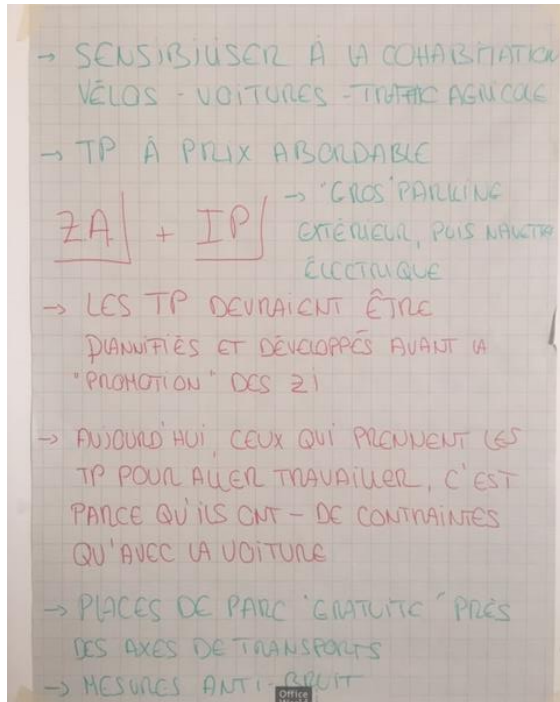
L'exemple de **Zermatt** est aussi considéré de manière positive, un parking central auquel une navette électrique est rattachée permettant l'accès au village en altitude. Il en découle la proposition d'un **parking à la gare et navette électrique pour rayonner autour de celle-ci, jusqu'aux zones d'activités**.

Bon nombre de propositions sont émises pour résoudre la mobilité pour se rendre au travail. En revanche, peu de solutions sont émises sur les horaires, le télétravail.

Les citoyens croient toujours que l'offre en transports publics est faible, il s'agit de la **communiquer davantage, d'effectuer un travail de promotion**. Il serait envisageable de **prendre en compte les habitudes/horaires des travailleurs et d'adapter les horaires des écoles et**, ainsi, répartir le flux des voyageurs.

Dans les grandes villes, il y a de nombreux d'espaces de coworking. En Suisse-allemande, un projet pilote de bureaux partagés est en cours dans des villages. Il consiste à **coupler l'espace de travail à une poste, un café, à un espace public**. De cette façon, **le télétravail ne s'opère pas seulement à domicile**.

Instaurer une **promotion économique** active afin que les entreprises s'établissent sur le territoire et **créent de l'emploi localement**. Ce point de vue n'est pas partagé par tous les participants. En effet, ceux qui souhaitent **habiter un village, c'est pour la tranquillité et la qualité de vie**. Il est plutôt préconisé de concentrer l'activité.



PRIORISATION

Une grande partie des éléments sont déjà abordés et traités de manière pérenne par les Communes.

L'idée est de se projeter dans l'avenir avec l'ouverture des zone d'activités et l'aménagement des infrastructures régionales qui sont prioritaires. La mobilité s'adaptera.

La mobilité des loisirs et du tourisme est aussi une thématique à part qu'il faut aussi considérer. En outre, les transports doivent également tenir compte des personnes à mobilité réduite.

Appliquer les priorités :

- Gomme verte pour les radars
- Gomme bleue : carte et remarques

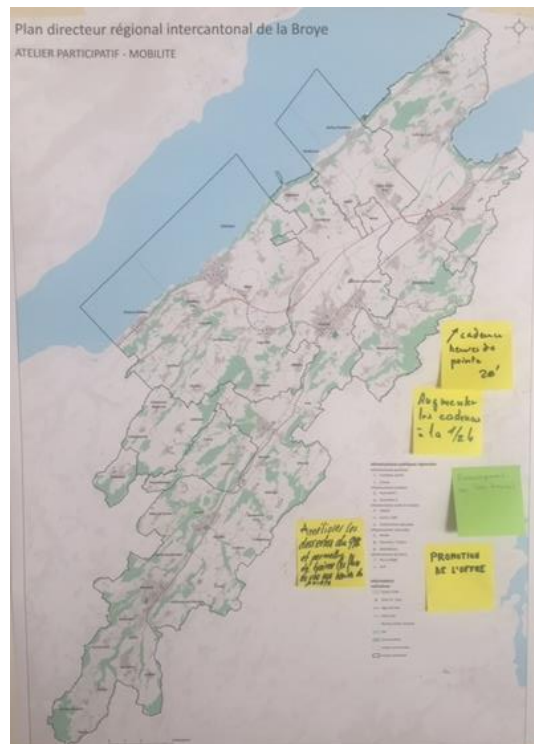
Les coûts de la mobilité sont à préciser:

- Création d'un pot commun ?
- Clef de répartition des charges et des retours sur investissement ?

Le financement doit être planifié préalablement à la mise en place de l'offre des transports publics.

Il est difficile de prioriser, car toutes les mesures sont à développer en parallèle.

Il est constaté que le dialogue de la priorisation reflète la discussion de la première partie de la matinée.



→ SENSIBILISER À LA COHABITATION VÉLOS - VOITURES - TRAFIC AGRICOLE

DEVELOPPER LE N.B.4
DANS LA ZONE - MOUVON - AIGRECHES

→ TP À PRIX ABORDABLE
→ COMMUNAUTÉ TARIFAIRE
→ "GROS PARKING"
→ EXTÉRIEUR, PUIS INTÉRIEUR ÉLECTRIQUE

→ LES TP DEVRAIENT ÊTRE PLANIFIÉS ET DÉVELOPPÉS AVANT LA "PROMOTION" DES ZI

→ AUJOURD'HUI, CEUX QUI PRENNENT LES TP POUR ALLER TRAVAILLER, C'EST PARCE QU'ILS ONT DE CONTRAINTES QU'AVEC LA VOITURE

→ PLACES DE PARC "GRATUITES" PRÈS DES AXES DE TRANSPORTS

→ MESURES ANTI-ACCIDENT

→ MEILLEURE COMMUNICATION AUTOUR DES TP EXISTANTS.

→ HONAIRES FLEXIBLES (TRAVAIL) POUR ÉTALER L'UTILISATION DES TP

→ FAIRE VENIR LES ENTREPRISES SUR LE TERRITOIRE POUR CRÉER DE L'EMPLOI "LOCAL"

→ PENSER À LA MOBILITÉ POUR 3^{ème} ET 4^{ème} ÂGE → MOBILITÉ INCLUSIVE (+ PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP)

→ QUI PAYE ? → QUESTION À SE POSER RAPIDEMENT

→ DIFFICILE DE PRIORISER, CAR CES MESURES DOIVENT ÊTRE DÉVELOPPÉES EN

Annotations manuscrites :
- Répartition des charges des TP entre les communes
- Usage mixte (habitat + promotion)

→ FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ VOITURE + TRANSPORTS PUBLICS

→ OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

→ DÉVELOPPER BUS INTER-URBAINS

→ TP À PRIX ABORDABLE (COMMUNAUTÉ TARIFAIRE)

→ MEILLEURE COMMUNICATION AUTOUR DES TP

→ RELOCALISER LES EMPLOIS

→ PLACES DE PARC "BON MARCHÉ" PRÈS DES AXES DE TRANSPORTS PUBLICS

Annotations manuscrites :
- QUI PAYE ?
- LES MESURES DEVRAIENT ÊTRE PRIORISÉES EN
- DEVELOPPER LE N.B.4 DANS LA ZONE - MOUVON - AIGRECHES

RESTITUTION – QUELLES PRIORITÉS ?

- Il est important que tout soit présenté avec les accents sur les priorités :
- La mobilité doit être liée au développement du territoire
- Qui paie quoi ? et sur la durée ?
- Les communautés tarifaires sont à remettre en question. Il est suggéré d'en créer une unique pour la Broye et préciser son financement ? Ex. abonnement pour les élèves du CO/GYB qui traversent plusieurs zones pour s'y rendre. Toutefois, une réflexion est en cours au niveau communautés tarifaires et leur éventuelle suppression. Les discussions s'orienteraient plutôt vers une tarification kilométrique.
- L'inégalité de traitement entre La Broye et le Grand Fribourg. La Broye est distribuée en une multitude de zones cela correspond à un abonnement d'une valeur de Fr. 1000.- alors qu'à Fribourg = 2 zones pour Fr 700.-.
- Rétablir les contrôles dans les transports.
- Les villes-phares ont un rôle majeur dans la mobilité ; ce n'est pas le rôle de la COREB de trouver toutes les solutions. Néanmoins, elle peut y contribuer en apportant un soutien ou de la coordination.
- Dans les villages, la majorité des travailleurs se rendent à l'extérieur. Ces communes ne peuvent pas se contenter d'encaisser les impôts et ne jamais faire d'investissement. Une remise en question doit être opérée pour envisager de participer au financement des transports publics donnant accès aux zones d'activités et centre-ville. De plus, la réflexion doit être double et concerner non seulement les investissements et les charges qui en découlent, mais aussi les revenus fiscaux. Ex. Delémont
- Rajouter la participation des Communes aux frais des transports, une clef de répartition
- Les transports urbains et intra-urbains : les coûts devraient être répartis avec les communes voisines.
- Les avantages des transports publics sont avérés. La mentalité du citoyen qui préfère voyager en voiture puisque sa course ne prend que 5 min. doit évoluer. Pour cela, il s'agit de promouvoir les transports publics et d'en démontrer les avantages.
- Tarification des transports publics : un prix abordable, qu'est-ce ? C'est un éternel débat ! En fin de compte, ce qui est cher ne serait-ce pas le cumul de la voiture et de l'abonnement des transports publics ? Si l'on compare le prix d'un titre de transport et le même trajet en voiture à 70ct/km, le constat est le prix du billet est moindre. Toutefois, la constatation s'inverse avec le co-voiturage à partir de 3 personnes. En revanche, durant période de pandémie, le covoiturage a diminué.
- La question de la mobilité ne peut être réglée intégralement avec les transports publics dans la Broye. De plus, la cadence horaire ne peut pas être de 15 min. partout.
- On peut toujours faire mieux, se remettre en question constamment.

Pour conclure :

- Pour être à 20-30 ans, il faut développer le métro de Lausanne M4 jusqu'à Moudon et Avenches
- Il y a déjà du chemin qui a été fait depuis 30 ans.

C2. PV de l'atelier Mobilité du l'après-midi

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA BROYE

Atelier Mobilité

Après-midi

15 septembre 2020

12h15

OBJECTIFS :

- Saisir les besoins et les enjeux de mobilité multimodale
- Définir des orientations stratégiques
- Prioriser des mesures

ORDRE DU JOUR :

Présentation des participants

Présentation principes et déroulement de l'atelier

Swiss Design Thinking

Situation et enjeux

Discussion sur les besoins d'action/stratégies à mener

MODÉRATION : Mme Vuagniaux / Serec

SPÉCIALISTES : (Au début : M. Damian Seoane Gomez / CSD Ingénieurs)

Puis M. Luc Tomasetti / CSD Ingénieurs

PRÉSENTS :

Monsieur	Treboux	Christian	Chef du service technique	Avenches
Monsieur	Curchod	Jean Daniel	Syndic	Chevroux
Monsieur	Bucher	Ernest	Chef du service Urbanisme et travaux	Payerne
Monsieur	Gaillet	Blaise	Municipal	Vully-les-Lacs
Madame	Prébandier	Krisztina	Conseillère communale	Cheyres-Châbles
Monsieur	Grandgirard	Bernard	Vice-Syndic	Cugy
Monsieur	Cotting	Philippe	Syndic	Delley-Portalban
Monsieur	Torche	Pascal	Chef Service du territoire	Estavayer
Monsieur	Brodard	Gérard	Syndic	Lully
Monsieur	Béguin	Cédric	Syndic	Ménières
Monsieur	Chanex	David	Vice-syndic	St-Aubin

SWISS DESIGN THINKING

« Quelle est la mesure prioritaire à prendre en matière de mobilité dans la Broye intercantonale ? »

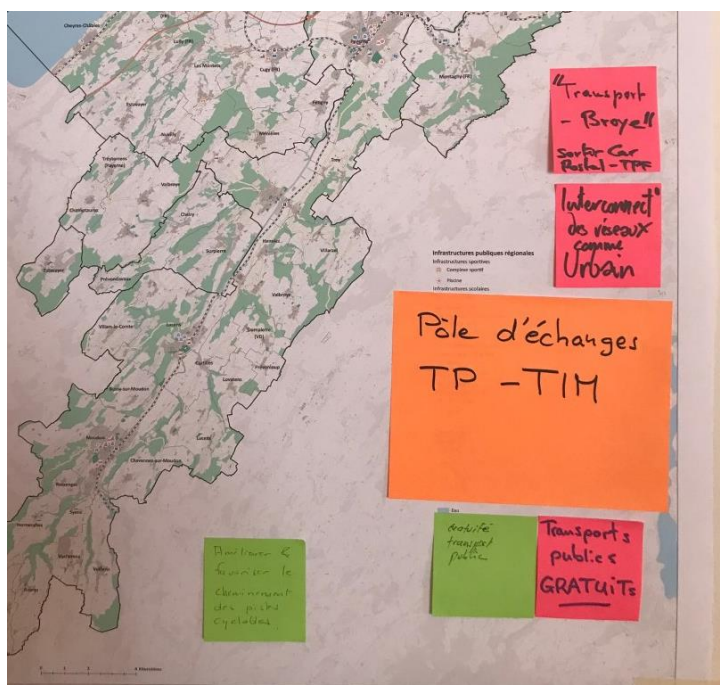
Réponses / idées :

Les post-it sont collés sur la carte de la Broye (photo ci-dessous) :

- Créer des transports publics et s'affranchir du duopole de CarPostal et TPF (ex. modèle Chablais)
- Interconnexion des réseaux urbains
- Développer les pôles échanges TP et TIM (transport individuel motorisé) aux gares
- Inciter la création de pistes cyclables
- Étudier l'opportunité de la gratuité des transports publics

Informations complémentaires :

- Confédération : charger l'OFT pour nouvelle répartition
- Nouvelle clé de répartition : zones tarifaires actuelles devraient être réadaptées
- CSD rappelle l'étude de planification régionale P + R et B+R aux pôles multimodaux
- Gratuité : expériences sont en cours, FR jusqu'à l'âge de 16 ans. Effet « négatif » : diminution de la part des piétons au profit des TP
- Procédure : plan de quartier, etc durée de 4 ans minimum



Discussions de groupe - échanges :

- Vélos électriques : par exemple la Grande Carrière ne peut pas être traversée, voir les mesures, **opportunité de mettre ces points dans le PDR**. Grand développement des vélos électriques, nouvelles fréquentations.
- Mobilité douce : priorité urbaine plutôt que campagne ? A la campagne principalement la voiture, difficile de faire autrement
- Priorité à la voiture et aux transports publics dans notre région, le vélo reste un loisir ou pour rejoindre un transport public et ne peut pas être un moyen de déplacement du quotidien.
- Manque de cohérence ? Vélo favorisé par la Confédération, **complémentaire aux transports publics**. Problème avec l'aménagement du territoire, difficile d'avoir des assouplissements de l'AT pour la mobilité douce.
- Développer des locations de vélos ? Exemple : Payerne, Corcelles, etc.
- Développer pour le tourisme exemple de Vully à Estavayer ? Un réseau d'itinéraires cyclables ? Car il y a de nombreuses impasses (autoroute, pont, etc).
- Avant il était « interdit » d'aller à vélo à l'école, maintenant c'est conseillé, un changement doit être mis en place et cela prend du temps.
- Bateau – débarcadères : des gens vont sur Neuchâtel, mais uniquement l'été, peu de choix, peu d'horaires. Beaucoup de personnes venant habiter ici vont travailler à Neuchâtel. Refaire comme un transport public ? **Point repris**.
- Si les horaires pour le bateau étaient plus étendus, aussi possible de se parquer dans un P + R pour aller prendre le bateau. (Exemple : navettes bateaux pour).
- Les lignes de bus est la priorité n°1 : transporter les habitants aux gares.
- Morat – Bern : problème connu de mauvaises connexions pour aller depuis la Broye en transports publics.

→ VÉLOS = PLUTÔT POUR LES ZONES URBAINES
 ↳ À COUPLER AVEC CADENCE DES TRAINS
 ↳ SECTEURS ENTRE VILLAGES À SÉCURISER
 ↳ DÉVELOPPER LE URBIS-SERVICE
 → DÉVELOPPER LES ^{ITINÉRAIRES} ~~PISTES~~ CYCLABLES POUR LE TOURISME (BAUSE)
 → DÉVELOPPER LES PISTES À CÔTÉ DES ROUTES CANTONALES
 → DÉVELOPPER L'OFFRE BATEAU EN TANT QUE TP
 → TRAVAILLER LES LIAISONS EST-OUEST
 → MAUVAISE LIAISON AVEC NEUCHÂTEL

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Image radars :

« Comment améliorer les accès des zones d'activités et des équipements publics en favorisant le transfert modal ? »

4 grandes thématiques : mobilité douce, transport individuel motorisé, infrastructures, mobilité combinée.

Placement des gommettes de priorisation en fonction des intérêts. Plus le sujet est important, plus la gommette sera apposée vers l'extérieur de la cible du type de mobilité.

Il y a la possibilité d'ajouter un thème s'il est jugé nécessaire avec un post-it.



Résultat global :

- Résultat plus « éclaté » ;
- Les mobilités alternatives et les infrastructures routières revêtent un enjeu important.

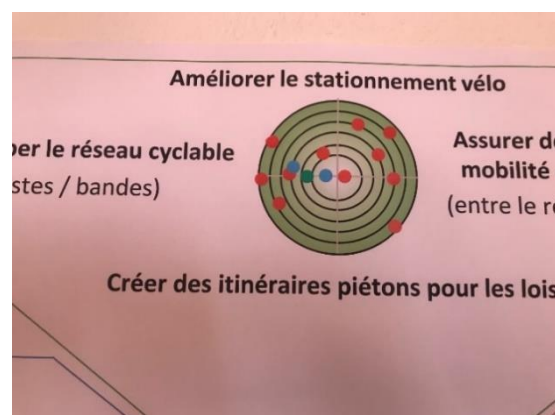
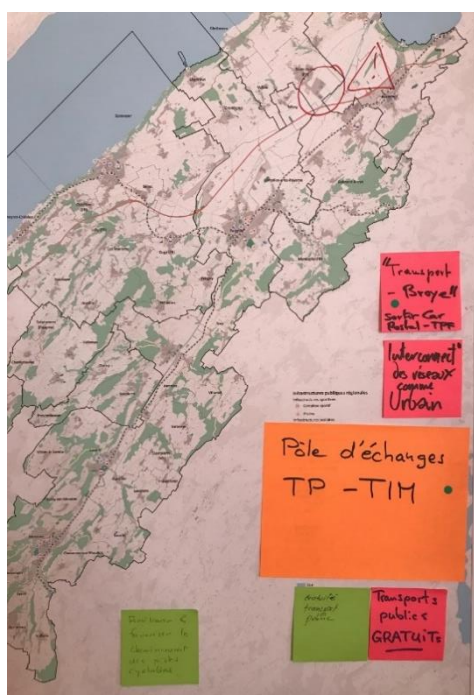
Divers échanges :

- o Rendre accessible les zones touristiques en transports publics.
- o Transports scolaires : les mutualiser.
- o Plage communale d'Estavayer : réflexion de petites locations de chaises longues, parasols, planches à voile, paddles etc. afin d'éviter que les gens doivent venir en voiture à cause du matériel qu'ils prennent avec.
- o Inciter la jeunesse à prendre les transports publics, offrir la gratuité ? Divers avis.

→ VÉLOS = PLUTÔT POUR LES ZONES URBAINES
↳ À COUPLER AVEC CADENCE DES TRAINS
↳ SECTEURS ENTRE VILLAGES À SÉCURISER
↳ DÉVELOPPER LE LIBRE-SERVICE
→ DÉVELOPPER LES ~~Pistes~~ ^{ITINÉRAIRES} CYCLABLES POUR LE TOURISME (BAUSE)
→ DÉVELOPPER LES PISTES À CÔTÉ DES ROUTES CANTONALES
→ DÉVELOPPER L'OFFRE BATEAU EN TANT QUE TP
→ TRAVAILLER LES LIAISONS EST-OUEST
→ MAUVAISE LIAISON AVEC NEUCHÂTEL

→ RENDRE ACCESSIBLE LES ZONES TOURISTIQUES AUSSI PAR TP *
→ DÉVELOPPER LES TP AUSSI EN DEHORS DES TRANSPORTS SCOLAIRES
→ TP GRATUITS POUR LES JEUNES
→ MANQUE DE PLACE DANS TRAINS POUR LES VÉLOS
* EN PROPOSANT DES SERVICES EN LOCATION (CHAISES LONGUES, PADDLE, PARASOLS...)
* EN ÉQUIPANT LES TP DE BOX + LES ZONES DÉTENTE

Principe : Placement des gommettes (3) de priorisation en fonction des intérêts. Plus le sujet est important, plus la gommette sera apposée vers l'extérieur du radar du type de mobilité. Il y a la possibilité d'ajouter un thème s'il est jugé nécessaire avec un post-it.



Résumé et priorités :

- Favoriser voiture et transports publics
- Réseau et itinéraire des pistes cyclables

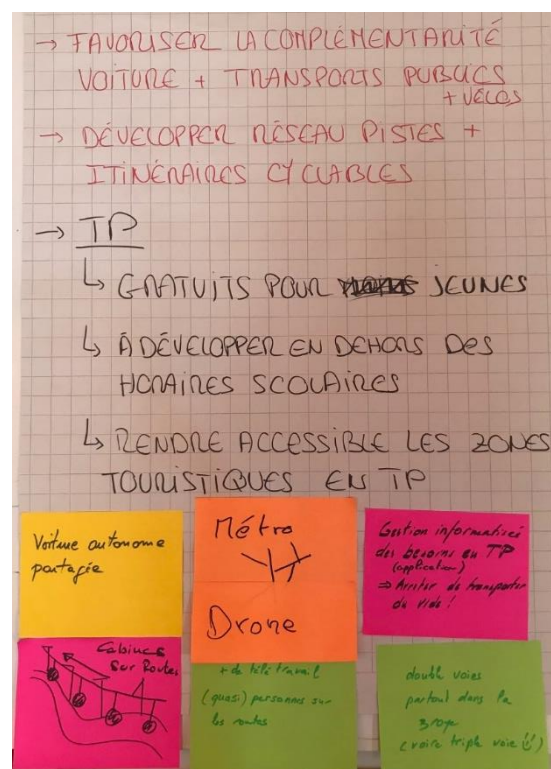
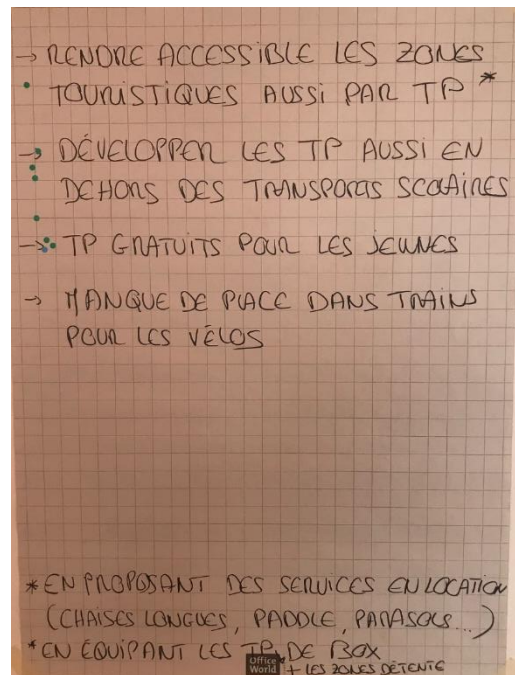
Points TP :

- Développer les TP en dehors des transports scolaires
- Gratuité pour les jeunes
- Rendre accessible les zones touristiques
- Développer l'offre en transports publics en bateau
- Faire des projets coordonnés les services – pour le voyer CT et pour obtenir des « SDA ».

Utopies :

Supprimer les freins (financiers, et.c) sur une grande feuille, imaginer pour la Broye, dans le futur, l'idéal des transports. Voir les post-it en bas de la page :

En plénum – restitution : Mme Vuagniaux présentera ce dernier flipchart qui forme un résumé de l'atelier :



C3. Carte de travail - Mobilité



D. Ateliers Infrastructures publiques



D1. PV de l'atelier Infrastructures publiques du matin

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA BROYE

Atelier Infrastructures publiques

Matin

15 septembre 2020

9h15

OBJECTIF : Mettre en avant les infrastructures publiques d'importance régionale pour la Broye ces 20 prochaines années présentées sur la carte, identifier les besoins relatifs à celles-ci.

ORDRE DU JOUR :

Présentation des participants

Présentation principes et déroulement de l'atelier

Swiss Design Thinking

Situation et enjeux

Discussion sur les projets et besoins en infrastructures publiques et régionales et localisations

MODÉRATION : Brigitte Gabbud, serec

SPÉCIALISTE : Doriane Kittel, Urbasol

PRÉSENTS :

Monsieur	Bersier	André	Municipal	Payerne
Monsieur	Blaser	Christoph	Municipal	Valbroye
Monsieur	Bongard	Serge	Vice-Syndic	Gletterens
Monsieur	Cartoni	Andrea	Technicien communal	Corcelles-près-Payerne
Monsieur	Chassot	Eric	Syndic	Estavayer
Monsieur	Cotting	Philippe	Syndic	Delley-Portalban
Monsieur	Formica	Sébastien	Conseiller communal	Belmont-Broye
Monsieur	Gaillet	Blaise	Municipal	Vully-les-Lacs
Monsieur	Clerc	Blaise	Syndic	Vully-les-Lacs
Madame	Prébandier	Krisztina	Conseillère communale	Cheyres-Châbles
Monsieur	Torche	Pascal	Chef Service du territoire	Estavayer
Monsieur	Treboux	Christian	Chef du service technique	Avenches

SWISS DESIGN THINKING

« Quelle est l'infrastructure qui vous semble la plus importante à être portée par la COREB ces 20 prochaines années ? »

- Un bâtiment multi-sites
- Une patinoire avec piscine
- Une patinoire
- Un office du tourisme intercantonal
- Unifier la Broye sur un canton
- Un centre de congrès broyard

Emplacements discutés :

- Accessible par la mobilité en TIM, TP et modal (transfert bus/train et voitures).
- Accessibilité pour les écoles : condition sine qua non pour créer ce type de centre
- Payerne : Possibilité zone libre. En SGA, contaminée, pas de terrain agricole possible mais si projet d'infrastructure régionale = transformable
- Proche des transports publics existants pour exploiter les lignes et abonnements actuellement disponibles.

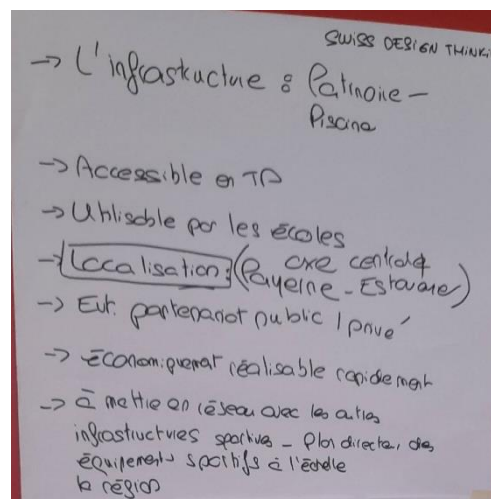
Autres éléments discutés :

- Explorer la piste du partenariat public/privé, voire uniquement privé.
- Rester à la dimension broyarde.
- Prendre connaissance et conscience de la manière dont sont gérés d'autres centres de congrès et comment ils fonctionnent (ou pas -> en l'occurrence, les deux sont déficitaires à Forum Fribourg et Espace Gruyère).
- Promotion du hockey (patinoire).

Résumé de la modératrice

Tout le monde est d'accord sur l'infrastructure à construire, qui est une piscine/patinoire. Il est fait mention également d'un Plan directeur des zones sportives à mettre en place pour identifier les zones communales disponibles et les ressources existantes pour faire des choix d'investissement commun. La COREB a le rôle de fédérer les broyards en identifiant le ou les projet/s qui répond/ent aux besoins. Tout en gardant en mémoire que certains sports sont très locaux et ne constitueront pas une construction régionale ni ne seront déplacés dans un centre régional.

Aussi, cette infrastructure doit être utile (=réponse à une demande) et intéressante pour la Broye aux habitants de la région, accessible par les écoles de toutes les Communes et aux clubs sportifs, en transports publics. Chaque commune ne doit pas réaliser sa propre infrastructure au niveau local. Mettre en commun les ressources. Axe Payerne-Estavayer privilégié.



SITUATION ET ENJEUX DES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

« Infrastructures publique » est un thème facultatif pour le canton de Fribourg mais a été évalué comme important par les communes qui ont répondu aux formulaires envoyés en janvier 2019

Une présentation Power Point explique les principes généraux et de localisation identifiés dans les deux plans directeurs cantonaux. Une proposition de définition des « infrastructures régionales » est également proposée, et un tableau présente les projets d'infrastructures publiques que les communes ont porté à l'attention de la COREB dans le cadre des questionnaires.

(voir présentation PPT « Infrastructures publiques »).

QUESTIONS

Les projets identifiés sont-ils toujours d'actualité ? Y'a-t-il d'autres projets d'envergure régionale prévus dans la Broye ?

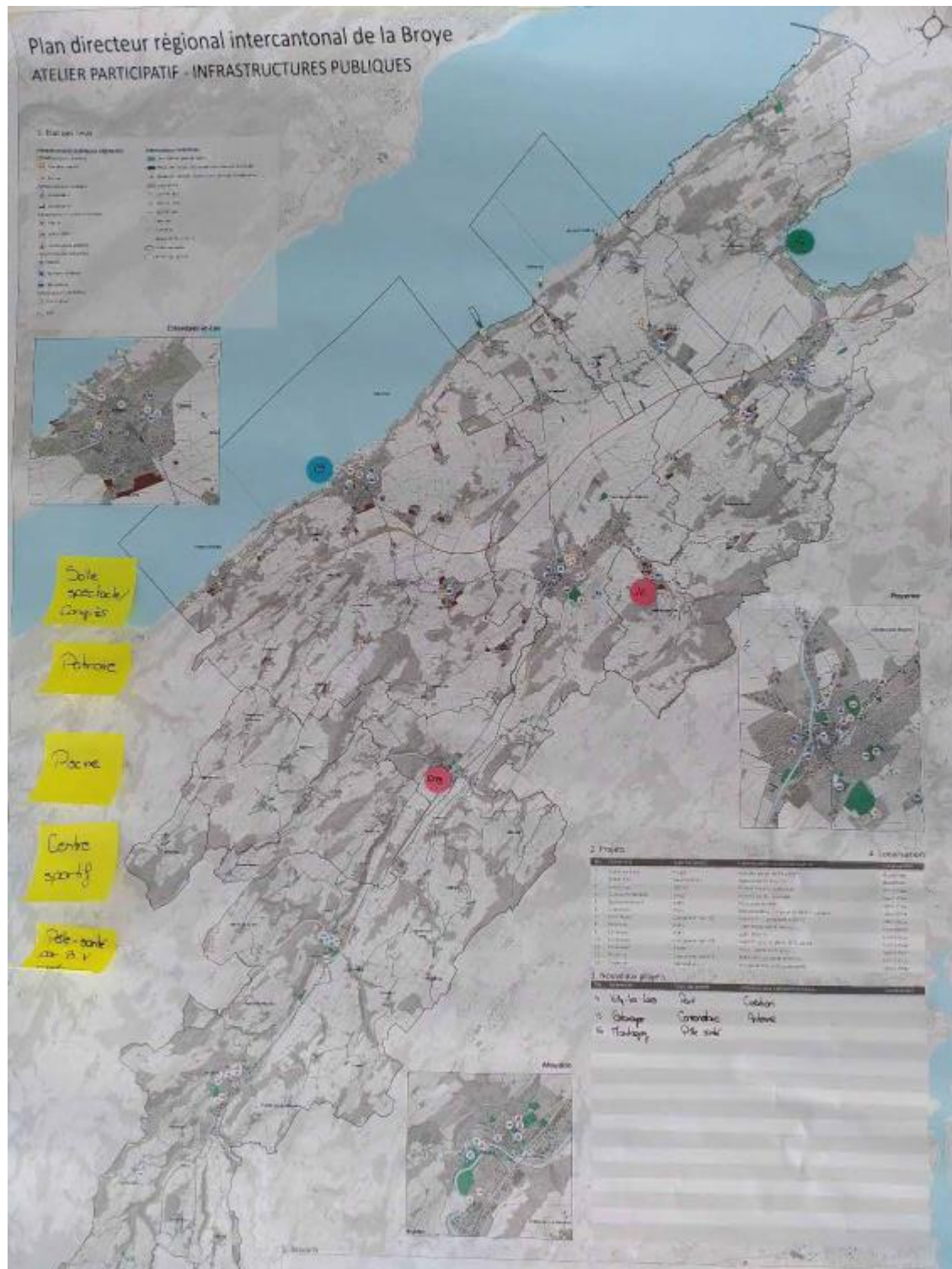
Payerne confirme que l'EMS devrait se faire sur les rives de la Broye. Vully-les-Lacs mentionne la création d'un port de 300 places, localisé dans la Zones sortie de la Broye, attenante à la plage de Salavaux qui s'intègre dans un concept touristique inter-communal. Sont aussi ajoutés à la liste : l'agrandissement de l'école professionnelle (à l'état de crédit d'étude) et la création d'une patinoire inter-régionale à Payerne. En sus des projets présentés, sont ajoutés à la liste : le réseau sportif régional, le réaménagement de la plage de Font et l'antenne permanente du conservatoire (pour tout le district de la Broye fribourgeoise) à Estavayer. Cette commune a déposé un acte de candidature pour la reprise de l'EMS Les Mouettes pour l'accueil de groupes pour le sport et pour le tourisme.

Ateliers touristiques

L'atelier sur le tourisme aura lieu dans le cadre de l'élaboration de la stratégie touristique. Celle-ci sera vraisemblablement attribuée à un mandataire externe et tiendra compte de toutes les Communes et de tous les offices du tourisme existants dans la Broye. Anciennement, M. Philippe Sproll était le mandataire au vu de ses compétences et de son expérience mais sa démission a mis fin à cette collaboration. La stratégie est une stratégie de tourisme régional et intégrera les Communes pour œuvrer à la création de la vision touristique. Le porteur de projet est la COREB.

AquaVia : (infrastructure technique, eau, énergie) Nouvelle station de traitement d'eau potable à laquelle s'est greffé le projet énergétique qui vise à refroidir les installations d'ELSA avec des ressources naturelles, qui permettra l'arrosage et peut aller de Chevroux à Lucens avec d'autres dessertes sur Payerne. L'état actuel est celui de projet.

Au sens du plan directeur cantonal, les écoles primaires et leur extension ne sont pas considérées comme des infrastructures régionales à tenir compte dans le plan directeur régional.

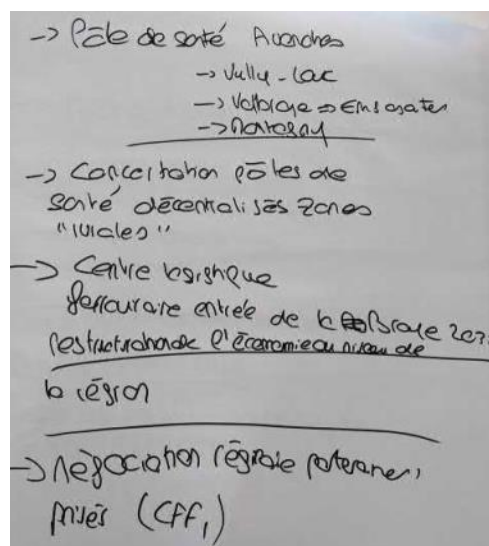


Y'a-t-il d'autres besoins en infrastructures publiques d'importance régionale dans la Broye d'ici à 2035 ?

Pôle de santé à Avenches (réalisation), à Vully-les-Lacs (idée de projet) et à Montagny (réalisation) et un EMS à Valbroye sont à intégrer. Un besoin identifié est un centre de santé décentralisé qui offre une accessibilité inter-communale et par le biais des transports publics.

Centre logistique ferroviaire à Estavayer-le-Lac, conséquence : fermeture de la gare de triage de Payerne, Cugy, Domdidier, Granges-Marnand et Yvonand où il n'y aura plus de décroche de wagon pour l'industrie. Ce centre deviendra un centre de ferroutage. Le rôle de la COREB là-dedans est très important au vu du changement de paradigme pour les entreprises. Le besoin de rencontrer le directeur de CFF Infrastructure est primordial pour que la COREB puisse participer aux négociations avec les acteurs privés et planifier le type d'entreprise que la Broye accueillera d'ici 15-20 ans.

L'énergie est un sujet qui a émergé lors des discussions. Et pour cause, les Communes se voient être intégrées dans des projets cantonaux relatifs à l'énergie.



Exemple de bonnes pratiques

Piscine de Berthoud : Piscine couverte rénovée (construite il y a 40 ans) où se sont greffé un fitness, un wellness, des salles de cours. La gestion du site s'assure par un gérant et des collaborateurs. Le site est auto-financé. Il fonctionne sur des abonnements globaux. Ce fonctionnement démontre qu'un tel site peut être auto-financé. La Commune d'Estavayer a fait une visite et ambitionne d'arriver à ce genre de fonctionnement pour le projet staviacois.

Distribution d'eau intercommunale et intercantonale de Chevroux à Faoug et de Vully-les-Lacs à Domdidier (toute la Basse Broye).

Le GIB : les enseignants disposent d'un parking de 150 places et les élèves de 65 places. Malgré que Payerne profite d'un nœud ferroviaire et de lignes de bus, à chaque construction d'infrastructure, l'accès en transports publics est un défi.

Résumé de la modératrice

Les échanges ont permis de faire émerger des infrastructures d'intérêt régional dans le domaine de la santé, du sport, de la technique, du touristiques/loisirs et liées à la mobilité. Le prochain projet sur la table est celui d'une patinoire accessible par tout le monde. L'atelier a également fait émerger un besoin de concertation régionale au travers de la COREB et faire que les communes aient une vision globale. Demande de prise en considération par la COREB de l'énergie

D2. PV de l'atelier Infrastructures publiques de l'après-midi

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA BROYE

Atelier Infrastructures publiques

Après-midi

15 septembre 2020

12h45

OBJECTIF : Mettre en avant les infrastructures publiques d'importance régionale pour la Broye ces 20 prochaines années présentées sur la carte, identifier les besoins relatifs à celles-ci.

ORDRE DU JOUR

Présentation des participants

Présentation principes et déroulement de l'atelier

Swiss Design Thinking

Situation et enjeux

Discussion sur les projets et besoins en infrastructures publiques et régionales et localisations

MODÉRATION : Brigitte Gabbud, serec

SPÉCIALISTE : Doriane Kittel, Urbasol

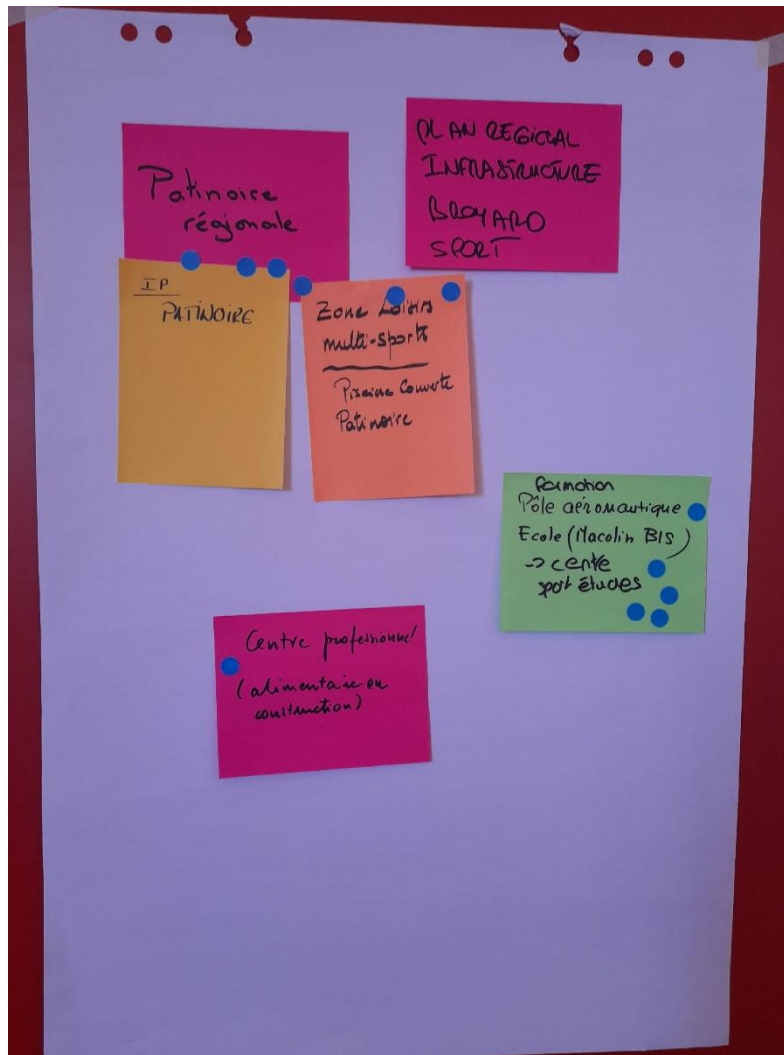
PRÉSENTS

Monsieur	Dietlin	Pierre-Yves	Syndic	Cheyres-Châbles
Monsieur	Cosendai	Christian	Municipal	Valbroye
Madame	Diserens	Véronique	Municipale	Moudon
Monsieur	Gavillet	Patrick	Syndic	Lucens
Monsieur	Givel	Daniel	Municipal	Corcelles-près-Payerne
Monsieur	Mora	Julien	Municipal	Payerne
Madame	Meyer Keller	Roxanne	Syndique	Avenches
Monsieur	Rey	Eric	Vice-Syndic	Estavayer
Monsieur	Thévoz	Olivier	Syndic	Missy

SWISS DESIGN THINKING

« Quelle est l'infrastructure qui vous semble la plus importante à être portée par la COREB ces 20 prochaines années ? »

- Patinoire régionale
- Centre professionnel intercantonal
- Patinoire et centre multi-sport
- Pôle aéronautique : formations
- Ecole pour du sport étude (Macolin bis)



Attention à bien comprendre que lorsqu' on parle de COREB, il s'agit de la Communauté de la Broye et donc de toutes les Communes qui choisissent de faire rayonner un projet dans la Broye. On ne fait pas référence au personnel qui compose l'association.

Emplacements discutés

Payerne : Du fait de sa desserte en transports publics et à une utilisation la journée par les étudiants de secondaire II (le programme permettant plus de souplesse en termes de cours de sport) donc lié au gymnase ou à une école professionnelle.

Discussion sur une patinoire régionale

Les participants relèvent la difficulté à identifier un seul projet à porter par la COREB, les autres ne devant pas être pour autant mis de côté. Aussi, il est fait mention des années passées à travailler sur le dossier de la patinoire et des échecs essuyés par les différents groupes de travail malgré de grands efforts fournis. La patinoire reste réalisable mais le cas qui fâche est le financement. De plus, la LAT a ralenti les travaux en termes de légalisation du terrain prévu à Payerne. Le Conseil d'Etat peut statuer et donner l'autorisation de construire sous réserve de la présentation d'un projet complet et donc avec un financement.

La Syndique d'Avenches a tenté de faire émerger, avec M. Collomb, un projet de centre professionnel intercantonal et malgré toutes les alternatives qui ont été présentées par les Communes, aucune ne répondait aux critères cantonaux.

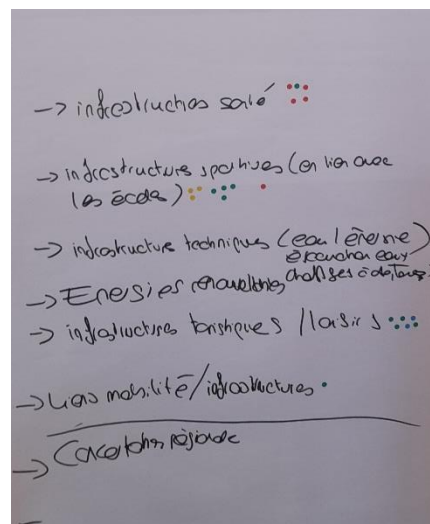
Qu'en est-il du complexe multisport ?

La réflexion du centre sportif – ou plutôt réseau sportif broyard – en tant que tel doit être vu comme réparti sur différentes communes et ainsi permettre à une localité d'accueillir la patinoire, l'autre le centre de badminton et la troisième le centre de triathlon, etc. Les Communes disposant d'infrastructures sportives peuvent devenir des centres pour différents clubs sportifs mais se verront aussi imputer de subventions à assurer auprès de ces clubs. C'est une manière de fédérer la Broye pour une infrastructure. Les participants font mention d'un centre de sport-études qui accueillerait une fédération sportive qui n'a pas encore de siège (ex : dernier en date, le handball qui a ouvert son siège vers Berne). A noter que ce genre de projets représente des coûts et des cahiers des charges conséquents.

Pôle aéronautique : des formations de poly-mécaniciens sont délivrées sur la base aérienne de Payerne mais aucune formation de mécanicien aéronautique, civil ou militaire n'est disponible en Suisse. Les écoles existent en France et en Allemagne. Aussi, un projet de ces formations sur Payerne est sur les rails. Ce pourrait être un attrait pour les apprentis du domaine et ainsi augmenter les mécaniciens et poly-mécaniciens en formation et ouvrir cette filière dans l'école professionnelle dans la Broye. La philosophie est la même avec l'exploitation de la filière logistique et de tous les apprentis embauchés dans les industries à Avenches et Estavayer-le-Lac p.ex.

Résumé de la modératrice

La patinoire est un projet qui dure depuis longtemps et semble possible pour autant qu'il soit vu à l'échelle régionale et qu'il soit partie intégrante d'un réseau sportif broyard qui fédère toutes les Communes. Le centre professionnel intercantional est un projet sur lequel on doit continuer de travailler car certaines ouvertures sur des professions spécialisées comme poly-mécaniciens, mécaniciens sur avions et logisticiens semblent être existantes. Le pôle aéronautique est une opportunité supplémentaire de profiler la région au niveau national voire international.



SITUATION ET ENJEUX DES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

« Infrastructures publique » est un thème facultatif pour le canton de Fribourg mais a été évalué comme important par les communes qui ont répondu aux formulaires envoyés en janvier 2019

Une présentation Power Point explique les principes généraux et de localisation identifiés dans les deux plans directeurs cantonaux. Une proposition de définition des « infrastructures régionales » est également proposée, et un tableau présente les projets d'infrastructures publiques que les communes ont porté à l'attention de la COREB dans le cadre des questionnaires.

(voir présentation PPT « Infrastructures publiques »).

La définition de l'infrastructure d'importance régionale ne suscite pas de remarques. Les projets identifiés dans le tableau ci-dessous sont reportés des questionnaires que les Communes ont remplis en début d'année 2019. Le présent groupe de travail est là pour le compléter. Les places de jeux, les écoles enfantines, les crèches et écoles primaires ne sont pas considérées comme infrastructures régionales par les Plans directeurs cantonaux.

QUESTIONS ET DISCUSSIONS

Ateliers touristiques

L'atelier sur le tourisme aura lieu dans le cadre de l'élaboration de la stratégie touristique. Celle-ci sera attribuée à un mandataire externe et tiendra compte des Communes et de tous les offices du tourisme existant dans la Broye. Anciennement, M. Philippe Sproll était prévu comme mandataire au vu de ses compétences et de son expérience, mais sa démission a mis fin à cette collaboration. La stratégie est une stratégie de tourisme régional et intégrera les Communes pour œuvrer à la création de la vision touristique. Le porteur de projet est la COREB.

Les projets identifiés sont-ils toujours d'actualité ? Y'a-t-il d'autres projets d'envergure régionale prévus dans la Broye ?

L'objectif est de mettre en avant les projets qui sont dans le pipeline (ex : EMS) ainsi que les infrastructures existantes et de les confondre à l'évolution de la démographie pour les introduire dans la stratégie du PDR. Aussi, si des infrastructures sont manquantes il sera question d'identifier les emplacements propices à l'accueil d'une installation. Il est important que les Communes exposent toutes les infrastructures et tous les projets afin de les présenter dans le PDR et ainsi les faire valoir auprès des Cantons. Ce plan directeur régional sert de guide pour des projets concrets qui nécessitent l'implication de toute une région.

La carte contient les infrastructures existantes qui ont été communiquées par les Communes. Les projets mentionnés dans la liste et à compléter durant ce travail de groupe répondent à la définition d'infrastructures publiques. La Commune de Lucens est en train de rénover toutes ces infrastructures sportives. Il existe une intention de créer une zone sportive et d'un projet de beach volley à Moudon. On demande de différencier les infrastructures communales (où chaque Commune peut décider de manière indépendante de l'avancée de son projet) d'importance régionale et les infrastructures régionales.

L'audience réclame une planification financière en sus de la planification territoriale et donc de mettre sur papier ce qui peut être payé par les Communes, la COREB ou autre partie prenante. Il y a une grosse confusion entre l'objectif du questionnaire de janvier 2019 qui était de faire émerger les projets communaux en cours et le travail d'aujourd'hui qui est de mettre en exergue des projets d'infrastructures régionales. Elle demande aussi expressément que les infrastructures touristiques soient répertoriées et travaillées dans le cadre de l'atelier tourisme.

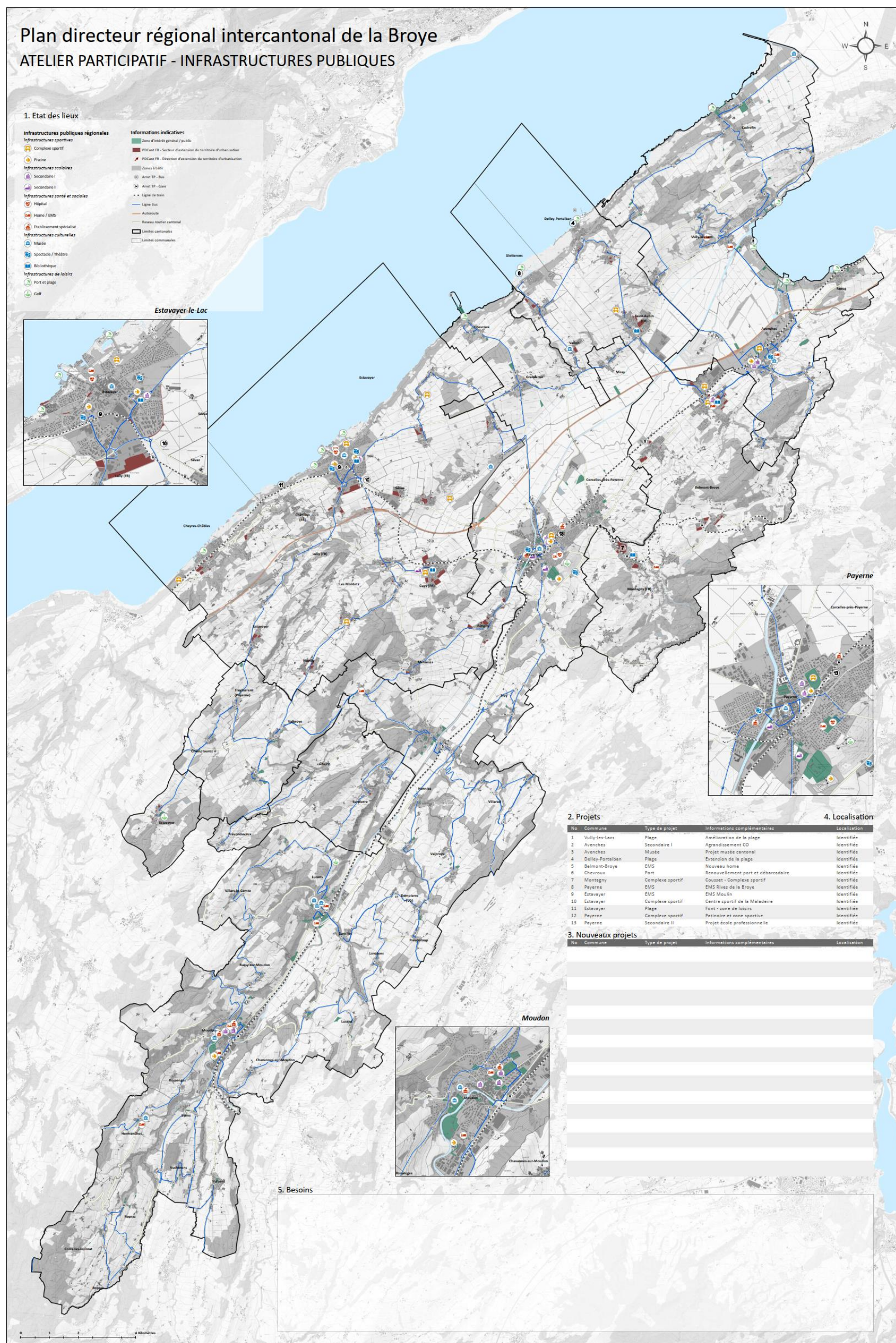
Les énergies renouvelables étant un sujet actuel, on lance l'idée d'un chauffage à distance commun mais les problèmes d'investissement actuels pour une seule commune (ex : les conduites à tirer) rendent la construction inter-communale déjà très compliquée.

Le projet d'infrastructure régionale unifié sur une seule thématique est difficile à réaliser. Les Communes à l'intérieur de Cantons et d'enclaves subissent les façons de travailler différentes qui complexifie et ralentit les nouveaux projets. Chacune investit dans des infrastructures et ne souhaite pas les abandonner. Les participants ne voient pas l'intérêt de recenser des installations telles que les EMS car, quel que soit le résultat dans la stratégie du PDR, ces institutions sont entièrement en main du Canton.

Résumé de la modératrice

Il existe un intérêt pour une zone sportive de loisir avec des formations dont le spectre est plus large que celui actuellement proposé. Toutefois, le groupe de travail a eu du mal à saisir la pertinence de recenser les infrastructures publiques dans le PDR étant donné que pour la majeure partie d'entre elles, les décisions se prennent au niveau cantonal ou au niveau communal. Si on prend l'exemple de l'hébergement, il en va de soi que l'objectif n'est pas de placer sur la carte de la Broye un hôtel. Par contre, il fait tout son sens d'identifier les espaces propices à l'accueil d'un hôtel à terme si un besoin est justifié. Les objets qui doivent être traités dans le PDR sont des projets multi-sites selon le groupe de travail mais sans parvenir à faire émerger des infrastructures précises. Il porte une importance à laisser leur indépendance et leur autonomie aux Communes qui doivent aussi répondre de besoins locaux.

D3. Carte de travail – Infrastructures publiques



D4. Présentation – Infrastructures publiques

Les infrastructures publiques dans le PDR

- Thème **facultatif** mais identifié comme **important pour la Broye** par les communes au travers des questionnaires
- Contenu demandé pour un PDR:
 - Les régions peuvent **étudier les besoins en nouvelles infrastructures publiques d'importance régionale dans le PDR** à réaliser au cours des 10-15 prochaines années
 - Elles peuvent **étudier les localisations** les plus judicieuses à l'échelle régionale
 - Elles indiquent les **principes appliqués** pour localiser les sites retenus

URBASOL

2

PD Cant Fribourg

- Principe: *«Implanter les infrastructures publiques dans des **lieux appropriés** de manière à couvrir les besoins de la population, à rationaliser les investissements, à générer des synergies, à renforcer les centres, à assurer leur accessibilité par les transports publics et la mobilité douce et à limiter les effets négatifs sur le territoire et l'environnement».*
- Localisation :
 - à proximité des **centres de localité**
 - bénéficier d'un accès direct et sûr en **mobilité douce**
 - pour les infrastructures sportives, à proximité des infrastructures d'enseignement.

URBASOL

3

PD Cant Vaud

- **Principes:** «*Implanter les infrastructures publiques dans des lieux appropriés de manière à générer des synergies, à renforcer les centres, et à limiter les effets négatifs sur le territoire et l'environnement*»; «*Limiter les emprises nécessaires pour les nouvelles infrastructures publiques*».
- **Localisation :**
 - Desserte adaptée au TP
 - Capacité de réseau routier suffisante
 - Proximité des services
 - Proximité des bassins de population avec un accès attractif en mobilité douce
 - Utilisation rationnelle du sol
 - Préservation des SDA
 - Préservation des qualités paysagères

URBASOL

4

Projet en cours dans la Broye

Infrastructures d'importance régionale : infrastructures dont le rayonnement s'étend au-delà des frontières communales, valorisant la synergies entre les communes et qui génèrent des valeurs ajoutées intercommunales plus élevées que s'il n'y avait pas de collaboration.

No	Commune	Type de projet	Informations complémentaires	Localisation
1	Vully-les-Lacs	Plage	Amélioration de la plage	Identifiée
2	Avenches	Secondaire I	Agrandissement CO	Identifiée
3	Avenches	Musée	Projet musée cantonal	Identifiée
4	Delley-Portalban	Plage	Extension de la plage	Identifiée
5	Belmont-Broye	EMS	Nouveau home	Identifiée
6	Chevroux	Port	Renouvellement port et débarcadere	Identifiée
7	Montagny	Complexe sportif	Cousset - Complexe sportif	Identifiée
8	Payerne	EMS	EMS Rives de la Broye	Identifiée
9	Estavayer	EMS	EMS Moulin	Identifiée
10	Estavayer	Complexe sportif	Centre sportif de la Maladeire	Identifiée
11	Estavayer	Plage	Font - zone de loisirs	Identifiée
12	Payerne	Complexe sportif	Patinoire et zone sportive	Identifiée
13	Payerne	Secondaire II	Projet école professionnelle	Identifiée

URBASOL

5

E. Présentation – Suite du processus

Suite du processus participatif et analyse des résultats

CDP/PROJET/URBASOL

URBASOL

1

1. Compte-rendu des résultats

- Synthèse des résultats des ateliers participatifs du 15 septembre
- Formalisation des résultats et préparation d'un document de synthèse
- Envoi du document aux communes de la Broye pour prise de connaissance

Septembre-octobre 2020

URBASOL

2

2. Evaluation des résultats

- Évaluation des résultats des trois ateliers
- Identification des scénarios de développement et des tendances (avec le Groupe technique du PDR de la Broye)
- Choix des propositions issues des ateliers à intégrer au futur PDR de la Broye (avec le Comité de Pilotage)



Novembre-Décembre 2020

URBASOL

3

3. Présentation des résultats et des choix du COPIL

- Séance de restitution: Les résultats et les choix du COPIL des éléments à intégrer dans le PDR seront présenté aux communes, aux services de l'Etat et aux commission COREB lors d'une séance d'information publique



Décembre 2020

URBASOL

4

F. Programme de la journée

Plan directeur régional intercantonal de la Broye

ATELIERS PARTICIPATIFS – Programme de la journée

Introduction

La quatrième adaptation du Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) a été approuvée par la Confédération le 31 janvier 2018. Le nouveau Plan directeur cantonal fribourgeois (PDCant) a été adopté par le Conseil d'État en octobre 2019. Dans ce dernier, le Canton de Fribourg rend les plans directeurs régionaux obligatoires, tandis qu'ils ne le sont désormais plus sur le Canton de Vaud.

Ainsi, le COPIL du Plan directeur régional intercantonal de la Broye (PDR Broye) a décidé que c'est le contenu légal obligatoire du PDCant fribourgeois que devra respecter le PDR Broye. Ce dernier demande l'élaboration d'un Programme d'aménagement régional, qui constituera le volet stratégique du PDR Broye. Il est important que ce programme intègre un processus participatif avec les acteurs concernés. En effet, c'est à ce stade que les acteurs peuvent s'exprimer sur les options et lignes directrices importantes pour le développement de leur région. De plus, une vision partagée est essentielle pour que les mesures soient ensuite portées par l'ensemble de la région.

Méthodologie

Phase 1 démarche participative : Questionnaire

À la fin de l'année 2018, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a sollicité l'ensemble des communes de la Broye vaudoise et fribourgeoise afin de compléter un questionnaire qui lui a permis d'élaborer un diagnostic territorial de la région. Dans le cadre de ce questionnaire, les communes ont eu la possibilité de s'exprimer sur de nombreux sujets touchant les domaines de l'urbanisation, les infrastructures publiques, de la mobilité, de l'environnement, du patrimoine, du tourisme, de la nature et du paysage, des ports d'amarrage et de l'agriculture.

Grâce à ce questionnaire, il a été possible de faire ressortir du diagnostic les enjeux majeurs pour le développement futur de la région, ainsi que les attentes et besoins des communes. Il en émerge que les thématiques stratégiques les plus importantes sont **les zones d'activités, les infrastructures publiques, le tourisme et la mobilité**.

Dès lors, la COREB propose que ces 4 thématiques fassent l'objet d'un processus participatif allant au-delà du questionnaire, ceci afin que les différents acteurs puissent s'impliquer et être proactifs dans les choix de développement de la région.

Le thème du tourisme fera l'objet d'un atelier à part qui sera intégré dans le processus d'élaboration de la stratégie touristique régionale. Ce projet est piloté par la COREB avec l'aide de l'Office du tourisme d'Estavayer et Payerne.

Phase 2 démarche participative : Ateliers participatifs

Les sujets abordés sont riches, complexes et essentiels pour le développement de la région. Il est donc important pour la région qu'elle se donne les moyens de les traiter de la façon la plus complète possible, en impliquant un échantillon représentatif des acteurs concernés.

Les acteurs seront invités par la COREB. Il y aura 2 tours d'ateliers et donc la possibilité de participer à 2 ateliers sur les 3 proposés. Lors de l'inscription, il leur sera demandé d'indiquer leur préférence de participation aux ateliers (numéroter de 1 à 3 les 3 ateliers, 1 étant l'atelier auquel la personne souhaite le plus participer, et 3 l'atelier dont la thématique l'intéresse le moins). L'objectif est d'équilibrer le nombre de participants pour chaque atelier tout en tenant compte des préférences dans la mesure du possible.

Le jour du déroulement des ateliers, les participants seront accueillis par la COREB. Ensuite, Urbasol et CSD introduiront les thématiques, présenteront les enjeux, le déroulement des ateliers, les questions qui guideront les réflexions et les résultats attendus (voir détails par atelier au chapitre 3). Un petit exposé portant sur les zones d'activités sera présenté au début de la journée.

Ensuite, chaque tour d'atelier se déroulera sur environ 2 heures. Ils seront cadrés par un modérateur professionnel (Serec) et un représentant d'Urbasol (zone d'activité et infrastructures publiques) ou CSD (mobilité).

Le déroulement des ateliers est détaillé dans les feuilles de route ci-après. Après une présentation des personnes présentes, tous les ateliers vont débiter avec un exercice appelé *Swiss Design Thinking*.

Selon une étude américaine, l'être humain est créatif pendant 7 minutes. De plus, le groupe de travail le plus efficace pour réfléchir se compose de 2 personnes. Le principe du *Swiss Design Thinking* consiste à poser une question qui sort des sentiers battus, voire une question utopique, afin de stimuler la réflexion. Ainsi, au début de chaque atelier, des équipes de 2 (ou 3 si nombre de participants impair) seront formées afin de réfléchir durant 7 minutes à une question d'échauffement, puis inscrire une réponse sur un grand post-it. Chaque groupe pourra ensuite expliquer brièvement sa réflexion et le choix de sa réponse.

Cette exercice posera la base des réflexions et discussions de la suite des ateliers, qui s'attacheront à répondre aux questions mentionnées dans les feuilles de route.

Un feedback sera donné par des porte-paroles à la fin des ateliers, et une journée de restitution sera organisée sous forme de présentation publique.

Modalités

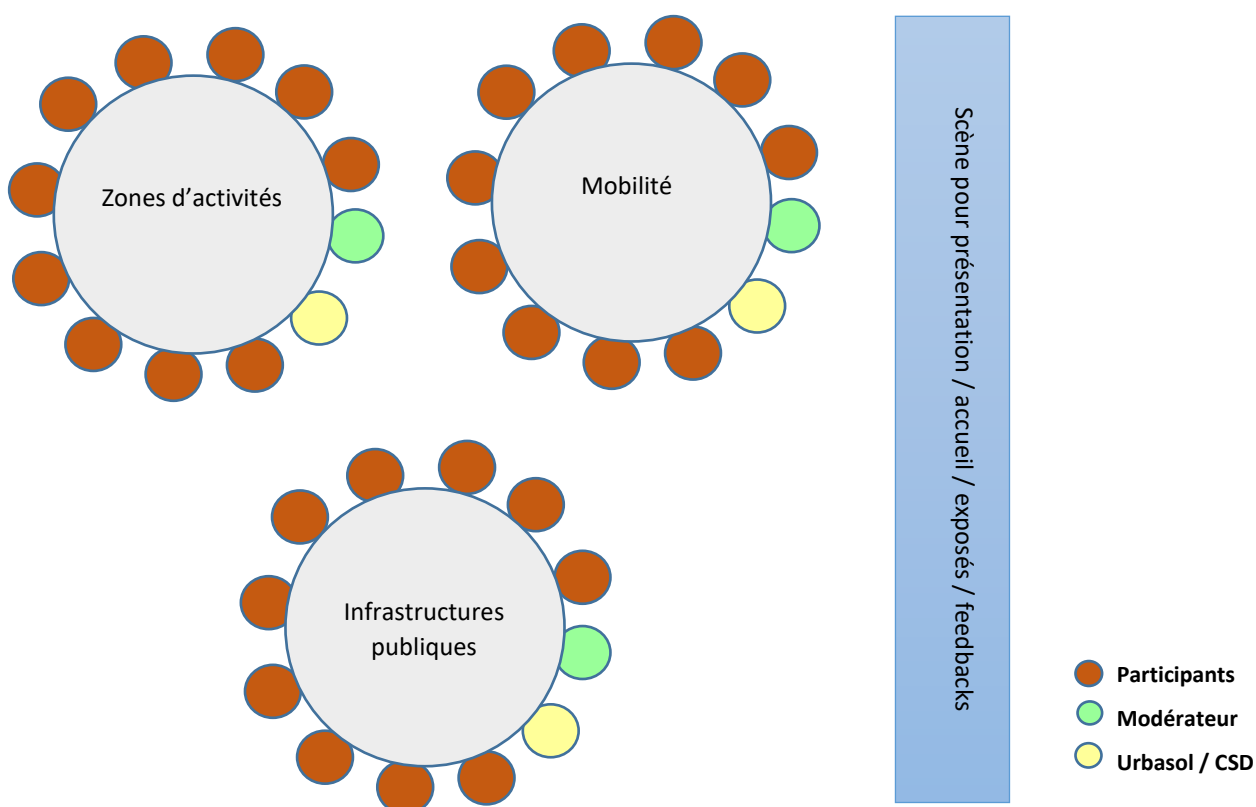
Organisation	COREB, Urbasol / CSD, Serec
Date	Mardi 15 septembre 2020
Lieu	Valbroye, Combremont-le-Grand
Durée	Toute la journée (8h30 – 16h30)
Public cible	Représentant(s) politiques des communes de la Broye
Participation	Chacune des personnes invitées aura la possibilité de participer à 2 ateliers
Thèmes	1. Zones d'activités / 2. Mobilité / 3. Infrastructures publiques
Déroulement	1 table par thème avec 20 à 25 personnes, 1 modérateur (Serec) et 1 représentant d'Urbasol ou CSD (mobilité), 1 scribe (COREB)

Déroulement de la journée

8h30	30'	Introduction	Accueil et présentation des intervenants et du déroulement de la journée (COREB) Introduction sur le PDR Broye (Urbasol) et cadrage des ateliers
9h00	30'	Introduction thématique	Présentation de la zone d'activités régionale de Delémont
9h30	2h15	Ateliers participatifs	Premier tour d'atelier
11h45		Pause de midi	Repas
13h15	2h15	Ateliers participatifs	Second tour d'atelier
15h30	45'	Restitution	Feedback sur les ateliers
16h15	15'	Conclusion	Aperçu de la suite du processus (Urbasol) Conclusion de la journée (COREB)

Fin de la journée à 16h30

Illustration du déroulement des ateliers



Ateliers

Zones d'activités

Thème	ZONES D'ACTIVITES
Support	◆ Plan avec localisation des zones d'activités, axe de transport fort et desserte TP niveau D
Enjeux	◆ Identifier et les potentiels d'accueil des zones d'activités à l'horizon 2035 ◆ Désigner les zones d'activités régionales sur la base des critères définis dans les Plans directeurs cantonaux fribourgeois et vaudois ◆ Identifier les types d'activités que la Région souhaite développer et promouvoir à l'horizon 2035
Déroulement	1. Présentation des participants 2. Présentation déroulement et principes de l'atelier 3. Swiss Design Thinking 4. Situation et enjeux 5. Discussion sur les projets et besoins en infrastructures publiques et régionales et leurs localisation
Questions	1. Quel est le potentiel d'accueil / de développement des secteurs en zones d'activités à l'horizon 2035 ? 2. Quel(s) secteur(s) seraient propices au développement d'activités régionales dans la Broye ? 3. Quel typologie d'entreprise souhaitons-nous développer dans les zones d'activités d'importance régionale ?
Résultats attendus	◆ Identification des secteurs à potentiel d'accueil disponible ◆ Identification des zones d'activités régionales intercantionales ◆ Choix des types d'activités à développer dans les secteurs régionaux

Mobilité

Thème	MOBILITE
Support	♦ Carte des communes et districts de la Broye et de la Broye Vully ♦ Carte de synthèse du diagnostic urbanisation ♦ Radars multimodaux
Enjeux	♦ Appréhender les tendances de mobilité ♦ Identifier des axes de développement stratégiques, en concertation avec les acteurs locaux ♦ Proposer une discussion sur les stratégies de mobilité durable et questionner les acteurs locaux/régionaux sur l'horizon de mise en œuvre
Déroulement	1. Présentation des participants 2. Présentation déroulement et principes de l'atelier 3. Swiss Design Thinking 4. Situation et enjeux 5. Discussion sur les besoins d'action/stratégies à mener
Questions	1. Comment améliorer l'accessibilité des zones d'activité (ZA) et des équipements publics (EP) ? 2. Selon vous, quelle est la priorisation (horizon temporel) des besoins d'action ?
Résultats attendus	♦ Pouvoir disposer d'une représentation (fiable) des enjeux de mobilité ♦ Appréhender les besoins d'actions et enjeux futurs de la mobilité, notamment aux pôles générateurs de trafic (ZA et EP) ♦ Disposer de réflexions de la part les acteurs régionaux ♦ Disposer d'une ébauche en matière de planification de la mobilité

Infrastructures publiques

Thème	INFRASTRUCTURES PUBLIQUES
Support	◆ Plan avec localisation des infrastructures existantes, des territoires d'urbanisation (Fribourg) et zones d'intérêt général / public ◆ Tableau avec liste des projets identifiés
Enjeux	◆ Identifier les besoins en infrastructures publiques d'importance régionale : infrastructures scolaires, infrastructures sportives, infrastructures de santé-social, infrastructures culturelles, infrastructures de loisirs.
Déroulement	1. Présentation des participants 2. Présentation déroulement et principes de l'atelier 3. Swiss Design Thinking 4. Situation et enjeux 5. Discussion sur les projets et besoins en infrastructures publiques et régionales et leurs localisation
Questions	1. Les projets identifiés sont-ils toujours d'actualités ? 2. Il y a-t-il d'autres projets d'envergure régionale prévus dans la région ? 3. Il y a-t-il d'autres besoins en infrastructures publiques d'importance régionale dans la Broye d'ici à 2035? 4. Où souhaitons-nous localiser ces futurs projets ?
Résultats attendus	◆ Inventaire de l'ensemble des infrastructures publiques d'importance régionale intercantonale et des projets en cours ◆ Identification des besoins de la région en matière d'infrastructures publiques d'importance régionale ◆ Proposition de localisation des projets