

COREB

Communauté régionale de la Broye



Plan directeur régional intercantonal de la Broye



Avenches	Estavayer-le-lac	Prévonloup
Brenles	Faoug	Ropraz
Bussy	Fétigny	Rossenges
Bussy-sur Moudon	Font	Rueyères-les-prés
Carrouge	Forêt-sur-Lucens	Russy
Châbles	Gletterens	Saint-Aubin
Champtauroz	Grandcour	Sarzens
Châtillon	Henniez	Sévaz
Chavannes-sur-Moudon	Hermenches	Surpierre
Cheiry	Lechelles	Syens
Chesalles-sur-Moudon	Les Montets	Trey
Chevroux	Lovatens	Treytorrens
Cheyres	Lucens	Valbroye
Corecelles-le-Jorat	Lully	Vallon
Corecelles-près-Payerne	Menières	Vernay
. Cremin	Missy	Villars-le-Compte
Gudrefin	Montagny	Villarzel
Cugy	Morens	Villeneuve
Curtilles	Moudon	Vucherens
Delley-Portalban	Murist	Vuissens
Domdidier	Nuvilly	Vulliens
Dompierre	Payerne	Vully-les-lacs
Dompierre	Prévondaux	



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG



SOMMAIRE

1. Projet de territoire	10
1.1 Le diagnostic pour le projet	10
1.2 Les enjeux du projet.....	19
1.3 La vision spatiale du projet	21
1.4 Les objectifs du projet	26
2. Stratégie d'urbanisation	28
2.1 Ligne d'action U1: Renforcer les centres	32
Mesure U11: Définir les centres	33
Mesure U12: Développer la mixité des affectations et le résidentiel de qualité	37
Mesure U13: Densifier le tissu bâti.....	38
Mesure U14: Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres	39
2.2 Ligne d'action U2: Maîtriser l'urbanisation	42
Mesure U21: Définir les aires d'influence des bassins centraux	43
Mesure U22: Collaborer au niveau intercommunal	46
Mesure U23: Définir les sites d'activités d'importance régionale	48
Mesure U23 : Définir les sites d'activités d'importance régionale	53
2.3 Ligne d'action U3: Structurer le développement résidentiel.....	66
Mesure U31: Assurer la coordination entre le développement résidentiel et les transports publics	67
Mesure U32: Partager l'infrastructure et l'équipement publics	67
Mesure U33: Révéler les potentiels énergétiques	68
2.4 Ligne d'action U4: Valoriser le patrimoine culturel.....	70
Mesure U41: Protéger le patrimoine culturel	72
Mesure U42: Valoriser le patrimoine culturel dans la promotion touristique régionale	73
Mesure U43: Valoriser le patrimoine bâti des vieilles villes et noyaux villageois	74
2.5 Ligne d'action U5: Intégrer le développement touristique au développement urbain	76
Mesure U51: Articuler le développement touristique avec les besoins des espaces naturels	77
Mesure U52: Définir les aires pour constructions touristiques	78
3. Stratégie de la nature et du paysage	82
3.1 Ligne d'action NP1: Garantir la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur	86
Mesure NP11: Favoriser l'établissement et l'actualisation des inventaires communaux des valeurs naturelles et paysagères.....	87
Mesure NP12: Favoriser la protection des éléments biologiques et paysagers de valeurs situés hors des inventaires contraignants.....	87
Mesure NP13: Réserver dans les planifications communales les surfaces nécessaires aux liaisons biologiques	87
Mesure NP14: Tenir compte des besoins des réseaux écologiques dans les domaines de l'action communale qui ont une incidence sur le territoire	87
3.2 Ligne d'action NP2: Favoriser et améliorer les conditions cadre d'un réseau écologique fonctionnel	90
Mesure NP21 : Conserver le paysage ouvert agricole	91
Mesure NP22: Protéger les surfaces d'assolement (SDA).....	91
Mesure NP23: Tenir compte des caractéristiques historiques et paysagères dans la planification de nouvelles zones de développement.....	91

Mesure NP24: Contenir l'étalement urbain.....	93
Mesure NP25: Favoriser le renforcement ou la restauration des éléments identitaires du paysage historique naturel	93
Mesure NP26: Encourager les projets de diversification de l'agriculture.....	94
Mesure NP27: Participer au projet de renaturation des cours d'eau	94
3.3 Ligne d'action NP3: Vully: Favoriser la restauration des structures et la perméabilité biologique et visuelle entre les lacs et la plaine	96
Mesure NP31: Contenir l'étalement urbain.....	97
Mesure NP32: Tenir compte des caractéristiques historiques et paysagères dans la planification des nouvelles zones de développement.....	97
Mesure NP33: Favoriser les échanges biologiques entre les rives du lac et la plaine	97
3.4 Ligne d'action NP4: Arrière-Pays: Conserver, favoriser la restauration et mettre en valeur les qualités paysagères et biologiques	100
Mesure NP41: Contenir l'étalement urbain et préserver l'équilibre entre paysage agricole et paysage construit	102
Mesure NP42: Favoriser la conservation et le renforcement des éléments structurants du paysage	102
3.5 Ligne d'action NP5: Lacs et Rives: assurer la conservation à long terme des valeurs biologiques et la qualité du paysage	104
Mesure NP51: Respecter le paysage naturel et la végétation riveraine	105
Mesure NP52: Contenir l'étalement des infrastructures touristiques	105
Mesure NP53: Améliorer la protection des valeurs naturelles sur le lac de Morat.....	105
4. Stratégie de mobilité et des transports	108
4.1 Ligne d'action MT1: Utiliser plus efficacement les offres de transport existantes	112
Mesure MT11: Assurer la coordination intercommunale des régimes de stationnement	113
Mesure MT12: Valoriser les parking-relais pour voitures et deux roues	114
4.2 Ligne d'action MT2: Augmenter l'importance des transports publics	118
Mesure MT21: Améliorer la desserte dans les bassins centraux et les zones d'activités d'intérêt régional	119
Mesure MT22: S'engager pour des liaisons performantes entre les centres et les agglomérations (réseau régional principal).....	120
Mesure MT23: Garantir la desserte efficiente du territoire (réseau régional secondaire)	122
4.3 Ligne d'action MT3: Encourager la mobilité douce	124
Mesure MT31: Encourager l'aménagement des réseaux cyclables dans les bassins centraux	125
Mesure MT32: Compléter les réseaux de randonnée cycliste et pédestre	127
4.4 Ligne d'action MT4: Canaliser les transports motorisés individuels	132
Mesure T41: Coordonner les réseaux routiers cantonaux.....	133
Mesure T42: Distinguer les routes de transit des routes à utilisation multifonctionnelle.....	134
4.5 Ligne d'action T5: Définir les enjeux régionaux en matière d'aviation civile	136
Mesure MT51 : Transports aériens	136
5. Stratégie de collaboration régionale	138
5.1 Ligne d'action C1: Mettre en œuvre les stratégies et mesures	139
Mesure C11: Élaborer des programmes d'actions	140
Mesure C12: Évaluer l'action régionale	141
5.2 Ligne d'action C2: Organiser la collaboration intercommunale	142
Mesure C21: Offrir une plate-forme de collaboration.....	142
Mesure C22: Développer des modalités de distribution des bénéfices et charges.....	143

PRESENTATION DU PLAN DIRECTEUR REGIONAL

Contenu

Le Plan directeur régional est l'un des deux instruments de collaboration régionale élaborés en parallèle. Il se concentre sur les aspects territoriaux proprement dits. Les aspects de développement économique sont traités dans la Stratégie économique régionale. Les deux instruments entretiennent une complémentarité étroite. Selon les besoins, l'usage des deux instruments est nécessaire.

Le Plan directeur régional s'appuie sur trois études préliminaires:

- le diagnostic territorial,
- le rapport « pdr Broye – stratégie nature paysage »
- l'avant-projet territorial

Ces études de bases constituent des annexes. Leur consultation peut faciliter la compréhension des stratégies et des mesures.

Finalité

Le Plan directeur régional définit les principes de base du développement territorial qui sont pertinents à l'échelle régionale. Il se concentre sur les tâches principales et à se limite aux questions essentielles. De par sa nature opérationnelle, il définit les objectifs du développement et les lie aux activités correspondantes: la promotion des intérêts régionaux et les actions concrètes.

Il distingue les responsabilités régionales de celles communales, cantonales et de la Confédération. Il définit les besoins de collaboration. Enfin, il veille à la coordination entre les différentes politiques sectorielles (urbanisation, nature et paysage, transports, économie).

Périmètre et durée de vie

Le Plan directeur régional de la Broye s'applique au district de la Broye fribourgeoise et au district Broye-Vully vaudois. Toutefois, selon les démarches et les mesures, les périmètres opérationnels doivent être adaptables. Ceci concerne notamment les mesures de qualité incitative, de même que les dossiers impliquant l'échelle interrégionale.

La durée opérationnelle du présent Plan directeur régional est estimée à 10-20 ans. Il est complété de programmes d'action pluriannuels dont la portée est de quatre ans.

Selon les circonstances, le Plan directeur régional peut être complété et ses contenus sont adaptés aux mutations en cours.

Qualités incitatives et contraignantes

Le PDR distingue les qualités incitatives (mesures d'encouragement qui cherchent à favoriser un développement) de celles contraignantes (mesures à caractère obligatoire, encadrant les possibilités de développement). Le Plan directeur régional cherche à favoriser une interaction entre ces deux qualités de façon à créer une dynamique entre pression et encouragement.

Les textes contraignants des mesures sont présentés dans des encadrés. Dans le canton de Fribourg, les textes encadrés (cf. mesures chap. 4 à 7) sont contraignants pour les autorités cantonales, régionales et communales. Dans le canton de Vaud, le Plan directeur régional est un plan d'intentions servant de référence et d'outil de travail aux autorités cantonales et communales. Les éléments dont la portée est d'importance cantonale sont intégrés au Plan directeur cantonal (PDCn) vaudois par le biais de la fiche régionale et deviennent, par conséquent, contraignants.

De manière générale, la concertation, la consultation et la négociation sont primordiales pour toute application du Plan directeur régional.

Processus d'élaboration

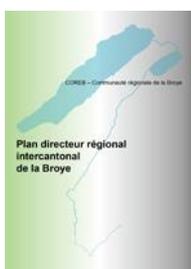
Le Plan directeur régional est le résultat d'un processus de travail mené sur plusieurs années et ayant impliqué l'engagement des acteurs régionaux et des services cantonaux. Ce processus de réflexion et les échanges entre les acteurs doivent être valorisés et poursuivis.

Structure et documents associées

Le Plan directeur régional est constitué du texte et de deux cartes: la vision spatiale et carte synthèse.

Il renvoie à la Stratégie économique régionale. Les études et travaux préparatoires suivants peuvent servir d'appui et faciliter la compréhension du Plan directeur régional: le diagnostic (printemps 2008), l'avant-projet territorial pour le PDR (avril 2008) et l'étude complète nature paysage (décembre 2010).

Le rapport du Plan directeur régional contient 5 chapitres:



Projet de territoire et la vision spatiale

Stratégie de l'urbanisation

Stratégie de la nature et du paysage

Stratégie de la mobilité et des transports

Stratégie de collaboration régionale



La **vision spatiale** du Plan directeur régional contient les éléments prioritaires régionaux. La représentation est d'ordre schématique.



La **carte de synthèse** contient l'ensemble des éléments à incidence régionale et intercommunale.

Les documents associés sont:



le diagnostic + la SER



l'avant-projet territorial



l'étude nature et paysage

1. Projet de territoire

1.1 Le diagnostic pour le projet

Le territoire rural en mutation

La Région de la Broye est composée du district fribourgeois de la Broye (30 communes) et du district vaudois Broye-Vully. Alors que les frontières cantonales créent des clivages et fragmentations forts, les deux districts forment ensemble un territoire, topographiquement et fonctionnellement homogène. Au sein de la structure urbaine de la Suisse, la Broye est peu visible car elle est située aux périphéries des grandes régions (ETH Studio Basel 2006) et périmètres d'action proposés par le Projet de territoire Suisse, (ARE 2011): la région métropolitaine lémanique, la «région capitale suisse» (Berne), le réseau des villes de l'Arc jurassien ainsi que les agglomérations fribourgeoise et bulloise. Néanmoins, la Broye est un territoire avec ses qualités propres : paysagères (entités agricoles, lacs, etc.), culturelles (vestiges romains, cité médiévales, etc.), environnementales (diversité des milieux), économiques (diversité des activités). Ces richesses confèrent à la Broye une identité spécifique qui la rend particulièrement attractive pour le secteur résidentiel.

Comme la plupart des territoires ruraux (les campagnes) en Suisse, la Broye a été sujette à des modifications structurelles ces 30 dernières années. L'agriculture est toujours le facteur dominant dans le paysage et maintient une productivité au-delà de la moyenne suisse. En parallèle, l'habitat périurbain et le pendularisme sont devenus l'autre caractéristique majeure: la Région accueille de plus en plus d'habitants mais la majorité de la population active travaille en dehors de la Région. Le nombre d'habitants a augmenté de presque 19'000 habitants en 23 ans, pour une population de 67'916 en 2013

La croissance démographique s'explique principalement par l'arrivée de nouveaux résidents, procurant à la région une santé démographique. Dans le même temps, ce développement qui, d'ailleurs, est survenu très rapidement met la Région face à un certain nombre de défis.

Diagnostic de l'urbanisation

Selon la typologie des communes de l'Office fédéral de la statistique, la grande majorité des communes broyardes est classifiée, soit dans les communes à caractère agricole (49 communes) soit dans les communes de pendulaires (24 communes).

Malgré une croissance démographique importante, la densité d'habitation est faible. L'accessibilité de la région étant meilleure en transports motorisés individuels (voiture et moto) qu'en transports publics, les conditions actuelles favorisent le développement urbain dans les petites communes mal desservies en transports publics plutôt que dans les centres et les communes situées sur un axe de chemin de fer. L'ouverture de l'autoroute A1 en 2001 a encore accentué cette tendance.

En ce qui concerne l'urbanisation, les problématiques suivantes sont identifiées.

L'absence de centre fort ou, autrement dit, un nombre élevé de centres de petite taille (Payerne, Estavayer-le-Lac, Avenches, Lucens, Moudon).

L'attractivité de la Plaine de la Broye pour des sites d'activités grâce à la nouvelle desserte par l'autoroute A1: si ces terrains, aujourd'hui voués à l'agriculture, se prêtent à l'implantation de centres commerciaux, centres de logistique et autres activités, celles-ci sont souvent à faible valeur ajoutée et génèrent d'importantes nuisances environnementales.

L'habitation à faible densité qui a permis la santé démographique de la Région mais qui est également une source de problèmes: construction bon marché à faible rendement énergétique, mobilité élevée des habitants, usage inefficace des équipements publics.

La disponibilité d'un patrimoine culturel et naturel riche mais dont la valorisation actuelle n'exploite pas tous les potentiels

Une offre touristique qui n'est pas suffisamment coordonnée avec l'urbanisation existante

Diagnostic de la nature et du paysage

La région de la Broye se situe à mi-chemin entre le Jura et les Préalpes, entre le lac de Neuchâtel et le pays de Fribourg. Succession de territoires allongés, orientés NE-SO, parallèlement au Jura, la région comprend quatre entités paysagères distinctes clairement définies par la topographie. Il n'y a donc pas un paysage broyard, mais des paysages, qui possèdent chacun une identité et des caractéristiques naturelles propres.

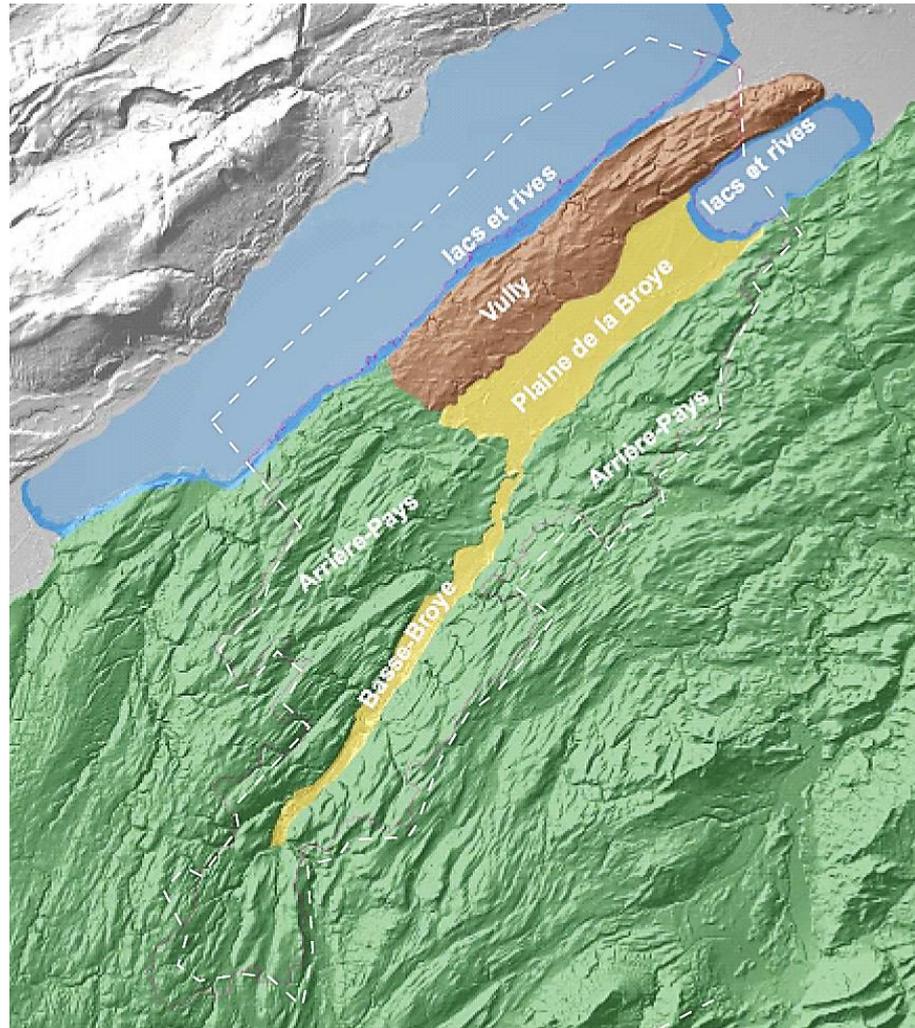


Figure 1 : les 4 entités paysagères de la Broye

La plaine de la Broye, cœur du territoire et ancienne plaine alluviale, d'abord étroite, s'évase en direction du lac de Morat. C'est l'une des rares grandes plaines de Suisse à avoir conservé son caractère de paysage très ouvert et agricole peu fragmenté par l'urbanisation. Les localités se cantonnent historiquement en bordure de la plaine.

La longue colline du Vully séparation naturelle entre la plaine et le lac de Neuchâtel. Ce secteur offre un paysage agricole ouvert, parsemé de villages, avec de grandes échappées paysagères sur le Jura et les Alpes. Ce secteur est vital pour les échanges biologiques entre la Grande Cariçaie, la plaine de la Broye et le Plateau.

L'Arrière-Pays, tapis de collines et de vallons, bordant le sud et l'est de la plaine. Cette entité a conservé un paysage traditionnel agricole relativement diversifié, composé d'une mosaïque de villages, de boisés, de cours d'eau et de zones cultivées.

Les rives des lacs de Neuchâtel et de Morat, territoires nouveaux apparus lors de la correction des eaux du Jura à la fin du XIXème siècle. Le site marécageux de la Grande Cariçaie abrite des valeurs naturelles et paysagères uniques en Suisse voire d'importance internationale aux yeux de certains.

Mise à part l'arrière-pays, la région est soumise à une pression de développement assez forte, qui se traduit par un mitage du territoire par endroits (zones résidentielles, zones industrielles, infrastructures) qui altère ses qualités paysagères. L'intensification de l'agriculture a également causé la banalisation du paysage agricole, entraînant l'appauvrissement de la diversité des milieux naturels et des échanges biologiques.

Diagnostic de la mobilité et des transports

L'offre existante des transports publics couvre l'ensemble du territoire. S'il existe une bonne desserte ferroviaire de base, le réseau de rabattement est peu performant à tous les niveaux. En ce qui concerne le réseau routier, l'infrastructure est excellente. Pour les transports motorisés individuels (TMI), l'autoroute A1 intègre la Broye dans le réseau intervilles suisse. La même chose n'est pas valable pour le chemin de fer où toutes les grandes lignes passent à côté de la Broye. Cela incite les habitants à utiliser la voiture, de préférence.

De plus, l'étalement urbain va de pair avec un accroissement de la mobilité.

En partant de ces constats, les principales problématiques en matière de mobilité et des transports sont les suivantes:

- des besoins de mobilité élevés dus aux distances importantes à parcourir
- une différence importante entre la qualité de desserte pour les transports motorisés individuels et celle pour les transports publics
- une absence de mesures encourageant le déplacement intermodal (la combinaison de plusieurs modes de déplacements)
- une mobilité douce peu valorisée, malgré les facilités topographiques et le potentiel touristique

Diagnostic de l'économie

Selon une étude du Crédit suisse (Carnazzi Weber & Hoppe 2007), la performance économique de la Broye correspond à celle d'une région moyenne suisse. En dehors des centres économiques, la Région ne dispose pas de conditions cadres favorables et est classé région structurellement faible. Or, parmi les régions de ce type, la Broye se situe en dessus de la moyenne. Il est à noter que cette classification ne tient pas seulement compte des facteurs productifs (dont le nombre d'emplois, la création d'entreprises et la valeur ajoutée) mais aussi de ceux de l'économie résidentielle (dont notamment la croissance démographique, le revenu par habitant et le taux de chômage).

L'évolution des effectifs d'emplois des secteurs secondaires et tertiaires de 1991 à 2011 est caractérisée par un recul de 7.4%. Cela représente une perte d'environ 1'000 emplois.

Cette diminution concerne principalement le secteur secondaire.

Dans les années 1990, la suppression d'emplois était encore plus forte. Mais depuis le début de l'année 2000, on observe à nouveau une croissance.

Par rapport aux différents secteurs économiques, malgré la perte dans le secteur industriel, il faut signaler que les parts des emplois des secteurs primaire et secondaire sont plus élevées dans la Broye que dans l'ensemble de la Suisse. Le graphique ci-dessous met en évidence ces particularités. La part des emplois du primaire et du secondaire demeure donc importante.

Les unités industrielles et logistiques sont en général rattachées à des grandes structures d'entreprises dont les pouvoirs de décision ne se trouvent pas dans la Broye. L'industrie et le tourisme se signalent par une hétérogénéité importante. Ces faits contribuent à un déficit d'image de la région.

LA POPULATION EN QUELQUES CHIFFRES

LES MOYENS DE TRANSPORTS PENDULAIRES

ANALYSE SWOT

	FORCES	FAIBLESSES
urbanisation	<p>Santé démographique</p> <p>Qualité de vie (proximité nature, etc.)</p> <p>Aménités dans les centres</p> <p>Richesse du patrimoine culturel</p>	<p>Peu de service publics (culturels, petite enfance, formation supérieure/ technique etc.)</p> <p>Mitage du territoire</p>
nature et paysage	<p>Proximité des agglomérations</p> <p>Paysage rural (grands dégagements)</p> <p>Plaine alluviale unique</p> <p>Grande Cariçaie unique</p> <p>Agriculture productive</p>	<p>Qualité affaiblie des réseaux écologiques</p>
mobilité et transports	<p>Réseau routier performant</p> <p>Existence de lignes ferroviaires</p> <p>Engagement de la Région pour les TP</p>	<p>Mobilité élevée</p> <p>Ecart entre offre TIM (très important) et offre TP (faible)</p> <p>Mobilité douce sous-valorisé</p>
économie	<p>Tradition industrielle, présence de sites de production</p> <p>Richesse des sites touristiques</p> <p>Agriculture performante</p> <p>Proximité d'offres de formation supérieure GYB</p>	<p>Beaucoup d'activités à faible valeur ajoutée</p> <p>Peu de centres de décision dans la région (économie dépendante)</p> <p>Faible importance du secteur tertiaire</p> <p>Hétérogénéité de l'offre touristique</p>

	FORCES	FAIBLESSES
urbanisation	<p>Attractivité pour le résidentiel (prix)</p> <p>Potentiel de développement des centres</p> <p>Possibilité de limiter l'étalement urbain</p>	<p>Intensification de l'étalement urbain</p> <p>Difficulté à trouver des accords pour le partage de l'équipement public</p>
nature et paysage	<p>Potentiel de développement des réseaux écologique</p> <p>Attractivité pour le tourisme doux</p>	<p>Dégradation de l'étalement urbain</p> <p>Dégradation des conditions de cadre dans l'agriculture</p>
mobilité et transports	<p>Développement du déplacement intermodal grâce à l'amélioration de l'offre TP dans les agglomérations</p> <p>Bonne conditions pour la mobilité douce</p>	<p>Concurrence intermodale en faveur de la route</p> <p>Sous-utilisation de l'offre TP</p>
économie	<p>Potentiel pour l'économie résidentielle</p> <p>Création de l'Aéropôle</p> <p>Correction en cours de l'image économique (arrivée de Nespresso et Yahoo !)</p>	<p>Bradage des terrains constructibles</p> <p>Dégradation de l'image</p> <p>Bénéfices et nuisances non partagés</p>

Analyse SWOT

L'analyse SWOT de la Région de la Broye est présentée sur la page ci-contre. Elle reprend les éléments essentiels des 4 diagnostics thématiques et les structures selon les forces («Strengths»), faiblesses («Weaknesses»), opportunités («Opportunities») et risques («Threats»). Les forces et les faiblesses se réfèrent à l'état actuel et aux éléments influençables par la Région elle-même (vision intrinsèque). Les opportunités et les risques reflètent les conditions cadres auxquelles la Région sera confrontée (vision vers l'extérieur) à l'avenir et qu'elle n'influence pas par ses propres actions.

Scénarios de développement prioritaires

Lors de l'élaboration du présent Plan directeur régional, différents scénarios de développement ont été pris en compte qui simulent les tendances renforcées. Sur ces six scénarii, trois ont été retenus.

Le scénario «Pôles» a été choisi en priorité. L'absence de centralité forte apparaît comme le déficit le plus important de ce territoire. Le scénario «Pôles» vise le renforcement du développement urbain et économique dans les centres, afin de limiter le mitage du territoire. Parallèlement, ce scénario vise à renforcer la complémentarité entre les centres.

Retenu de manière complémentaire, le scénario «résidentiel» souligne la qualité résidentielle de la Région reste un atout à valoriser. Ce scénario veut encourager le développement de l'habitat de qualité dans de différentes formes. Un développement quantitatif doit donc obligatoirement être accompagné par un développement qualitatif du cadre de vie. Le mitage du territoire doit être minimisé de façon à préserver la qualité des paysages.

Finalement a également retenu le scénario «Archipels» qui valorise les éléments identitaires caractérisant le territoire, tels que le tissu bâtis traditionnels, les paysages agricoles ouverts ou la Grande Cariçaie. Ces éléments doivent être confortés sans que l'un ou l'autre d'entre eux soient privilégié pour autant.

Le projet de territoire se base principalement sur le scénario «Pôles» et y intègre certains éléments des autres deux scénarios.

1.2 Les enjeux du projet

Au sein d'une période de mutation consciente de ses atouts comme ses faiblesses, la Région cherche avant tout à préserver son attractivité ainsi que la qualité de vie de ses habitants.

La Région: une unité territoriale à intégrer

Située entre la métropole lémanique, la «région capitalesuisse» (Berne et villes voisines), les agglomérations de Fribourg et Bulle et l'Arc jurassien, la Broye dispose de plein d'atouts pour s'intégrer dans le réseau des régions suisses. En font bien entendu partie les autres régions à caractère rural. Elle doit donc renforcer ses relations et ses échanges avec ses voisins.

L'urbanisation émergente: une structure à créer

Le développement récent du résidentiel a affecté toutes les parties de la Région. Malgré le risque de mitage territorial, il s'agit d'y reconnaître également une ressource. La Région doit poursuivre ses efforts pour trouver une structure urbaine spécifique et une hiérarchie des centres en conformité avec les plans directeurs cantonaux. L'urbanisation a prioritairement lieu dans les localités qui, aujourd'hui déjà, sont les mieux desservies en transports publics: ceci concerne le résidentiel autant que les activités économiques. Les sites d'activités sont localisés dans les centres ou à proximité de ceux-ci de façon à développer des synergies avec les offres existantes. Le développement des villages doit être cadré pour limiter le mitage du territoire. Les centres peuvent alors fonctionner comme relais pour l'ensemble des communes.

La nature et le paysage: des réseaux à reconstituer

Le paysage unique de la plaine de la Broye, avec ses grands espaces libres de constructions et d'infrastructures, mérite d'être préservé et revalorisé comme cadre de vie et comme l'un des principaux atouts de la région.

L'amélioration des échanges biologiques à travers la plaine de la Broye et la colline du Vully sont de première importance pour la survie de nombreuses espèces et pour la conservation à long terme des valeurs naturelles du site de la Grande Cariçaie. Cet objectif implique la conservation ou la restauration d'habitats naturels diversifiés et de qualité. Il ne peut être atteint que par la prise en compte des enjeux paysagers et écologiques au niveau de la planification régionale et communale, ainsi que dans les choix de développement de la région, notamment par une agriculture multifonctionnelle alliant productivité et préservation de la biodiversité.

La mobilité et les transports: une condition essentielle à diversifier

La mobilité des habitants et des acteurs économiques est une condition nécessaire à la qualité de vie et la performance économique de la Région. Néanmoins, face à la limitation des mouvements quotidiens pratiqués dans la Région, l'évitement de déplacements supplémentaires est un objectif prioritaire. Il est poursuivi par la coordination des transports avec l'urbanisation. Ceci implique que le développement urbain ait lieu dans les centres où la desserte TP est adéquate. La diversification de l'offre de mobilité est un deuxième principe à poursuivre. Face à la domination des transports motorisés individuels, la part modale des transports publics doit être augmentée de façon à s'approcher des moyennes cantonales. La mobilité douce doit être encouragée, que ce soit pour les déplacements quotidiens, les loisirs ou le tourisme.

La diversité de l'économie: une base à conforter

La diversité des activités économiques est une richesse pour la Broye. Aujourd'hui on peut déjà y repérer un bon nombre d'activités originales et complémentaires. Toutefois, l'économie broyarde n'exploite pas encore pleinement ses potentiels. Elle offre donc un potentiel de développement intéressant. Quant à l'économie résidentielle, celle-ci offre une opportunité complémentaire, source de revenus.

Les loisirs et le tourisme: des atouts présents à valoriser

Qualité de vie rime avec revenus mais aussi avec temps libre et loisirs. En termes de tourisme et de loisirs, la Région séduit autant ses habitants que la clientèle venue de l'extérieur. Le principe de vacances actives permet de fédérer différentes offres de manière originales, qu'il s'agisse de la découverte du patrimoine naturel ou du patrimoine culturel, bâti en archéologique. Pour ce faire, l'offre en transports publics et en mobilité douce doit participer à mettre en lien les infrastructures touristiques et le tissu bâti.

2 cantons, 2 districts, 68 communes: une collaboration à renforcer*

La Broye intercantonale, composée de deux districts et de 68 communes, est comprise comme une région homogène. Par le PDR, la Communauté régionale et les Cantons se donnent les moyens pour une collaboration intensifiée pour le développement de son territoire. La COREB et les services cantonaux sont les organismes compétents pour la mise en œuvre du PDR.

Si la Région cherche à renforcer une concentration du développement de certains endroits, un tel objectif doit être réalisé à l'avantage de l'ensemble de la Région. De ce fait, des formes de redistribution des charges et bénéfiques liées aux futurs développements sont recherchées.

1.3 La vision spatiale du projet

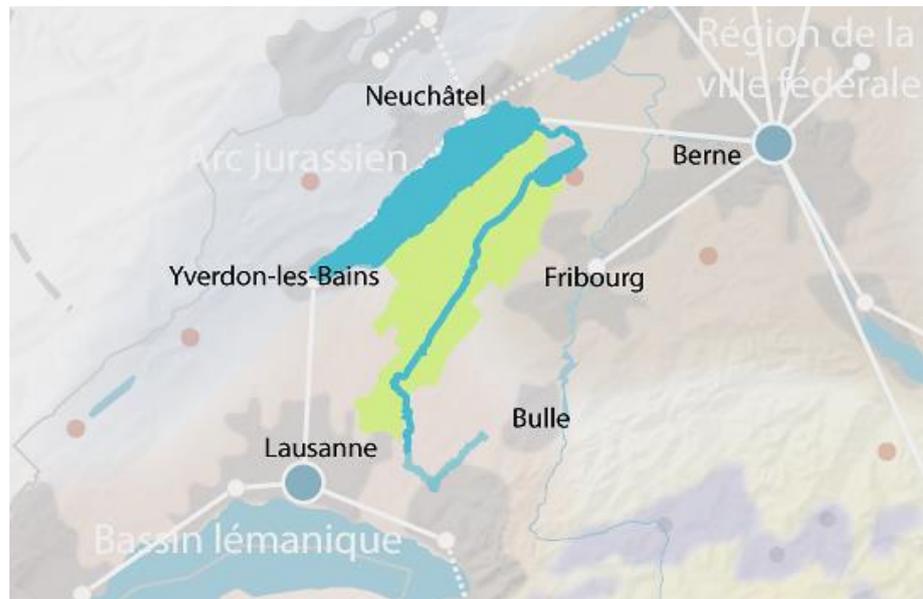


Figure 3: Carte de la Broye entre les régions urbaines de la Suisse occidentale (Fonds de carte: extrait du Projet de territoire suisse [ARE 2010])

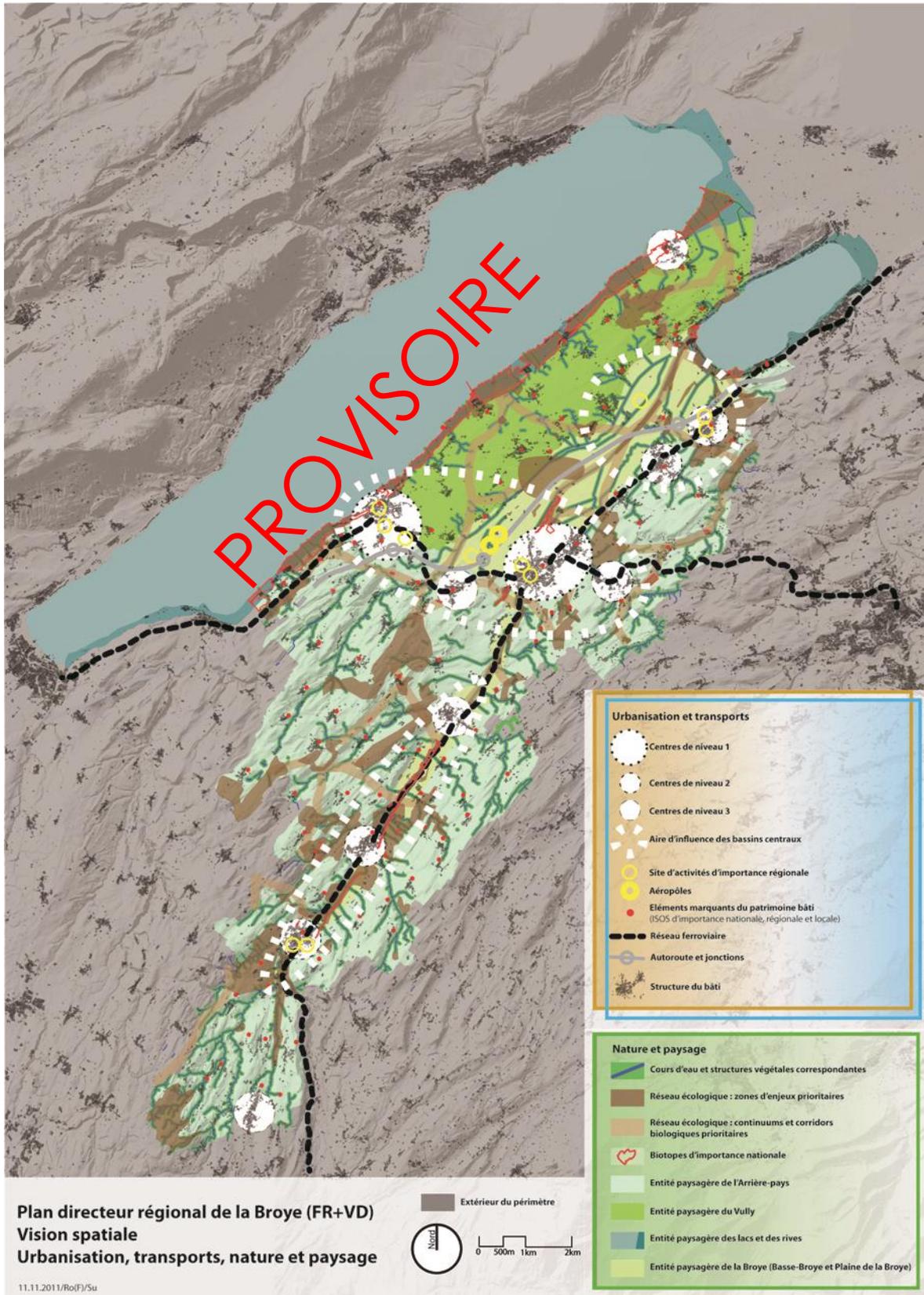
Échelle interrégionale

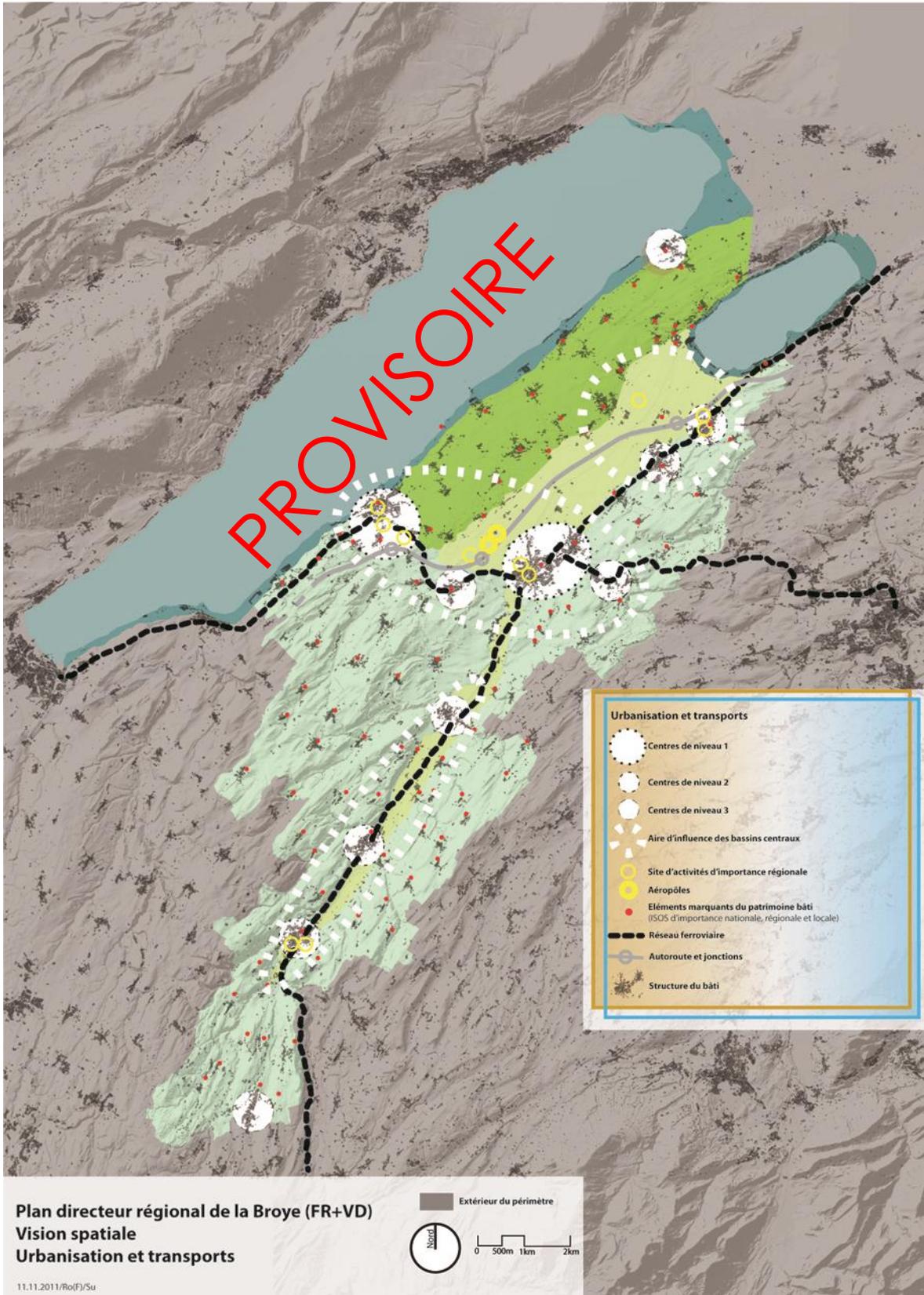
La région de la Broye est située entre l'espace métropolitain du Bassin lémanique et la Région de la ville fédérale (Berne avec ses villes voisines) avec lesquels des échanges intenses ont lieu. La même chose est vraie pour les agglomérations fribourgeoises et bulloise et, dans une moindre importance, avec le réseau de villes de l'Arc jurassien (dont principalement Neuchâtel cf. fig....).

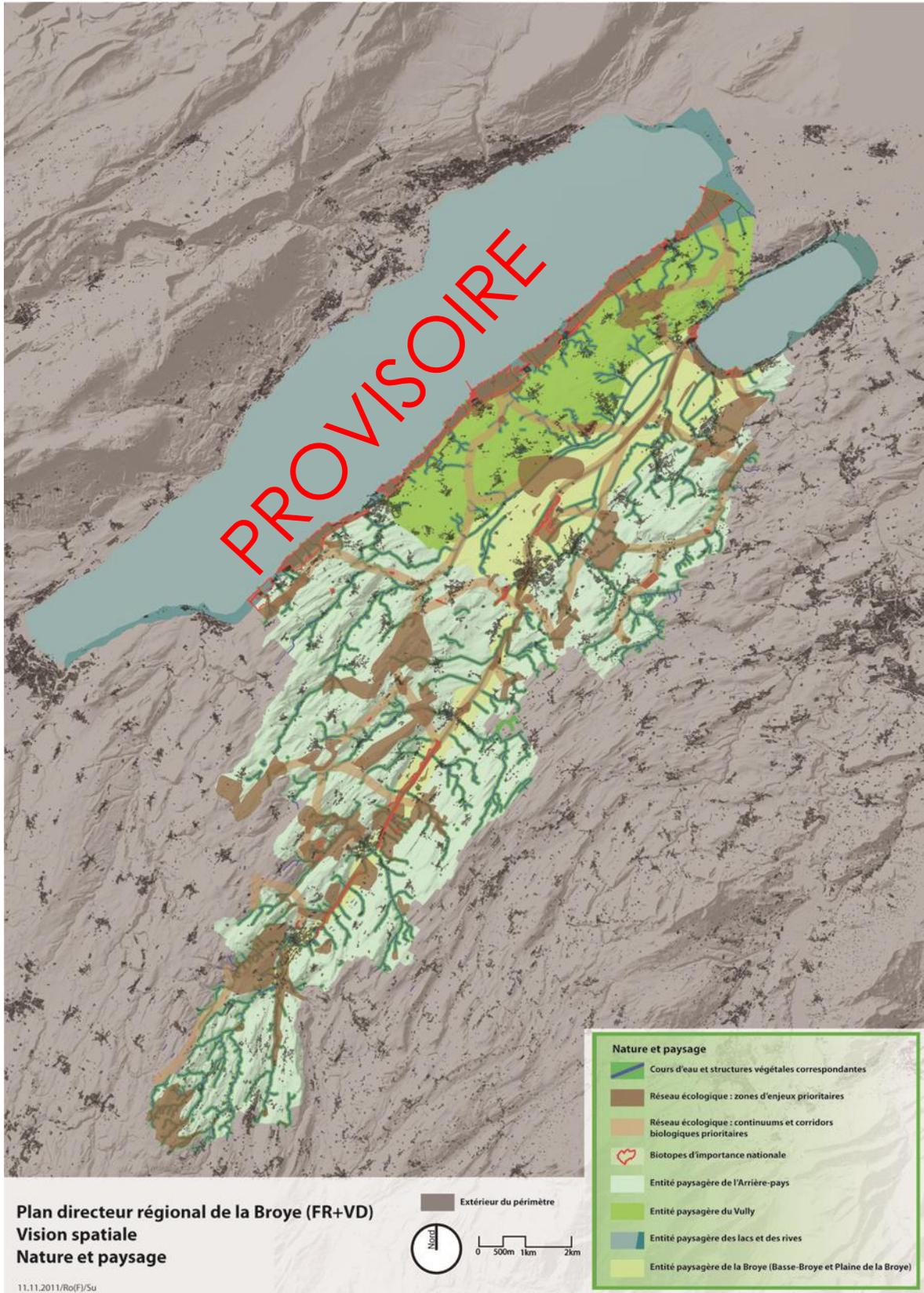
Les centres de la Broye se situent tous en dehors des agglomérations (selon la définition de l'Ofs). Les réseaux qui lient les centres aux agglomérations sont presque tous d'importance régionale. C'est le cas principalement pour le chemin de fer dont aucune ligne interville ne traverse la Broye.

Échelle régionale

L'échelle régionale doit permettre de coordonner les différents enjeux en présence (nature, urbanisation, mobilité). A cette fin, sont identifiés trois bassins centraux dans lesquels se situent les centres de niveau 1 et 2 : Avenches-Domdidier, Payerne-Estavayer-le-lac et Vallée moyenne (Moudon-Lucens). Leur aire d'influence comprend les autres communes situées à proximité de ces centres. L'interaction dans les bassins centraux est renforcée par des liaisons performantes en transports publics et mobilité douce. Les sites d'activités d'importance régionale intègrent les publics et mobilité douce. Les sites d'activités d'importance régionale intègrent les tissus bâtis des centres, ou alors se trouvent à proximité immédiate de ceux-ci.







1.4 Les objectifs du projet

Objectifs

Les objectifs du projet de territoire découlent du diagnostic, de l'analyse SWOT et des enjeux. Ils concernent ces quatre thèmes :

- l'urbanisation **U**
- la nature et le paysage **NP**
- la mobilité et les transports **MT**
- l'économie **E**

Les stratégies développées pour ces thèmes (chapitres suivants et stratégie économique régionale) définissent des lignes d'actions relatives à ces objectifs.

La présentation suivante donne un aperçu de tous les objectifs et les met en relation avec les lignes d'action et mesures du PDR.

L'aperçu graphique met en évidence les nombreux interdépendances et chevauchements entre les différents thèmes. Elle permet de reconnaître les besoins de coordination entre le développement urbain et celui des transports ou encore entre l'urbanisation et le paysage.

Les stratégies thématiques sont complétées par une stratégie de collaboration régionale (C). Celle-ci doit être comprise dans sa qualité transversale. Elle met l'accent sur les besoins de coordination entre la région, les communes et les cantons et elle propose des moyens adaptés à ces besoins.

2. Stratégie d'urbanisation

Problématique

Depuis environ 30 ans, le développement résidentiel périurbain a profondément modifié la structure du territoire de la Broye, autrefois dominée par l'agriculture. Il en résulte un tissu bâti à faible densité. Parallèlement, la Région accuse une structure de centralités particulière: le nombre des centres est élevé mais ils sont tous de petite taille. Au sens statistique, il n'y a ni ville (au moins 10'000 habitants) ni agglomération dans la Broye. Suite à l'ouverture de l'autoroute A1, entre Avenches et Yverdon-les-Bains, en 2001, les abords des jonctions d'autoroute dans la Région sont devenus des sites attractifs pour des affectations exigeant de grandes surfaces. Malgré l'absence de lieux dominants au sein de la structure urbaine, le développement urbain de la Broye est fort.

En raison de son attractivité, la Région doit faire face à plusieurs défis dont le renforcement des centres et la localisation du développement urbain là où des relations de proximité sont possibles et où la qualité des transports publics est bonne. Il convient également d'éviter le mitage du territoire. La requalification des centres comme lieux de résidence et d'activités économiques est une ligne d'action prioritaire pour affronter ces défis. En même temps, les communes voisines des centres et les terrains proches des jonctions d'autoroutes doivent également faire partie d'une réflexion régionale. Là aussi, des projets ayant des impacts au niveau régional sont réalisés. Finalement, le résidentiel de qualité sur l'ensemble du territoire doit être lié à des préoccupations de préservation de la qualité de vie dans la Région. Ce développement se doit de respecter davantage les principes du développement durable.

Le développement urbain comporte beaucoup de correspondances avec le développement de la nature et du paysage, notamment lorsqu'il s'agit de définir les pleins et les vides du tissu construit. Il est également fortement rattaché au développement des transports et de la mobilité. C'est pourquoi les lignes d'action et mesures de ces autres chapitres stratégiques répondent très souvent aussi aux enjeux du développement urbain.

- Objectifs généraux*
- Localiser le développement urbain là où l'offre des transports publics ferroviaires est bonne
 - Favoriser la densification, limiter l'étalement urbain, l'utilisation des transports individuels motorisés et la détérioration du paysage
 - Consolider la structure polycentrique
 - Maîtriser les développements proches des jonctions d'autoroute
 - Préserver le patrimoine culturel et naturel
 - Développer le résidentiel en respectant les critères du développement durable et en maîtrisant le foncier

- Lignes d'action*
- U1 Renforcer les centres
 - U2 Maîtriser l'urbanisation émergente
 - U3 Structurer le développement résidentiel
 - U4 Valoriser le patrimoine culturel
 - U5 Intégrer le développement touristique au développement urbain

- Lignes d'action d'autres chapitres stratégiques*
- NP1 Maintenir le paysage agricole ouvert et de qualité
 - NP3 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti
 - MT1 Utiliser plus efficacement les offres de transports existantes
 - MT2 Augmenter l'importance des transports publics
 - MT3 Encourager la mobilité douce
 - É2 Industrie et tertiaire

Rappel

La légalisation des zones à bâtir est définie par les Plans directeurs cantonaux. PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thème 2 «Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir»

PDCn VD, Mesure A11 «Légalisation des zones à bâtir»



Figure 4: Photographie de l'ancienne usine à Payerne, transformée en logements

2.1 Ligne d'action U1: Renforcer les centres

Situation

Les centres se caractérisent par leur taille qui doit être suffisante pour pérenniser la présence de certains équipements et services rares et la bonne desserte en transports. Les Plans directeurs cantonaux définissent cinq centres dans la Broye.

La présence de centres forts est essentielle pour le développement économique de la Région. Leurs qualités se situent autant dans l'offre de services et d'activités variés que dans le résidentiel à haute et moyenne densité. La bonne accessibilité en train correspond à un avantage dont il faut pouvoir tirer profit. Enfin, les centres de la Région doivent s'intégrer dans le réseau des villes et agglomérations suisses.

Le renforcement des centres doit respecter le principe de l'urbanisation vers l'intérieur et doit être réalisé de concert avec la structuration de l'urbanisation émergente. Il implique, par ailleurs, le développement des complémentarités entre les centres et les relations qu'ils entretiennent. À l'heure actuelle, on voit émerger une série de collaborations ponctuelles (entre Payerne et Estavayer-le-Lac, entre Avenches et Domdidier). Ces bons exemples méritent d'être répétés. Dans le même ordre d'idées, le renforcement des centres doit être articulé avec le développement de leurs environs. Ensemble, les centres et les environs forment des bassins centraux (voir ligne d'action U2).

Objectifs

- Favoriser l'habitation à densité haute et moyenne
- Coupler le résidentiel aux activités, générer une mixité attractive
- Développer les services de proximité
- Valoriser le patrimoine culturel et bâti
- Concorder le développement compact des centres avec l'urbanisation émergente

Mesures

U11 Définir les centres

U12 Développer la mixité des affectations et le résidentiel de qualité

U13 Densifier le tissu bâti

U14 Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres

Mesure U11: Définir les centres

Le Plan directeur régional définit les centres de la Région. Afin de faire correspondre les typologies différentes entre Fribourg et Vaud, le Plan directeur régional définit trois niveaux de centres, selon le tableau ci-dessous. Pour les centres de niveau 1 et 2, il reprend ceux retenus par les Plans directeurs cantonaux. Pour la définition des centres de niveau 3, il se réfère aux critères établis par les Plans directeurs cantonaux.

Le centre de niveau 1 est: Payerne (VD) - Estavayer-le-Lac (FR)

Les centres de niveau 2 sont: Avenches-Domdidier (VD/FR), Lucens (VD), Moudon (VD)

Les centres de niveau 3 sont: Carrouge-Mézières (VD, interrégional), Cousset-Montagny (FR), Cudrefin (VD), Cugy (FR), Granges-près-Marnand (commune de Valbroye/VD)

Niveau	Typologie PDCant FR	Typologie PDCn VD	Communes
1	Centre régional	Centre cantonal	Payerne - Estavayer-le-Lac
2		Centre régional	Avenches - Domdidier Lucens Moudon
3	Centre Intercommunal ^{*)}	Centre local	FR: Cousset - Montagny, Cugy VD: Carrouge - Mézières (interrégional), Cudrefin, Granges-près- Marnand (Valbroye)

^{*)} Centre intercommunal (selon PDCant FR): se trouve à cheval entre les niveaux 2 et 3.

Les centres qui se trouvent dans le même bassin central, forment des bi-pôles ou tri-pôle (cf. aussi mesure U21). Ils développent des complémentarités entre eux. Ce sont:

- Payerne et Estavayer-le-Lac (y c. Corcelles-près-Payerne, Cousset-Montagny et Cugy)
- Avenches et Domdidier
- Lucens et Moudon (y.c. Granges-près-Marnand [Valbroye])

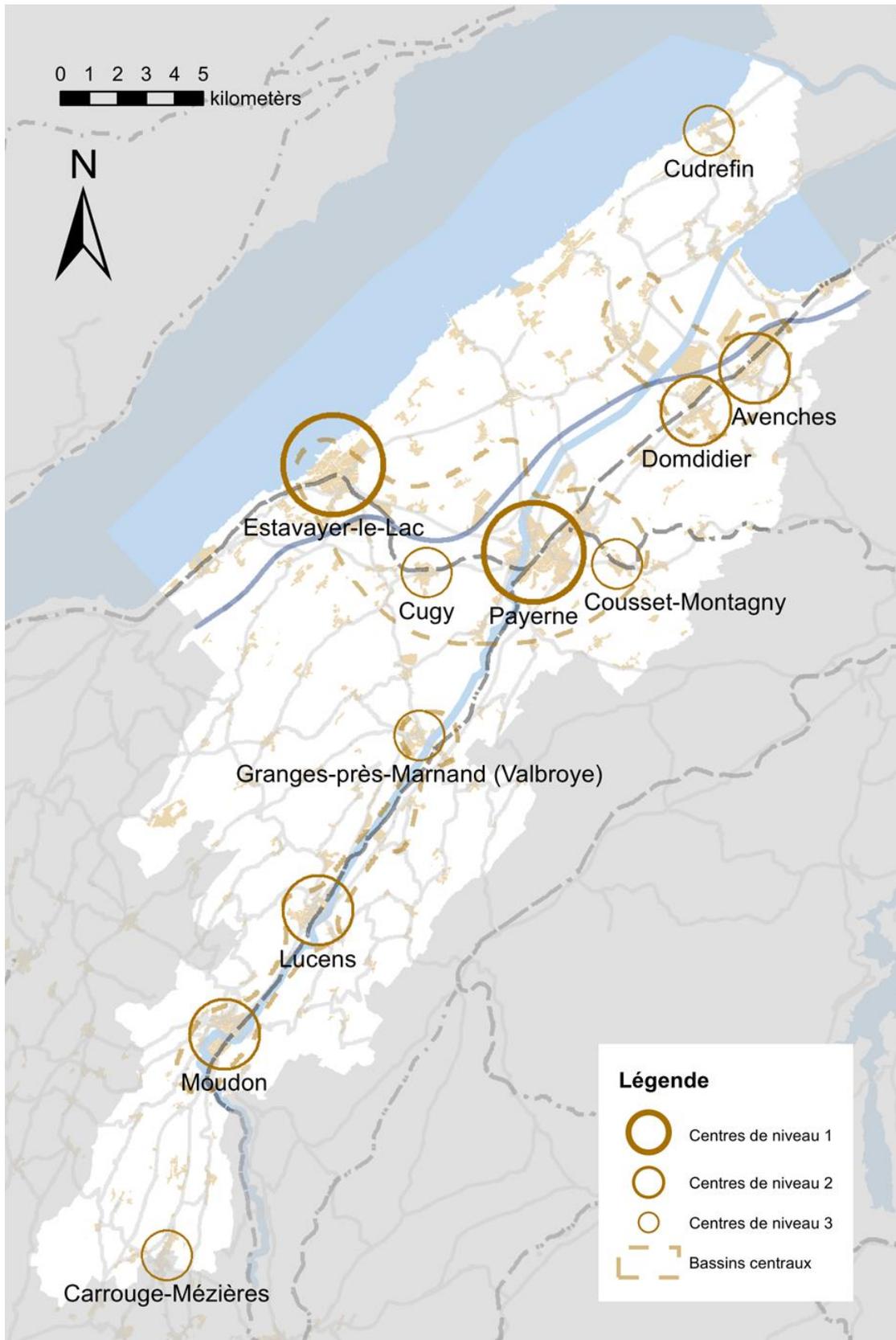


Figure 5 : Carte représentant les centres des trois niveaux dans la Broye

Les centres de niveau 3 sont retenus avec les justifications suivantes:

Critères retenus pour la sélection des centres de niveau 3

Cousset – Montagny

- présente un bassin de drainage important pour les communes situées à l'est de la région
- propose une offre de places de travail importante
- dispose d'un service de TP très performant
- autarcie
- bénéficie d'activités commerciales

Cugy

- présente un bassin de drainage important (Montet, Frasses, Vesin etc.)
- comporte une offre de places de travail satisfaisante
- dispose d'un service de TP très performant (train)
- fait preuve d'autarcie de développement / peut assumer rôle de centre
- dispose d'équipements d'importance régionale (coopérative agricole etc.)

Carrouge (avec Mézières dans la région Oron)

- en étroite collaboration avec la commune Mézières (région Oron)
- présente un bassin de drainage important
- comporte une offre de places de travail satisfaisante
- est situé sur l'axe routier RC 601 (Payerne - Lausanne)
- dispose d'un service de TP (cadence horaire)
- fait preuve d'autarcie de développement / peut assumer rôle de centre
- propose des activités commerciales et culturelles

Cudrefin

- comporte un centre compact
- est situé sur l'axe routier Neuchâtel – Payerne
- promeut activement le développement
- fait preuve d'autarcie de développement / peut assumer rôle de centre
- comporte une offre de places de travail conséquente

Granges-près-Marnand (commune de Valbroye)

- présente un bassin de drainage important (y c. l'enclave de Surpierre FR)
- comporte une offre de places de travail importante
- dispose d'un service de TP très performant (train)
- fait preuve d'autarcie de développement / peut assumer rôle de centre
- bénéficie des activités commerciales
- dispose des équipements d'importance régionale (tennis, coopérative agricole, centre collecteur de céréale etc.)

<i>Acteurs impliqués et compétences</i>	Les Communes-centres acceptent leur statut de centre. Elles assument les responsabilités liées à ce statut. Elles orientent leurs aménagements locaux selon les principes retenus par le Plan directeur régional.
<i>Opérativité et délais</i>	Tâche unique La définition est valable pour la durée opérationnelle du PDR.
<i>Lignes d'action et mesures associées</i>	U14 Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres U2 Maîtriser l'urbanisation émergente MT2 Augmenter l'importance des transports publics MT31 Aménager les réseaux cyclistes des Bassins centraux É2 Industrie et tertiaire
<i>Références</i>	PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thème 1 «Structure urbaine» PDCn VD, mesure B11 «Centres cantonaux et régionaux» et Mesure B12 «Centres locaux» Canton de Vaud/Service du développement territorial, 2011, Méthode pour délimiter le périmètre des centres, Lausanne, 28 janvier 2011

Mesure U12: Développer la mixité des affectations et le résidentiel de qualité

Les Communes centres de niveau 1, 2 et 3 développent une diversité attractive des activités économiques et du résidentiel de qualité. Elles soutiennent la création de services de proximité à la population (commerces et offres publiques).

Le principe de la mixité des affectations s'applique aux noyaux des centres compacts d'habitation. Il concerne les petits commerces, services et activités artisanales ne générant pas de nuisances, les activités tertiaires ainsi que le logement.

Les quatre centres de Payerne, Avenches, Estavayer-le-Lac et Moudon remplissent une fonction spécifique dans la mesure où ils correspondent à un site d'importance régionale (cf. aussi mesure U23 «Définir les sites d'activités d'importance régionale»). Le développement de ces sites situés proches des gares et jouxtant les aires urbanisées tient également compte de la mixité des affectations.

Lors du démarchage d'entreprises, les organes de promotion économique veillent à prendre en compte les surfaces situées dans les centres et les sites d'activités d'importance régionale. Elles proposent aux entreprises les surfaces disponibles en fonction de leurs qualités.

Acteurs impliqués et compétences

Les Communes-centres de niveaux 1, 2 et 3 s'engagent à poursuivre les objectifs de mixité des affectations dans les aménagements locaux.

Les Communes de Payerne, Avenches, Estavayer-le-Lac et Moudon collaborent étroitement avec les organes de promotion économique pour mettre à disposition des surfaces à ces fins.

La COREB et les organes cantonaux de promotion économique font valoir les avantages des localités centrales dans la promotion économique régionale.

La COREB veille au respect des principes de mixité dans l'examen des Plans d'aménagement locaux.

Opérativité et délais

Tâche permanente

Mesures associées

U23 Définir les sites d'activité d'importance régionale

É14 Promouvoir la vocation économique régionale en relation avec le tourisme

É27 Favoriser les activités tertiaires et les services de proximité de qualité

Références

PDCn VD, mesure B33 «Affectations mixtes»

Mesure U13: Densifier le tissu bâti

<i>Explication</i>	<p>Par la densification du tissu bâti, on cherche à proposer à un nombre important d'habitants des relations de proximité. La densification peut être recherchée à travers les pratiques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • une définition élevée de coefficients d'utilisation du sol (CUS) d'au moins 0.4 pour de nouvelles zones à bâtir (un CUS minimal de 0.4 est exigé par le PDCn vaudois pour toute nouvelle zone à bâtir [PDCn VD, mesure A11 et A12]) • la surélévation de bâtiments et la transformation de greniers en appartements • l'augmentation de l'occupation de parcelles (annexes ou nouvelles constructions) • la favorisation de l'habitat collectif <p>Les centres de niveau 1, 2 et 3 orientent le développement urbain selon le principe de l'urbanisation vers l'intérieur. Ils privilégient la densification à l'intérieur des périmètres des centres, en respectant les qualités du tissu urbain existant et du patrimoine culturel. Dans la mesure du possible, ils favorisent la réaffectation de friches urbaines et du tissu bâti abandonné.</p>
<i>Acteurs impliqués et compétences</i>	<p>Les Communes-centres de niveau 1, 2 et 3 s'engagent à poursuivre l'objectif de densification dans le cadre de l'aménagement local.</p> <p>La COREB veille au respect du principe de densification dans l'examen des Plans d'aménagement locaux.</p>
<i>Opérativité et délais</i>	Tâche permanente.
<i>Ligne d'action et mesure associées</i>	<p>NP43 Contenir l'étalement urbain</p> <p>U4 Valoriser le patrimoine culturel</p>
<i>Références</i>	<p>PDCant FR, chapitre «Urbanisation», thème 2 «Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement des zones à bâtir»</p> <p>PDCn VD, mesures A11 «Légalisation de zones à bâtir» et B31 «Habitat collectif»</p>

Mesure U14: Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres

Le PDR s'engage à localiser les services publics à vocation régionale dans les centres. La Communauté régionale et les communes concernées développent des synergies et des complémentarités pour le développement et le maintien des services publics. Elles veillent à l'excellente desserte des équipements par les transports publics et les moyens de locomotion doux (vélo, à pied).

Les services publics à vocation régionale sont les suivants (liste non exhaustive):

TYPE DE SERVICE PUBLIC	LOCALISATION DANS LES CENTRES SUIVANTS
Hôpital intercantonal de la Broye	Payerne et Estavayer-le-Lac
Gymnase intercantonal de la Broye	Payerne
Écoles, années scolaires 7 à 9	Centres de niveau 1, 2 et 3
Écoles, années scolaires 4 à 6	(réflexions en cours dans les deux Départements cantonaux concernés)
Crèches	Localisation des crèches en cours de réflexion au sein de l'ARAJ (Association du Réseau d'accueil de jour) Broye et au niveau cantonal fribourgeois

Acteurs impliqués et compétences

La COREB offre son appui aux communes qui veulent s'associer pour des solutions partagées au niveau de l'école, des crèches et d'autres équipements publics à vocation régionale ou intercommunale.

Les Communes-centres acceptent le principe de complémentarité en ce qui concerne la localisation des équipements. Elles assument les responsabilités qui leur sont conférées par la Communauté régionale, y compris la desserte exigée des services publics localisés sur leur territoire. Elles orientent l'aménagement local dans ce sens.

Opérativité et délais

Tâche permanente

Lignes d'action et mesures associées

U32 Partager l'infrastructure et les équipements publics

T1 Utiliser plus efficacement les offres de transports existantes

T2 Augmenter l'importance des transports publics

T31 Aménager les réseaux cyclistes dans les bassins centraux

C2 Organiser la collaboration intercommunale

Références

PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thèmes 17 «Hôpitaux» et 18 «Constructions scolaires et salles de sport»

PDCn VD, mesure B41 «École obligatoire»



Figure 6 : Gymnase de la Broye fribourgeoise à Payerne



Figure 7: le site dédié à l'Aéroport 1, avec le hangar de Solar Impulse au deuxième plan

2.2 Ligne d'action U2: Maîtriser l'urbanisation

Situation

Grâce à l'autoroute A1 ouverte en 2001, les terrains proches des trois jonctions dans la Broye (Avenches, Payerne, Estavayer-le-Lac) sont devenus attractifs pour le développement économique. Bien que cette nouvelle connexion soit une opportunité pour la Région, l'affectation des terrains peut générer divers problèmes. Des implantations rapides et non contrôlées peuvent induire des nuisances, des avantages mal distribués, et, par conséquent, des conflits entre les communes. Ainsi, elles pourraient encore affaiblir les centres qui, aujourd'hui déjà, ne se démarquent pas suffisamment. Le mitage du paysage par des affectations en dehors du contexte bâti et la perte de surfaces d'assolement sont d'autres inconvénients qu'il faut impérativement éviter.

Plusieurs communes affichent leur volonté d'accueillir des activités d'envergure, qu'il s'agisse de projets concrets ou de la mise en valeur de sites en vue de séduire des investisseurs potentiels. La tâche du PDR est alors d'identifier les sites propices à ces interventions.

La politique en matière d'installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) est une tâche cantonale dont les modalités sont définies dans les Plans directeurs cantonaux (PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thème 25 «Grands générateurs de trafic et centres commerciaux», PDCn VD, mesure D13 «Installations à forte fréquentation»).

Les infrastructures de base nécessaire au développement de projets d'envergure doivent être réparti de manière cohérente entre les différents acteurs. Cette démarche complète celle concernant le renforcement des centres. Au vu de la nécessité de développer des complémentarités entre les communes-centres, la réflexion ne se limite pas aux communes proches des jonctions d'autoroute mais s'applique également à la Vallée moyenne (Moudon, Lucens et Ganges- près-Marnand). Les périmètres relatifs à cette démarche sont appelés les Bassins centraux.

Objectifs

- Développer des synergies entre les communes
- Définir les sites propices à l'implantation d'activités d'importance régionale
- Concevoir un parcellaire répondant à la gestion durable du sol
- Définir les pleins et les vides par une démarche paysagère

Mesures

U21 Définir les aires d'influence des bassins centraux

U22 Collaborer au niveau intercommunal

U23 Définir les sites d'activités d'importance régionale

Mesure U21: Définir les aires d'influence des bassins centraux

Définition bassin central Un bassin central est une aire d'influence intercommunale. Les facteurs clés pour la constitution d'un bassin central sont la présence de centres formant un bi-pôle ou un tri-pôle (cf. mesure U11) et, pour les bassins d'Avenches-Domdidier et Payerne-Estavayer-le-Lac, la présence de jonctions d'autoroute qui ont modifié les conditions d'accès aux centres et communes voisines. Les communes voisines des centres sont donc également concernées par le développement de ces derniers. Les interactions multiples entre les centres et les communes voisines exigent une concertation en matière d'aménagement du territoire.

Le Plan directeur régional définit les aires d'influence pour trois bassins centraux: Pour les bassins centraux d'Avenches et de Payerne - Estavayer-le-Lac, les périmètres sont centrés sur les jonctions d'autoroute. Dans le cas de la Vallée moyenne, le bassin central consiste en l'enchaînement des noyaux bâtis des communes-centres.

Les aires d'influence sont des périmètres de réflexion à l'intérieur desquels la collaboration intercommunale est fortement encouragée. Leur délimitation n'a pas de valeur obligatoire ni discriminatoire. La délimitation des aires ne doit pas respecter les limites territoriales des communes concernées.

Les trois bassins centraux comprennent les communes suivantes:

- Bassin du bi-pôle Payerne - Estavayer-le-Lac: Bussy, Corcelles-près-Payerne, Cugy, Estavayer-le-Lac, Fétingny, Lully, Les Montets, Montagny, Morens, Payerne, Sévaz
- Bassin du bi-pôle Avenches - Domdidier: Avenches, Domdidier, Saint-Aubin, Villars-le-Grand
- Bassin du tri-pôle Vallée moyenne: Henniez, Lucens, Moudon, Valbroye (Granges-près-Marnand, Marnand et Seigneux)

Acteurs impliqués et compétences

La COREB veille à la cohérence des périmètres des bassins centraux et les adapte en cas de nécessité.

Les communes situées dans les bassins centraux acceptent leur intégration dans un bassin central. Elles assument les responsabilités liées à ce statut.

<i>Opérativité et délais</i>	Tâche unique. Elle est la condition pour la mise en place de collaborations intercommunales (Mesure U22). De nouvelles communes peuvent être associées à l'avenir, selon les dossiers à traiter.
<i>Ligne d'action et mesures associées</i>	U22 Collaborer au niveau intercommunal U1 Renforcer les centres MT21 Améliorer la desserte dans les bassins centraux et les zones d'activités d'intérêt régional
<i>Référence</i>	PDCant FR, chapitre «Urbanisation», thème 1 «Structure urbaine» (Le Plan directeur cantonal définit un centre régional composé d'Estavayer-le-Lac, Lully et Sévaz.)

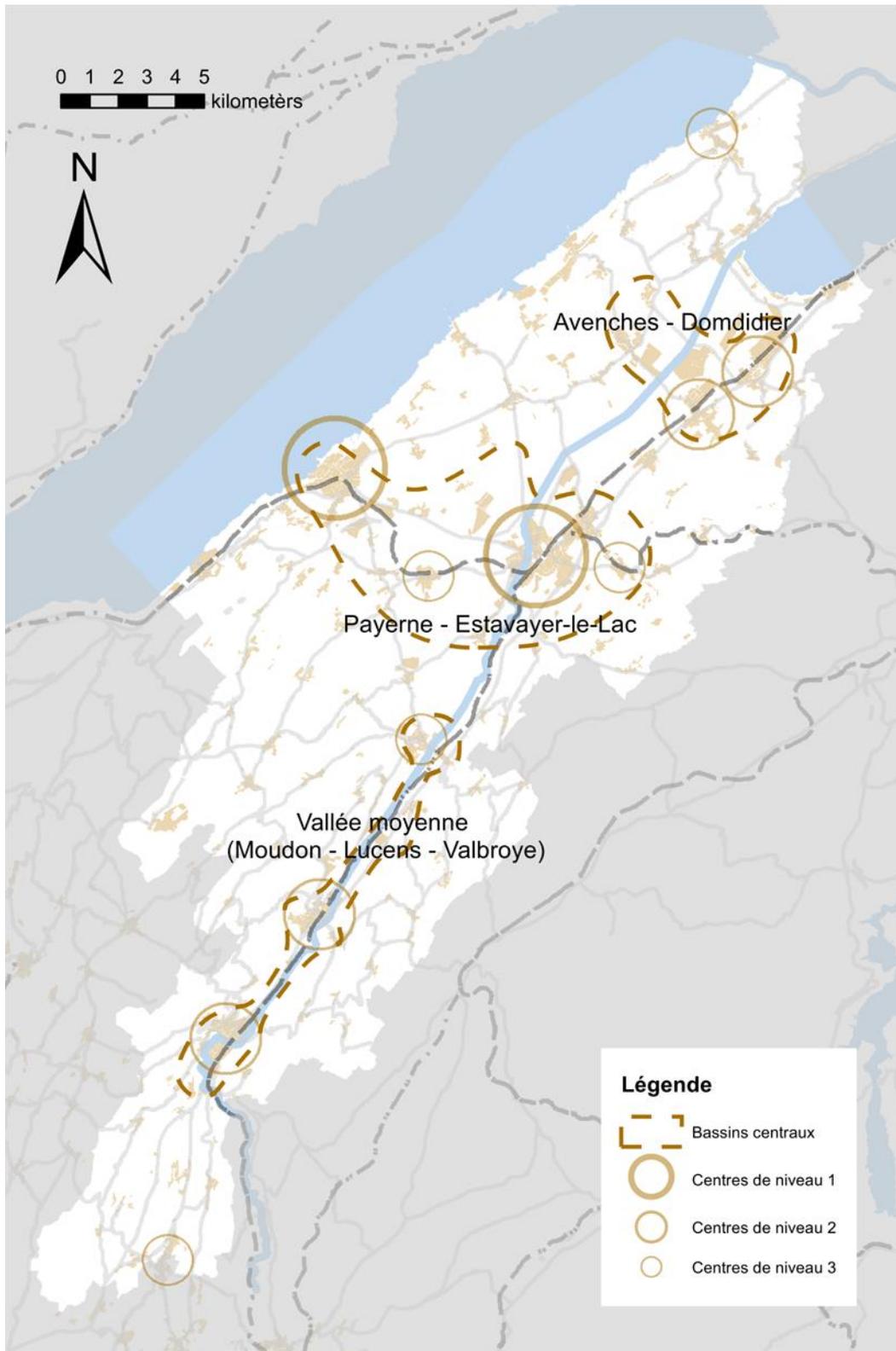


Figure 8 : Carte représentant les aires d'influences des bassins centraux

Mesure U22: Collaborer au niveau intercommunal

Les communes situées dans les bassins centraux sont encouragées à collaborer en matière d'aménagement du territoire. Cette collaboration s'appuie sur les Plans d'aménagement locaux en vigueur.

- La collaboration porte notamment sur les points suivants:
- La complémentarité de l'offre de services publics dans l'objectif de créer des synergies (cf. aussi mesure U15)
- La définition de sites de développement pour le résidentiel, en respectant les principes de l'économie du sol et de la limitation du trafic
- Le développement des sites d'activités d'importance régionale
- La définition de la structure paysagère, des surfaces agricoles, des réseaux naturels et leur articulation avec le bâti
- Le développement des transports publics avec des cadences semi-horaires entre les centres (cf. mesure T11)
- La réalisation d'un réseau cycliste (cf. mesures T31)
- Les instruments suivants peuvent se prêter à l'organisation intercommunale:
 - Des chartes définissant l'intention et la modalité de collaboration
 - Des schémas directeurs de l'organisation spatiale intercommunale
 - Des modalités de répartition des charges et bénéfices

Acteurs impliqués et compétences

La COREB se propose aux communes comme soutien pour la mise en place de la collaboration intercommunale. Selon la modalité, elle assume la direction à long terme.

Les Communes situées dans les bassins centraux:

s'engagent dans la réflexion intercommunale; elles reconnaissent les opportunités et les risques liés au périmètre de leur bassin central

intègrent les réflexions d'ordre intercommunal dans les Plans d'aménagement locaux

s'engagent dans le cadre d'une convention ou d'un contrat, si un mode de distribution de bénéfices et charges est retenu

Opérativité et délais

Les délais sont définis dans le cadre des collaborations.

*Lignes d'action,
mesures et activité
associées*

- U21 Définir les aires d'influence des bassins centraux
- U23 Définir les sites d'activités d'importance régionale
- U11 Définir les centres
- U14 Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres
- U4 Valoriser le patrimoine culturel
- NP43 Contenir l'étalement urbain
- NP6 Broye – donner la priorité à un paysage agricole ouvert, améliorer sa qualité et sa fonctionnalité biologique
- MT1 Utiliser plus efficacement les offres de transport existantes
- MT21 Améliorer la desserte dans les bassins centraux
- MT31 Aménager les réseaux cyclistes des bassins centraux
- C22 Appliquer des modalités de distribution des bénéfices et charges
- É21 Développer les sites d'activités d'importance régionale

Références

ADNV – Association pour le développement du Nord vaudois, 2006, Stratégie régionale d'aménagement

Mesure U23: Définir les sites d'activités d'importance régionale

Définition

Un site d'activités est d'importance régionale s'il correspond aux objectifs de développement définis par la Stratégie économique régionale et le Plan directeur régional. Ceci concerne plus particulièrement le développement de l'industrie et du tertiaire selon la ligne d'action É2 «Industrie et tertiaire», ainsi que la localisation des activités dans les centres selon la ligne d'action U1 «Renforcer les centres». Ces sites sont privilégiés par la promotion économique régionale en fonction de leurs qualités.

Les sites d'activités d'importance régionale se distinguent des zones artisanales au sens classique qui sont du ressort des communes. Elles ne font pas l'objet du Plan directeur régional, même si, là aussi, la collaboration intercommunale (pour le développement de nouvelles zones) est encouragée.

Explications

Par la présente mesure, le Plan directeur régional définit le nombre, la taille et les qualités de chaque site. Il indique les activités qui peuvent y être accueillies et la priorité à accorder au développement de chaque site par la Communauté régionale. Cette qualification des sites est un soutien pour la promotion auprès des investisseurs, en mettant en évidence la capacité d'adaptation du site et les engagements à prendre.

La mesure U24 complète les politiques cantonales fribourgeoise et vaudoise en matière de promotion des sites d'activités et les objectifs fixés dans les plans directeurs cantonaux. Pour le Canton de Fribourg, elle repose sur le Plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale et sur le thème 4 «Zones d'activités et politique foncière active cantonale» du chapitre «Urbanisation» du PDCant. Pour le Canton de Vaud, elle s'appuie sur la mesure D11 «Pôles de développement économique» du PDCn et la mise en œuvre par le Groupe opérationnel des pôles (GOP).

En 2005, environ 21'500 emplois sont localisés dans la Broye. Entre 1991 et 1998, le nombre de places de travail a reculé de presque 12%, ce qui correspond à une perte de plus de 2'000 emplois. En revanche, de 1998 à 2005, leur nombre a augmenté de 7% (presque 1'300 emplois de plus). *Selon cette tendance, on peut penser que le nombre d'emplois devrait progresser de 1'500 emplois dans les 15 prochaines années. Or selon l'avancement de dossiers importants (Aéropôle, zones d'Avenches, de Moudon, de la Rose de la Broye) et la volonté politique de la région en faveur de la création d'emplois, ce nombre doit être porté à 3'000, voire 5'000 pour les prochaines 15 années.*

Par rapport à l'évolution des places de travail dans la Broye: cf. Diagnostic, chap. 5.1, p.43 ainsi qu'annexes 10.7 et 10.8

EN ATTENTE DE STATISTIQUE

Le Plan directeur régional fixe les sites d'importance régionale. Il définit les critères pour la qualification des sites de façon à orienter la promotion économique régionale, le démarchage d'entreprises et l'implantation des unités de production. Les activités indiquées dans la liste des sites d'importance régionale sont préférentielles. Le Plan directeur régional définit les études spécifiques à mener en vue de l'implantation d'une activité.

Le Plan directeur régional classe les sites d'importance régionale en trois types de sites et définit leur valorisation en matière d'aménagement du territoire:

- **sites d'importance régionale prépondérante:** ces sites répondent à des critères particuliers (situation géographique, réseau routiers, réseau TP). Ils devront être principalement réservés à des entreprises susceptibles d'offrir des emplois à haute valeur ajoutée. Le développement doit être spécifique. Il est en principe lié à l'implantation d'activités particulières (une entreprise ou un cluster organisé autour d'une branche) et son développement spatial est adapté aux besoins de ces activités. Ces sites revêtent une importance capitale pour la région et son développement. Une attention particulière est prêtée à leur mise en valeur.
- **sites d'importance régionale:** ces sites répondent également à des critères particuliers (situation géographique, réseau routiers, réseau TP), mais leur vocation régionale est moins clairement établie.
En vue de leur valorisation future, les communes développent des concepts d'affectation pour leurs sites (optionnellement complétés par des concepts spatiaux et d'équipement). La COREB soutient les communes dans cette démarche par rapport aux aspects régionaux de ces sites.
- **sites de centre:** la planification a lieu dans le cadre de l'aménagement local (cf. aussi [Mesure U12](#))

Zone commerciale à forte fréquentation et à grande emprise territoriale

Par ailleurs, le plan directeur régional pourra être modifié pour définir un secteur voué à accueillir des installations commerciales à forte fréquentation et à grande emprise territoriale de dimension régionale ou suprarégionale.

Le secteur sera planifié afin de répondre aux conditions suivantes:

- Démonstration de sa bonne cohabitation avec son environnement naturel et construit
- Utilisation rationnelle du sol
- Le développement de la zone et sa gestion devront faire l'objet d'un concept régional (organe régional de gestion, maîtrise foncière, surface à disposition, types de commerces acceptés, etc.)
- Démonstration de la compatibilité en matière de trafic routier, des impacts sur les infrastructures routières et des zones à bâtir traversées par le trafic généré
- Desserte en transports publics et mobilité douce
- Limitation de la concurrence avec les commerces des centres voisins
- Mesures de compensations de l'utilisation éventuelle des zones comprises dans les surfaces d'assolement
- Justification socio-économique de l'implantation d'une telle zone dans le contexte régional

Ces éléments représentent les conditions minimales intercantionales pour une entrée en matière. Ensuite, selon la commune concernée, ce sont les règles cantonales en matière d'installations commerciales à forte fréquentation ou à grande emprise territoriale qui s'appliquent. L'inscription d'un éventuel secteur suivra la procédure relative aux plans directeurs régionaux conjointement dans les deux cantons.

Ce type d'installation pouvant recouvrir plusieurs formes, plusieurs tailles et des effets sur le territoire différenciés, il est admis que d'autres projets d'installations commerciales à forte fréquentation et à grande emprise territoriale sur d'autres sites soient envisageables, notamment pour des structures de taille moyenne ou petite. Toute demande d'implantation devra dès lors être évaluée selon les critères et principes cantonaux concernés, notamment celui de la bonne activité au bon endroit. Cette évaluation devra être faite à l'échelle régionale, en collaboration avec les services cantonaux.

Critères de qualité et perspectives de développement des sites d'activités

Le tableau ci-dessous donne un aperçu d'ensemble des critères permettant de qualifier les sites d'activités d'importance régionale et des possibles perspectives de développement. Ces critères sont appliqués à chaque site d'activité d'importance régionale. Les perspectives de développement futur définissent les moyens à mettre en œuvre pour le développement des sites d'importance régionale et fixent les priorités de la Région. Ces opérations sont toujours définies en fonction de l'activité à implanter.

Critères de qualité	Perspectives de développement
<p>1. Accès autoroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ très bon: le site est situé aux abords immédiats de l'autoroute ○ bon: l'accès en TIM depuis l'autoroute est canalisé et ne génère pas de nuisances en milieu habité ○ problématique: l'accès en TIM risque de créer des nuisances en milieu habité 	<ul style="list-style-type: none"> ○ réaménagement de la sortie autoroutière ○ aménagement d'une route d'accès à la sortie autoroutière ○ mesures visant à limiter les nuisances en milieu habité ○ concepts de mobilité des sites ○ plans de mobilité des entreprises
<p>2. Accès route</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ bon: l'accès en TIM est canalisé et ne génère pas de nuisances en milieu habité ○ problématique: l'accès en TIM risque de créer des nuisances en milieu habité 	<ul style="list-style-type: none"> ○ aménagement d'une route visant à faciliter la desserte de la zone ○ mesures visant à limiter les nuisances en milieu habité ○ concepts de mobilité des sites ○ plans de mobilité des entreprises
<p>3. Accès transports publics</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ très bon: arrêt TP d'une desserte principale ○ problématique: desserte en TP uniquement par réseau de rabattement ou pas du tout 	<ul style="list-style-type: none"> ○ possibilité de créer une desserte principale à court terme ○ possibilité de créer une desserte principale à long terme ○ possibilité de développer un réseau de rabattement ○ concepts de mobilité des sites ○ plans de mobilité des entreprises
<p>4. État de planification</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ très bon: légalisé ○ bon: procédure de légalisation avancée ○ moyen: non affecté ou zone intermédiaire 	<ul style="list-style-type: none"> ○ possibilité de lancer une procédure de légalisation à court terme ○ possibilité d'entrevoir une procédure de légalisation (étude préliminaire)
<p>5. Équipement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ équipé ○ non équipé 	<ul style="list-style-type: none"> ○ possibilité d'équiper à court terme ○ possibilité d'équiper à long terme
<p>6. Environnement et voisinage</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ bon: pas de contraintes majeures ○ sensible: le site est voisin d'un objet naturel ou paysager de qualité qui ne doit pas subir des nuisances (bruit, éclairage, mouvements de véhicules et de personnes, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ à étudier: des contraintes probables (Risque OPAM, identification de facteurs de pollution [air, bruit, eau, sol], identification de sites protégés, et de réseaux écologiques à proximité) ○ réaliser des études/notes d'impact sur l'environnement
<p>7. Potentiel de synergies</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ potentiel de régénération de friche industrielle ○ potentiel de synergies entre entreprises ○ écologie industrielle

Aperçu d'ensemble des sites d'activités d'importance régionale

Site	Canton	Type	Surface zones [ha]						État de l'équipement	Activités						Importance cantonale	
			Total	Légalisé			Non légalisé	dont en SDA		associées à Aérosp.1 et aéronau.	industrie à haute valeur ajoutée	industrie	industrie légère	tertiaire (y c. loisir)	commercial pt./my.taille_serv.prox		cluster
				non construit	potentiel de densification	occupé (non disponible)		(Part de la surface non légalisée qui est classée en surface d'assolement (SDA))									
Sites d'activités d'importance régionale prépondérante																	
1. Payerne: Aéroport 1	VD	prépondérant	25	15		8	2	2	équipé (p. légalisée)	x		x				x	PPDE: site stratégique
2. Payerne: Aéroport 2	VD	prépondérant	25	25					partiellement équipé	x	x	x		x		x	PPDE: site stratégique
3. Rose de la Broye	FR	prépondérant	63	14		7	42	38	partiellement équipé		x			x			Site stratégique d'importance cantonale
4. Avenches	VD	prépondérant	137	28	11	64	34	33	partiellement équipé		x	x		x	x		PPDE: site stratégique
Sites d'activités d'importance régionale																	
5. Estavayer-le-Lac/Lully: Le Piolet/Le Marais-Wancor	FR	important	36	9	3	15	9	9	équipé (p. légalisée)		x	x	x	x			Zone d'activité d'importance cantonale ⁽²⁾
6. Moudon	VD	important	81	19	1	61			partiellement équipé			x	x	x	x	x	PPDE: site stratégique
7. Vully/St-Aubin	FR	important	20				20	20	non équipé		x	x	x				
8. Bussy: Les Prés	FR	important	10				10	10	non équipé			x					Zone d'activité d'importance cantonale
9. Payerne: Palaz Sud	VD	important	12				12	12	non équipé								
Total (prépondérant / important)			397	110	15	155	117	112									
Sites de centre																	
10. Payerne centre	VD	centre							variable						x	x	(evtl. oui selon étude centre)
11. Avenches centre	VD	centre							variable						x	x	
12. Estavayer-le-Lac centre	FR	centre							variable						x	x	
13. Moudon centre	VD	centre							variable						x	x	

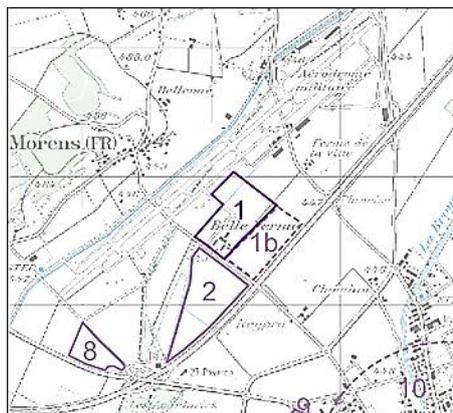
(2) sous réserve: demande de statut "Site stratégique d'importance cantonale" en cours

Figure 9: Liste des sites d'activités d'importance régionale avec surfaces et activités possibles

Mesure U23 : Définir les sites d'activités d'importance régionale

1. Payerne: Aéropôle 1

L'Aéropôle correspond à un site stratégique cantonal. Il est destiné à l'implantation d'activités participant au cluster de l'aéronautique. Il s'agit d'une zone d'importance prépondérante dont le développement est en cours pour la partie aménagée et à court terme pour les étapes futures. En cas de succès, une extension peut être prévue au sud-est de l'Aéropôle 1 sur des parcelles propriété de la Commune.

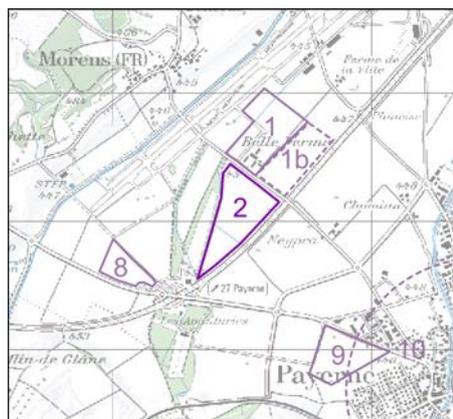


Ensemble avec l'Aéropôle 2, l'Aéropôle 1 figure parmi les sites stratégiques cantonaux.

	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	légalisé: 15 ha, non légalisé: 2 ha indisponible: 8 ha	possibilités d'extension (surface 1b)	règlement d'exploitation de l'aérodrome mise en place d'un organe de concertation
Destination (type d'activités)		industrie et services liés à l'aéronautique avec besoin d'accès direct à la piste	<ul style="list-style-type: none"> business plan modèle d'affaires démarchage d'entreprises
Accès autoroute	très bon	liaison au giratoire de sortie d'autoroute selon le PPA	étude de circulation et de fermeture aux véhicules du site aéroportuaire
Accès route	bon	L'accès est assuré par la rte de Morens et, à terme, par la route de l'Aéropôle 2.	desserte en TIM
Accès TP	problématique	création d'un TP urbain pour Payerne avec desserte de l'Aéropôle	desserte du site en TP
État de planification	très bon	<ul style="list-style-type: none"> zone légalisée plan partiel d'affectation (PPA) existant élaboration en cours du règlement d'exploitation possibilité d'extension à long terme (surface 1b) 	règlement d'exploitation Business Plan et modèle d'affaires étude sur l'image
Équipement	équipé	possibilité d'équiper à court terme (surface 1b)	<ul style="list-style-type: none"> équipements à définir définition des étapes de mise en œuvre réflexion sur l'écologie industrielle
Environnement	bon	pas de changement prévu	étude sur l'évacuation des eaux de surface
Potentiel de synergie		très bon	valorisation en cours

2. Payerne: Aéroport 2

L'Aéroport correspond à un site stratégique cantonal. Il s'agit d'une zone d'importance prépondérante dont le développement est en cours pour la partie aménagée et à court terme pour les étapes futures. Le potentiel de développement du site consiste en le développement de synergies entre l'Aéroport 1 et l'Aéroport 2. Ensemble avec l'Aéroport 1, l'Aéroport 2 figure parmi les sites stratégiques cantonaux.



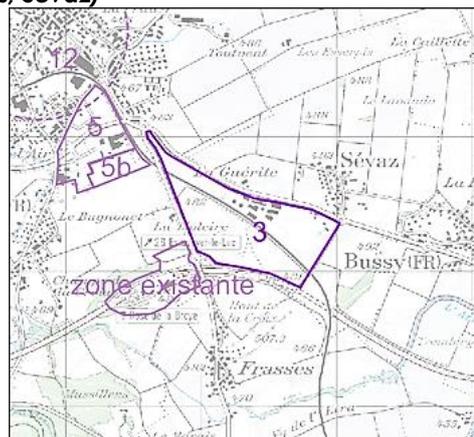
	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	25 ha, légalisé		
Destination (type d'activités)		industrie de pointe à haute valeur ajoutée et services, en priorité en liaison avec le domaine aéronautique	<ul style="list-style-type: none"> règlement d'exploitation de l'aérodrome mise en place d'un organe de concertation développement de l'image
Accès autoroute	très bon	liaison au giratoire de sortie d'autoroute selon le PPA	étude de circulation et de fermeture aux véhicules du site aéroportuaire
Accès route	bon	liaison directe au giratoire de la sortie d'autoroute et route interne à la zone	desserte en TIM et mobilité douce
Accès TP	problématique	création d'un TP urbain pour Payerne	desserte du site en TP
État de planification	très bon	zone légalisée plan partiel d'affectation (PPA) existant	<ul style="list-style-type: none"> Business plan et modèle d'affaires étude sur l'image de l'écologie industrielle
Équipement	partiellement équipé	possibilité d'équiper le solde (partie sud) à court terme, études en cours	<ul style="list-style-type: none"> équipements à définir définition des étapes de mise en œuvre évacuation des eaux de surface études sur l'écologie industrielle étude pour un bâtiment d'accueil d'entreprises (pépinière)
Environnement	bon	<ul style="list-style-type: none"> pas de changement prévu montants de compensation prévus pour chaque mètre carré 	étude sur l'évacuation des eaux de surface
Potentiel de synergie		<ul style="list-style-type: none"> très bon possibilité de création d'une pépinière d'entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> valorisation démarchage d'entreprises concept de pépinière

Travaux à effectuer:

- Études concernant les aménagements complémentaires nécessaires
- Définition des mesures d'écologie industrielle
- Détermination des étapes d'équipements
- Détermination des mesures de transports publics
- Equipements

3. Rose de la Broye (Estavayer-le-Lac, Lully, Les Montets, Sévaz)

Rose de la Broye correspond à un site stratégique cantonal. Par conséquent, les affectations devront respecter la définition des sites stratégiques dans le PDCant (FR). L'emplacement à côté du Restoroute et la bonne visibilité du site invitent à soigner son aperçu visuel et à lier l'affectation à la représentation régionale. Les vues de grand paysage sont à préserver au mieux. Ceci doit encourager l'implantation d'activités participant à un même cluster, voire un nombre restreint de créneaux économiques. Comme pour l'Aéropôle, le développement est prévu à court terme (5 ans). La zone d'activité à créer s'étend sur le territoire de 4 différentes communes.



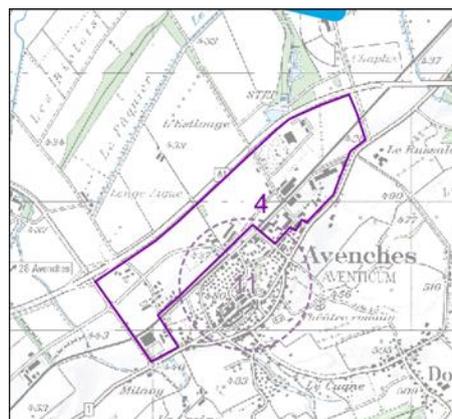
	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	légalisé: 14 ha non légalisé: 42 ha dont 38 ha de surfaces d'assolement		
Destination d'activités (type)	---	tertiaire, industrie à haute valeur ajoutée et services liés	instrument de planification intercommunal* plan spécial
Accès autoroute	très bon	pas de changement prévu	
Accès route	bon	accès à la zone éventuellement depuis le giratoire de sortie autoroutière existant	desserte en TIM modification du giratoire mobilité douce
Accès TP	problématique	possibilité de créer une halte ferroviaire	desserte du site en TP* desserte ferroviaire industrielle
Etat de planification	bon	entente intercommunale créée, discussions en cours possibilité de lancer une procédure de légalisation à court terme	affectations à préciser* concept d'exploitation acquisition des terrains et politique foncière active (intervention cantonale) concept d'écologie industrielle
Equipement	non équipé site traversé par ligne de chemin de fer	possibilité d'équiper à court terme (réflexion en cours) Desserte ferroviaire pour marchandises possible	équipements et étapes à définir répartition des coûts et des produits à définir
Environnement	sensible	à étudier: des contraintes sont probables (réflexion en cours)	Aspects paysagers
Potentiel de synergie	très bon	potentiel reconnu au niveau cantonal (zone stratégique cantonale).	valorisation segment à mettre en place

Travaux à effectuer:

- Délimitation exacte de la zone
- Détermination des segments-cibles
- Réalisations des différents plans spéciaux et des règlements
- Détermination des étapes d'équipement
- Détermination des mesures de transports publics
- Mise en place des principes de politique foncière active, négociations avec les propriétaires
- Équipements

4. Avenches

La zone correspond à un site stratégique de pôle cantonal. La proximité du site du centre historique d'Avenches invite à soigner l'aperçu visuel et à lier les affectations à la représentation régionale. Ceci doit encourager l'implantation d'activités participant à un même cluster, voire un nombre restreint de créneaux économiques. Il s'agit d'une zone d'importance prépondérante dont le développement est à entreprendre immédiatement pour la partie aménagée et à moyen terme pour les étapes futures. La proximité immédiate de la gare invite à considérer tout ou une partie de ce site comme un site urbain. La mixité des affectations (travail, habitat, services) y est à envisager. Le voisinage d'activités diverses correspond à un potentiel de développement, de même que les possibilités d'extension des entreprises déjà implantées et le renouvellement, à long terme, des sites actuellement affectés.



	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	Légalisé: 28 ha Non lég.: 39 ha dont 33 ha de SDA		
Destination (type d'activités)	---	tertiaire (à proximité de la gare), industrie à haute valeur ajoutée et services liés, activités commerciales, artisanat sur la partie située au sud-est du chemin de fer	instrument de planification communal localisation plus spécifique des différentes activités dans des sous-secteurs
Accès autoroute	très bon	pas de changement	
Accès route	bon	pas de changement prévu; accès par la route de la plaine	optimisation de la desserte en TIM
Accès TP	très bon	desserte locale	desserte du site en TP
État de planification	bon	zone partiellement légalisé (discussions en cours sur affectations)	affectations à préciser acquisition de terrains et politique foncière active
Équipement	partiellement équipé Site traversé par chemin de fer	possibilité d'équiper à court terme (réflexion en cours) desserte ferroviaire pour biens possible	équipements à définir étapisation à définir
Environnement	bon	pas de changement	aspects paysagers
Potentiel de synergie		très bon	

Phases à effectuer:

- Délimitation exacte de la zone
- Détermination des aspects paysagers à prendre en compte
- Détermination des segments-cibles
- Définition des mesures d'écologie industrielle
- Réalisation des différents plans spéciaux et des règlements
- Détermination des étapes d'équipements
- Détermination des mesures de transports publics
- Mise en place des principes de politique foncière active, négociations avec les propriétaires
- Equipements

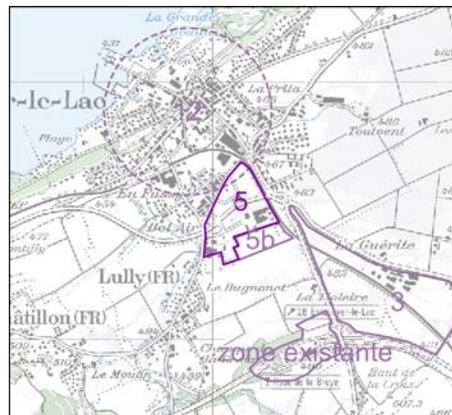
Sites d'activités d'importance régionale

Ces sites sont qualifiés d'importance régionale car ils répondent à des critères particuliers (situation géographique, réseau routier, réseau TP), mais leur taille et leur vocation régionale est moins clairement établie.

5. Estavayer-le-Lac: Le Piolet/Le Marais-Wancor

La zone est à mettre en lien avec le site stratégique cantonal Rose de la Broye. Par conséquent, les affectations devront se référer à la définition des sites stratégiques établie dans le PDCant (FR). L'implantation d'activités participant à un même cluster, voire un nombre restreint de créneaux économiques doit être encouragée. Le développement est prévu à court terme (5 ans). Il s'agit d'une zone intercommunale (Estavayer-le-Lac, Lully).

Le site pourrait obtenir le statut «Site stratégique d'importance cantonale».



	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	Légalisé: 9 ha	extension (non légalisée/5b): 9 ha (tous surfaces d'assolement)	
Destination (type d'activités)	---	tertiaire, industrie à haute valeur ajoutée	instrument de planification intercommunal
Accès autoroute	Très bon	pas de changement prévu	
Accès route	Bon	pas de changement prévu	desserte en TIM et mobilité douce
Accès TP	Très bon	pas de changement prévu	desserte du site en TP*
État de planification	Très bon	zone en partie légalisée (5) possibilité de lancer une procédure de légalisation à court terme pour la surface complémentaire (5b)	affectations à préciser* acquisition des terrains et politique foncière active intervention cantonale
Équipement	partiellement équipé site bordé par chemin de fer	équipement de la zone possible à court terme (5b, études en cours) Desserte ferroviaire pour marchandises possible	équipements à définir étaupisation à définir zone à étudier dans le cadre de la concertation intercommunale Rose de la Broye
Environnement	bon	pas de changement prévu	
Potentiel de synergie	très bon	très bon	valorisation, segment à mettre en place

*selon travaux en cours (voir Urbaplan, 2008, Z.A. Rose de la Broye)

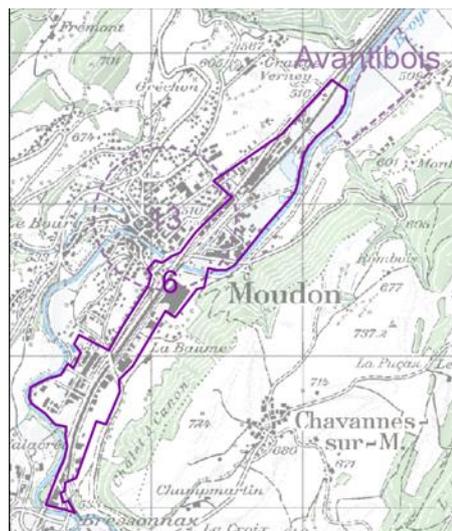
Phases à effectuer:

- Délimitation exacte de la zone
- Détermination des segments-cibles
- Réalisations des différents plans spéciaux et des règlements
- Détermination des étapes d'équipements
- Détermination des mesures de transports publics
- Mise en place des principes de politique foncière active
- Négociations avec les propriétaires
- Équipements

6. Moudon

Le développement de ces zones est à mettre en parallèle avec les études lancées par le canton et la commune pour la valorisation du concours European*. Il s'agit d'un pôle économique. Un soin particulier doit être recherché pour sa valorisation. Dans le cas où le site de Moudon devait être choisi pour développer le projet Avantibois, celui-ci se trouverait au nord-est de la parcelle 6a, sur la rive droite (à l'est) du cours d'eau de la Broye (à l'extérieur du périmètre dessiné).

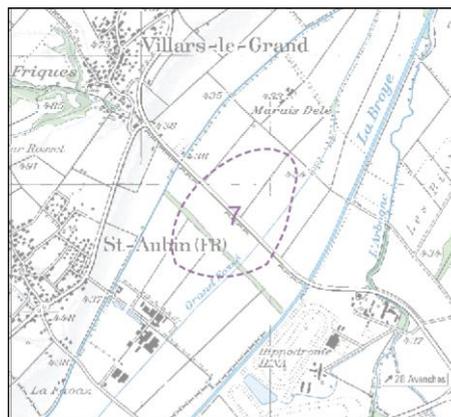
*Concours European:
concours d'urbanisme
en 2007



	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	Légalisé: 19 ha (fragmentée)		
Destination (type d'activités)	Industrie de type A (industrie lourde), moyenne industrie ou industrie liée à un cluster (agroalimentaire)	industries liées à un cluster	revitalisation du site proche de la gare (études en cours) en regard à la mise en application du concours European
Accès autoroute	problématique	pas de changement prévu	
Accès route	problématique	modification des accès à la route cantonale	étude sur la desserte des zones d'activités par le Nord-Est et le sud et pour un pont au-dessus de la Broye
Accès TP	très bon	pas de changement prévu à court terme	densification de l'offre TP
Etat de planification	très bon	Les parcelles sont légalisées études complémentaires en cours (valorisation du concours European*)	choix d'un scénario de valorisation accès routiers
Équipement	équipé ou en voie d'équipement site traversé par chemin de fer	possibilité d'équiper à court terme desserte ferroviaire pour marchandises possible	
Environnement	bon/sensible	Certaines contraintes sont possibles et à étudier selon les affectations spécifiques.	valorisation du cours d'eau de la Broye
Potentiel de synergie		Bon	L'image de la zone de Moudon doit être améliorée et un cluster ou un point d'accroche doit être recherché, notamment dans le cadre de la valorisation du concours European*

7. Vully - St-Aubin

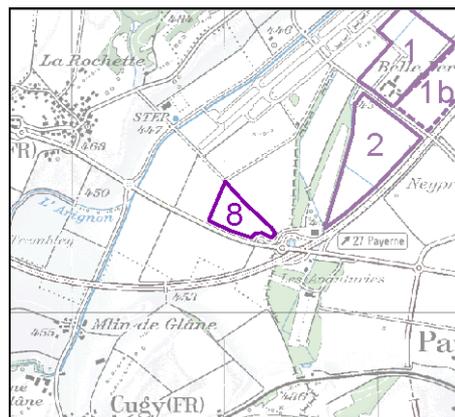
Projet de zone d'activités intercommunale auquel participent plusieurs communes dont Vully-les-Lacs (VD) et St-Aubin (FR). L'implantation a lieu à proximité de l'INA (Institut équestre national Avenches), de l'autre côté du cours d'eau de la Broye, sur les territoires des communes de St-Aubin et Vully-les-Lacs. La parcelle n'est pas encore définie.



	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	non légalisé: 20 ha (tous SDA)		
Destination (type d'activités)		industrie	concept d'affectation
Accès autoroute	très bon	pas de changement prévu	
Accès route	bon	concept de mobilité du site plan de mobilité des entreprises	lier l'équipement et la desserte locale au concept d'affectation
Accès TP	problématique	possibilité de créer un réseau de rabattement concept de mobilité du site plan de mobilité des entreprises	
État de planification	moyen	possibilité d'entrevoir une procédure de légalisation	
Équipement	non équipé	possibilité d'équiper à long terme	
Environnement	sensible: présence du cours d'eau de la Broye	étude ou note d'impact sur l'environnement	
Potentiel de synergie			potentiel d'écologie industrielle

8. Bussy: Les Prés

Site stratégique cantonal se situant à proximité de la jonction autoroutière de Payerne. Par conséquent, les affectations devront se référer à la définition des sites stratégiques établie dans le PDCant (FR).

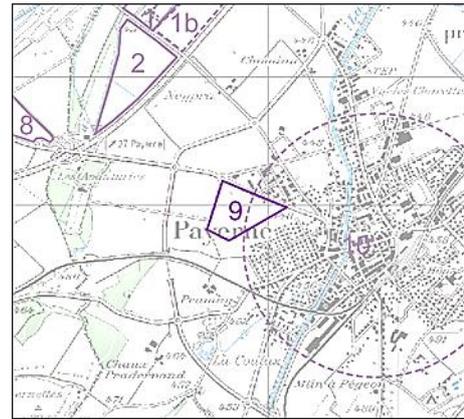


	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	9.75 ha		
Destination (type d'activités)	---	industrie	affectation au niveau du PAL
Accès autoroute	Très bon	pas de changement prévu	
Accès route	Bon	pas de changement prévu	desserte en transports motorisés individuels
Accès TP	Problématique	possibilité de créer une desserte principale à long terme	desserte en transports publics
Etat de planification	Moyen	possibilité de lancer une procédure de légalisation à court terme	
Equipement	Non-équipé	possibilité d'équiper à court terme	
Environnement	Sensible	à étudier: des contraintes sont probables	voisinage avec surfaces protégées et réseaux faunistiques
Potentiel de synergie		moyen	

Remarques

Parmi tous les sites régionaux, celui des Prés permet la meilleure canalisation du trafic motorisé individuel. En revanche, une activité grand public à cet endroit impliquerait la création d'une desserte en transports publics. Le voisinage immédiat avec des surfaces naturelles protégées implique des mesures de protection adéquates.

9. Payerne, Palaz Sud



	Etat	Perspectives	Thèmes à traiter
Surface	Non légalisé: 12 ha		
Destination (type d'activités)		Commercial	
Accès autoroute	Très bon	Pas de changement prévu	
Accès route	Bon	Concept de mobilité du site, mesures de restriction des TIM dans les quartiers voisins, plan de mobilité des entreprises	
Accès TP	Problématique	Concept de mobilité du site, plan de mobilité des entreprises	Création d'une desserte TP
Etat de planification	moyen	Possibilité d'entrevoir une procédure de légalisation	
Equipement	non équipé	Possibilité d'équiper à long terme	
Environnement	Sensible: Périmètre environnant ISOS a (=Conservation du caractère non bâti)		
Potentiel de synergie			

Sites de centre

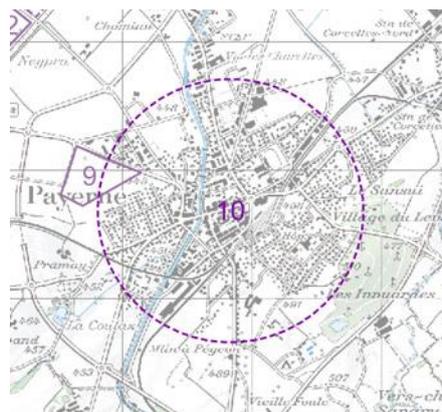
Les centres ne sont pas des sites d'activités au sens d'une parcelle spécifique. Cependant, pour le développement de pôles économiques, la localisation d'activités tertiaires dans les centres de Payerne, Avenches, Estavayer-le-Lac et Moudon est un objectif prioritaire. Elle permet de lier le développement d'activités à la revitalisation de ces centres (renforçant ainsi les objectifs de la mesure U12 «Développer la mixité des affectations et le résidentiel de qualité»). Le potentiel de développement consiste en des activités qui participent à la vitalité de la ville.

Les sites sont généralement appropriés pour le tertiaire, l'artisanat les activités touristiques et les commerces de type alimentation, habillement et chaussures, commerces de proximité, hypermarchés, grands marchés, grands magasins et grands discounters et showrooms. Ils doivent ainsi participer à l'animation des centres et profiter de la présence des transports publics situés à proximité. En parallèle, il faut éviter la création d'offres concurrentes à la périphérie des centres (voir aussi Mesure U24).

L'implantation d'activités dans les centres doit tenir compte de la condition de mixité et, par conséquent, être respectueuse de la relation de voisinage avec le résidentiel. D'éventuelles études spécifiques sont à mener dans le cadre de l'aménagement local.

10. Payerne: centre

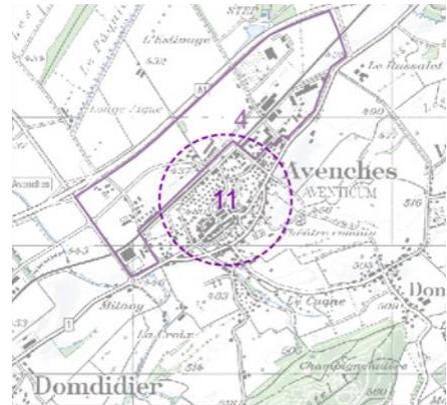
Surface	
Accès autoroute	problématique
Accès route	problématique
Accès TP	très bon
Etat de planification	très bon
Equipement	équipé
Potentiel de développement	très bon
Environnement	bon



Le site est également approprié pour des affectations de sports et de loisirs.

11. Avenches: centre

Surface	
Accès autoroute	problématique
Accès route	problématique
Accès TP	très bon
Etat de planification	très bon
Equipement	équipé
Potentiel de développement	très bon
Environnement	bon



12. Estavayer-le-Lac: centre

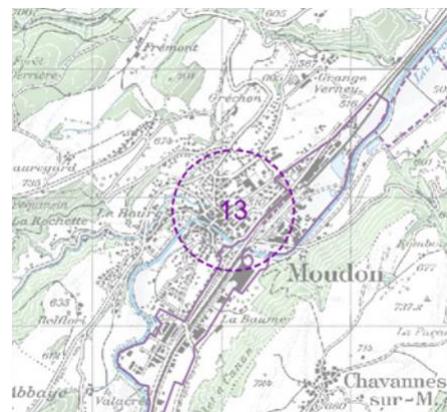
Surface	
Accès autoroute	problématique
Accès route	problématique
Accès TP	très bon
Etat de planification	très bon
Equipement	équipé
Potentiel de développement	très bon
Environnement	bon



Le site est également approprié pour des affectations de sports et de loisirs.

13. Moudon: centre

Surface	
Accès autoroute	problématique
Accès route	problématique
Accès TP	très bon
Etat de planification	très bon
Equipement	équipé
Potentiel de développement	très bon
Environnement	bon



<i>Acteurs impliqués et compétences</i>	<p>La COREB utilise la liste des sites d'activités d'importance régionale dans le cadre de la promotion économique régionale (conseil aux entreprises). Elle soutient les communes accueillant un site d'activités d'importance régionale dans l'élaboration de concepts d'affectation.</p> <p>Les Communes qui accueillent un site d'activités d'importance régionale sur leur territoire en tiennent compte dans le cadre de l'aménagement local. Elles veillent à prévoir dans leur planification les dispositions pour accueillir les activités adéquates. Pour les zones existantes, elles développent des concepts d'affectation.</p>
<i>Opérativité et délais</i>	<p>Définition des sites d'activités d'importance régionale: tâche unique</p> <p>Concepts d'affectation, plan de mobilité des sites et des entreprises, études ou notes d'impact sur l'environnement: spécifique pour chaque site</p> <p>La mise sur le marché des sites se fera en étapes. Il est prévu de financer l'équipement des étapes ultérieures avec les recettes des ventes de terrains équipés précédemment.</p>
<i>Lignes d'action et mesures associées</i>	<p>U12 Développer la mixité des affectations et le résidentiel de qualité</p> <p>U22 Collaborer au niveau intercommunal</p> <p>MT21 Améliorer la desserte dans les bassins centraux et les zones d'activités d'intérêt régional</p> <p>MT31 Encourager l'aménagement des réseaux cyclables dans les bassins centraux</p> <p>MT5 Définir les enjeux régionaux en matière d'aviation civile</p> <p>C11 Élaborer des programmes d'action</p> <p>É2 Industrie et tertiaire</p>
<i>Références</i>	<p>PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thème 4 «Zones d'activités et grands générateurs de trafic» et thème 25 «Grand générateurs de trafic et centres commerciaux»</p> <p>Canton de Fribourg, 2004, Plan sectoriel des zones d'activités d'importance cantonale</p> <p>PDCn VD, mesures D11 «Pôles de développement économique», D12 «Zones d'activités» et D13 «Installations à forte fréquentation»</p>



Figure 9: Le village de Bussy

2.3 Ligne d'action U3: Structurer le développement résidentiel

Situation

La vitalité du territoire de la Broye s'appuie sur ses communes. Le développement récent du résidentiel se situe à proximité des noyaux habités traditionnels. La Région attache une grande importance au développement actuel et futur du résidentiel dans l'ensemble du territoire, notamment parce qu'elle considère la santé démographique et l'économie résidentielle comme une ressource pour le développement à long terme (cf. Stratégie économique régionale). Consciente des problèmes liés à l'étalement urbain, la Région encourage un résidentiel et des activités artisanales respectueux du développement durable.

À l'échelle régionale, ceci implique notamment l'amélioration de l'offre en transports publics en dehors des centres (voir mesure T23 «Garantir la desserte efficiente du territoire») et le développement du déplacement intermodal (voir ligne d'action T1 «Utiliser plus efficacement les offres de transports existantes»). Il doit inciter à l'exploitation optimale des infrastructures et équipements où des synergies peuvent être trouvées par la collaboration intercommunale. La prise en compte des potentiels énergétiques – production à partir de ressources régionales renouvelables, optimisation des rendements énergétiques de la distribution et des bâtiments – est un autre aspect. Le développement vers l'intérieur, l'évitement du mitage du territoire et la protection des surfaces d'assolement (cf. aussi ligne d'action NP1 «Maintenir le paysage agricole ouvert et de qualité») doivent être respectés. Les communes doivent également tenir compte des contraintes environnementales qui limitent leurs possibilités; mentionnons à ce sujet les nuisances de bruit de l'aérodrome de Payerne. La ligne d'action s'adresse explicitement à toutes les communes de la Région, y compris les Communes centres. Un bon nombre des objectifs renvoient à l'aménagement local. La ligne d'action se limite aux thèmes d'importance intercommunale et au conseil spécialisé aux communes.

Objectifs

- Valoriser le tissu bâti et les infrastructures existants
- Éviter le mitage du territoire, protéger les surfaces d'assolement
- Augmenter la part d'usage des transports publics
- Exploiter les potentiels de synergies entre communes
- Prendre en compte les potentiels énergétiques

Mesures

- U31 Assurer la coordination entre le résidentiel et les transports publics
- U32 Partager l'infrastructure et l'équipement publics
- U33 Révéler les potentiels énergétiques

Mesure U31: Assurer la coordination entre le développement résidentiel et les transports publics

La Communauté régionale œuvre à ce que le développement de l'habitat dans toute la région soit soutenu par une amélioration correspondante de l'offre en transports publics.

La Communauté régionale encourage les communes à favoriser l'habitat à densité haute et moyenne à proximité des arrêts de train et de bus.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB veille au développement des transports publics en correspondance avec celui du résidentiel. Elle définit l'offre des transports publics à l'échelle intercommunale.

Les Communes s'engagent à donner suite à cette mesure dans le cadre de l'aménagement local. Elles informent la COREB sur les développements prévus.

Opérativité et délais

Tâche permanente

Lignes d'actions et mesure associées

U1 Renforcer les centres
MT1 Utiliser plus efficacement les offres de transport existantes
MT23 Garantir la desserte efficace du territoire

Mesure U32: Partager l'infrastructure et l'équipement publics

La Communauté régionale encourage le développement intercommunal des infrastructures et équipements publics. La définition des périmètres intercommunaux, les modalités de collaboration et les modalités de distribution des bénéfices et charges doivent être définies en fonction des projets et des rendements d'échelle recherchés.

La localisation d'équipements à usage public doit respecter la bonne desserte en transports publics.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB soutient les communes dans leurs démarches et les conseille lors des prises de décision. Elle est à la disposition des communes pour l'organisation des négociations.

Les Communes s'engagent à donner suite à cette mesure dans le cadre de l'aménagement local.

Opérativité et délais

Tâche courante

Mesures associées

U14 Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres
C22 Appliquer des modalités de distribution des bénéfices et charges

Mesure U33: Révéler les potentiels énergétiques

La Communauté régionale réalise une étude sur les potentiels énergétiques de la région. Cette étude porte notamment sur les aspects suivants:

- diagnostic de la demande de la Région (sur la base des pronostics démographiques et l'appréciation de l'état des constructions)
- identification des ressources énergétiques renouvelables dans la Région (bois, biomasse, géothermie...)
- si possible, identification des infrastructures de distribution (nécessiterait la collaboration avec les entreprises du secteur énergétique)
- évaluation des potentiels énergétiques: production à partir de ressources renouvelables, synergies intercommunales de production, synergies dans la distribution, économies dans la consommation

Acteurs impliqués et compétences

La COREB réalise une étude sur les potentiels énergétiques.
Les Cantons appuient la réalisation de cette étude par leurs conseils.

Opérativité et délais

Délai de 3 ans à partir de la mise en œuvre du Plan directeur cantonal

Mesure associée

É45 Développer les nouvelles énergies

Références

PDCant, chapitre «Urbanisation et équipement», thème 19 «Énergie»
PDCn, mesure F51 «Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie»
Canton de Vaud, 2003, Conception cantonale de l'énergie



Figure 10 : Photographie des portes de l'est, site archéologique d'Avenches



Figure 11 : Photographie du musée du Vieux-Moudon

2.4 Ligne d'action U4: Valoriser le patrimoine culturel

Situation

La notion de patrimoine culturel regroupe plusieurs éléments: des objets, bâtiments et vestiges de différentes époques y compris celle contemporaine, les ensembles de constructions comme p.ex. les noyaux historiques, les contextes territoriaux dans lesquels s'inscrivent ces différents éléments et les réseaux de transports et de communication historiques. Font également partie de ce patrimoine les paysages hors localité qui doivent être comprises dans leur valeur culturelle (voir aussi ligne d'action NP3 «Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti»). Le patrimoine culturel ne couvre pas seulement des objets d'exception mais aussi l'environnement de la vie de tous les jours.

Plusieurs inventaires fédéraux et cantonaux ont recensé les objets et étendus dignes d'être protégés et valorisés:

- **ISOS** – Inventaire des sites construits à protéger en Suisse
- **IVS** – Inventaire des voies de communication historiques
- **IFP** – Inventaire des paysages, sites et monuments naturels
- les périmètres archéologiques définis par les Cantons
- les sites palafittiques préhistoriques retenus pour la candidature au patrimoine mondial UNESCO

La Broye dispose d'un nombre important d'éléments patrimoniaux culturels autant que naturels. Les vestiges de l'époque romaine, essentiellement localisés à Avenches et Vallon, constituent un ensemble d'exception au niveau suisse. L'Abbatiale de Payerne n'est qu'un exemple des constructions datant du Moyen-âge. Les sites palafittiques de la Région s'intègrent dans l'ensemble des sites qui s'enchaînent le long des rives des Lacs de Neuchâtel et de Morat. La présence de ces ensembles confère à la Broye une qualité régionale spécifique.

À l'échelle régionale, deux tâches sont importantes. La première est celle d'assurer la coordination intercommunale. Les périmètres environnants et les continuités territoriales patrimoniales s'étendant souvent sur plusieurs communes, il est nécessaire de reconnaître les besoins de coordination. La deuxième tâche concerne la valorisation du patrimoine existant. Cet objectif est notamment poursuivi par l'intégration du patrimoine culturel et naturel dans la stratégie touristique. Finalement, la troisième tâche concerne la requalification des noyaux historiques par l'habitation et les activités.

Avec l'importance accordée au développement des centres, la Région se doit d'appuyer la mise en valeur des noyaux traditionnels dans le cadre de ses activités.

Si, du point de vue de la substance construite, les objets exceptionnels sont bien entretenus, leur valorisation par la promotion touristique régionale est encore lacunaire. L'intégration du patrimoine culturel, bâti et archéologique dans le concept touristique des vacances actives (cf. LA É3 «Tourisme» de la Stratégie économique régionale), d'une part, la valorisation coordonnée avec le patrimoine naturel, d'autre part, deviennent des tâches régionales à part entière.

Objectifs

- Assurer la coordination intercommunale de la protection des objets patrimoniaux, par rapport aux périmètres environnants et étendues territoriales
- Valoriser le patrimoine culturel, bâti et archéologique par la promotion touristique et son concept des vacances actives
- Encourager la mise en valeur des objets immobiliers dans les vieilles villes de la région

Mesures

U41 Protéger le patrimoine culturel

U42 Valoriser le patrimoine culturel dans la promotion touristique régionale

U43 Valoriser le patrimoine culturel des vieilles villes et noyaux villageois

Mesure U41: Protéger le patrimoine culturel

La Communauté régionale veille à la protection du patrimoine culturel de la Région. Elle assure la coordination intercommunale nécessaire pour le respect et la valorisation des périmètres environnants et des étendues territoriales.

Les périmètres des sites ISOS, sites IFP, les périmètres archéologiques cantonaux, les périmètres des sites palafittiques et le réseau de chemins IVS sont représentés sur la carte du PDR. Ces périmètres sont de qualité contraignante.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB veille au respect des principes de protection et de valorisation du patrimoine dans le cadre de l'accompagnement de projets de construction et l'examen des Plans d'aménagement locaux.

Les Communes intègrent les données de base dans leurs Plans d'aménagement locaux.

Opérativité et délais

Tâche permanente

Lignes d'action associées

U1 Renforcer les centres

U3 Structurer le développement résidentiel

NP3 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti

Références

PDCant, chapitre «Urbanisation et équipement», thèmes 14 «Sites construits à protéger», 15 «Immeubles à protéger» et 16 «Archéologie, chemins historiques IVS»

PDCn, mesure C11 «Patrimoine culturel et développement régional»

Mesure U42: Valoriser le patrimoine culturel dans la promotion touristique régionale

La Communauté régionale valorise le patrimoine culturel régional dans l'offre et la promotion touristique. Le concept touristique des vacances actives s'appuie sur les objets de valeur patrimoniale et encourage leur découverte avec des mesures appropriées. Les itinéraires touristiques tiennent compte des objets de l'inventaire de voies de communication historiques, de façon à permettre leur découverte.

Acteurs impliqués et compétences

La plate-forme de coordination touristique entretient et actualise le réseau des itinéraires touristiques pour la mise en valeur du patrimoine culturel.

Opérativité et délais

Tâche récurrente

Mesures et activité associées

U5 Intégrer le développement touristique au développement urbain

NP3 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti

MT32 Compléter les réseaux de randonnée cycliste et pédestre

É3 Tourisme

Mesure U43: Valoriser le patrimoine bâti des vieilles villes et noyaux villageois

<i>Explications</i>	<p>Pour les villes et communes de petite taille, on constate souvent que les immeubles situés dans les vieilles villes sont mal entretenus ou même abandonnés. Ce fait a été expliqué par des pratiques immobilières, qui privilégiaient des loyers élevés pour les commerces et négligeaient la qualité du logement. Face à la concurrence des nouvelles offres commerciales à l'extérieur des centres, les commerces cessaient leur activité. Des stratégies pionnières pratiquées notamment dans les vieilles villes de Porrentruy et de Berthoud inversent la logique: selon elles, il faut miser sur le logement de qualité comme ressource financière principale plutôt que sur les commerces. L'application de ce principe pourrait contribuer à revitaliser aussi les vieilles villes des centres de la Région de la Broye.</p> <p>La Communauté régionale soutient la mise en place de stratégies innovantes pour la réhabilitation des immeubles dans les centres historiques et noyaux villageois.</p>
<i>Acteurs impliqués et compétences</i>	<p>La COREB soutient les communes dans la valorisation immobilière du patrimoine culturel. Elle encourage la mise en place de stratégies innovantes.</p>
<i>Opérativité et délais</i>	<p>Tâche permanente</p>
<i>Mesures et activité associées</i>	<p>U12 Développer la mixité des activités et le résidentiel de qualité</p> <p>U13 Densifier le tissu bâti</p> <p>É31 Définir la vocation touristique et l'offre touristique d'importance régionale</p>
<i>Références</i>	<p>Stratégie d'occupation de la vieille ville de Berthoud: www.altstadt-burgdorf.ch</p> <p>Habiter le centre ancien de Porrentruy: www.jura.ch/rehabilitation</p>



Figure 12: Photographie du musée romain de Vallon qui rejoint la structure bâti de la localité



Figure 13 : Photographie du village lacustre de Gletterens, il est intégré en harmonie et dans le respect de l'environnement

2.5 **Ligne d'action U5: Intégrer le développement touristique au développement urbain**

Situation

La Broye dispose d'une offre touristique et de loisirs riche et diversifiée. Le tourisme lacustre d'été en fait autant partie que le tourisme rural et de terroir, le tourisme d'événements et de parc ou encore le tourisme patrimonial.

Malgré ces avantages, le tourisme broyard souffre d'une image peu claire et d'un manque d'infrastructures concurrentielles. Les structures touristiques sont hétérogènes. Un manque de capacités d'hébergement se fait ressentir. La desserte de la Région par les transports publics est déficitaire. Dans ce contexte, la Région veut renforcer ses démarches pour la création de l'offre touristique. Les acteurs de la région ont élaboré un concept touristique avec le thème fédérateur des vacances actives. La découverte de la région doit avoir lieu au moyen de la mobilité douce.

Les principes du concept sont repris dans la Stratégie économique régionale (ligne d'action É3 «Tourisme»). La présente ligne d'action du Plan directeur régional définit les principes à suivre pour les développements touristiques à impact territorial: les constructions touristiques et les besoins de coordination par rapport à la protection des espaces naturels. D'autres ligne d'action et mesure sont également pertinents dont principalement la LA U4 «Valoriser le patrimoine culturel, bâti et archéologique» et la MT 32 sur le réseau des randonnées.

Objectifs

- Définir les principes d'emplacement des constructions touristiques
- Définir les besoins de coordination avec les espaces naturels protégés
- Définir les principes de valorisation touristique du patrimoine culturel, bâti et archéologique
- Compléter l'offre de mobilité douce et de transports publics à des fins de tourisme et de loisirs

Mesures

U51 Articuler le développement touristique avec les besoins des espaces naturels

U52 Définir les aires pour constructions touristiques

Mesure U51: Articuler le développement touristique avec les besoins des espaces naturels

La Communauté régionale veille à ce que le développement touristique et ses infrastructures respectent les dispositions existantes en matière de patrimoine naturel et de réseaux écologiques. Elle encourage la création et l'actualisation de l'offre touristique qui contribue à la valorisation des espaces naturels de la Région. Elle renforce la synergie entre la protection de la nature et l'économie touristique.

Le concept touristique régional des «vacances actives» (voir ligne d'action É3 «Tourisme») précise les domaines touristiques pertinents pour donner suite à cette mesure.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB veille à la bonne articulation entre les nécessités de protection et de valorisation des espaces naturels et les développements touristiques.

Opérativité et délais

Tâche permanente

Lignes d'action et mesures associées

U52 Définir les aires de constructions touristiques

NP1 Garantir la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur

NP3 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti

É3 Tourisme

Références

PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thèmes 5 «Pôles touristiques» et 6 «Implantation d'installations de tourisme et de loisirs»

PDCn VD, mesure D21 «Réseaux touristiques et de loisirs»

Mesure U52: Définir les aires pour constructions touristiques

Le Plan directeur régional définit les aires de constructions touristiques d'importance régionale. Les aires sont définies sur la base des axes centraux du concept touristique, à savoir les bords de lac et les parcours cyclo touristiques.

Les réalisations dans ces aires doivent être en correspondance avec le concept touristique régional des «vacances actives» (voir ligne d'action É3 Tourisme). Par ailleurs, elles doivent respecter les conditions de construction définies par les différents instruments en place (plans d'aménagement locaux, plans directeurs, plans d'affectation et inventaires listés dans la mesure U41).

Les emplacements des constructions touristiques suivent le principe du développement vers l'intérieur. Elles s'intègrent dans les ensembles construits ou se trouvent en voisinage immédiat de façon à éviter le mitage du territoire.

Les aires de constructions touristiques sont:

- Rive sud du Lac de Neuchâtel et Racine du Vully, le long de l'axe cyclo touristique et pédestre national 5 Mitteland
- Vallée de la Broye, le long de l'axe de la route cyclo touristique et pédestre régionale 44 La Romaine
- Rives du Lac de Morat

Ils comprennent aussi les aires liées aux sites touristiques existants, comme notamment:

- aire du Musée romain de Vallon
- aire de la Tour de la Molière
- aire du Golf de Vuissens
- aire du Musée de l'aviation à Morens
- les centres des localités
- aire de la Tour de Montagny et ND de Tours

Acteurs impliqués et compétences

La COREB veille au respect de la mesure lors de la projection et de la réalisation de constructions touristiques.

Les Communes s'engagent à tenir compte de cette mesure dans le cadre de l'aménagement local.

Opérativité et délais

Définition des aires: tâche unique

Évaluation des projets: tâche permanente

Lignes d'actions associées

U3 Structurer le développement résidentiel

NP1 Garantir la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur

NP5 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti

É3 Tourisme

Références

PDCant FR, chapitre «Urbanisation et équipements», thèmes 5 «Pôles touristiques» et 6 «Implantation d'installations de tourisme et de loisirs»

PDCn VD, mesure D21 «Réseaux touristiques et de loisirs»

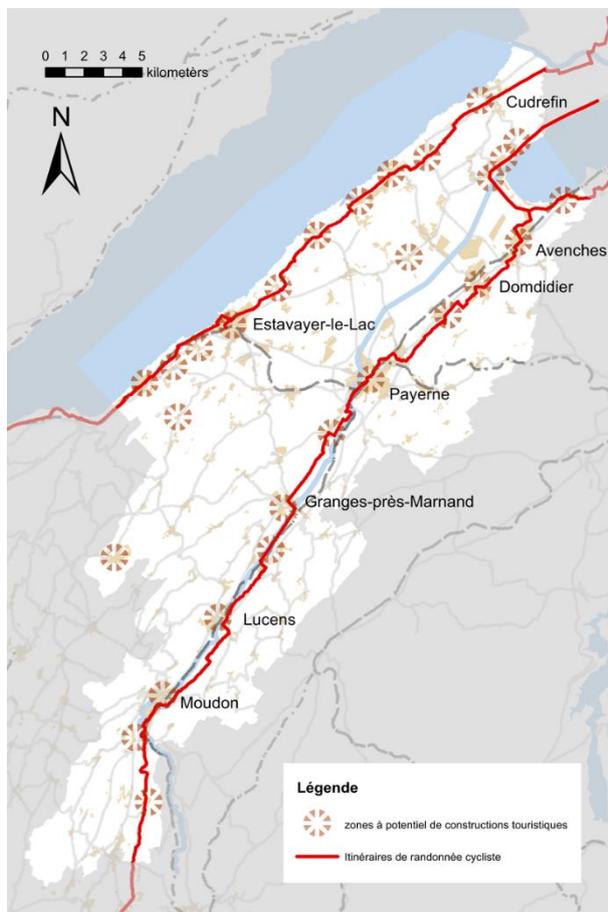


Figure 14 : Carte représentant les zones à potentiel de construction touristique

3. Stratégie de la nature et du paysage

Problématique

La région de la Broye constitue un paysage unique:

- Une grande plaine homogène et ouverte, encadrée de collines basses dégageant l'horizon lointain sur les Alpes et le Jura
- Un arrière-pays vallonné au caractère rural traditionnel encore bien structuré

La vocation biologique première de la Broye réside dans son origine alluviale et lacustre: les milieux humides et aquatiques tiennent la première place, non seulement sur les rives des lacs avec le «hot spot» international de la Grande Cariçaie, mais aussi dans la plaine et dans l'arrière-pays, avec de nombreux cours d'eau et zones humides dispersés. Enfin, la région joue un rôle de premier plan dans les échanges biologiques à l'échelle régionale voire nationale entre le Jura et les Préalpes, et entre l'Ouest et l'Est du Plateau.

Le développement économique et urbanistique de ces dernières décennies n'a pas été aussi fort que dans d'autres régions de Suisse. En effet, contrairement à la plaine du Rhône et en grande partie la plaine de l'Orbe, la plaine de la Broye et sa région ont encore la chance d'avoir un paysage libre d'infrastructures et de constructions sur de grandes surfaces, ce qui constitue un atout important à sauvegarder et à valoriser. En général, chacune des entités paysagères de cette région bénéficie de qualités propres bien lisibles, malgré certaines atteintes liées notamment à l'intensification de l'agriculture et de ses interventions fortes, comme la correction de la rivière Broye, les grands remaniements parcellaires et la rationalisation des structures naturelles.

Aujourd'hui, la pression croissante liée à l'autoroute A1 et au tourisme des rives des lacs de Neuchâtel et de Morat menace néanmoins la qualité de ce cadre de vie. Le risque existe d'une consommation de terrain encore plus forte, induisant : une forme de «mitage» de l'espace rural ; la perte de lisibilité des qualités paysagères ; une plus grande banalisation et fragmentation des habitats naturels et des liaisons biologiques ; un isolement de la Grande Cariçaie.

Pour le Plan directeur régional, il s'agit donc de permettre de concilier développement régional et mise en valeur des qualités paysagères et naturelles, lesquelles doivent être comprises comme l'une des bases d'un cadre de vie de qualité indispensable à un développement durable de la région.

Cette stratégie nature et paysage répond plus particulièrement au Plan directeur cantonal vaudois (PDCn VD), et en particulier à sa ligne d'action E2 (mettre en réseau les sites favorables à la biodiversité).

Objectifs

Les objectifs poursuivis par la stratégie nature et paysage sont les suivants :

- Conserver la lisibilité d'ensemble du territoire régional, en préservant et, si nécessaire, en restaurant l'identité du paysage, c'est-à-dire en tenant compte des caractéristiques spécifiques de chaque entité paysagère et en maintenant de grands espaces ouverts
- Eviter le gaspillage du territoire, économiser, planifier avec parcimonie un bien qui devient rare, le sol, au regard des futurs développements
- Conserver et revitaliser les valeurs naturelles de la région en favorisant la diversité des habitats, leur qualité et leur mise en réseau, par exemple en réservant les surfaces nécessaires à des projets de renaturation des cours d'eau, comme celui qui est en cours d'étude pour la Broye
- Maintenir et favoriser des paysages de qualité et une nature vivante par des surfaces importantes d'un seul tenant (plaines agricoles, marais, lacs) et par des réseaux structurants de faible emprise (cours d'eau, réseaux boisés, réseaux biologiques,...)
- Maintenir une production agricole durable dans la région, qui permette ainsi de préserver des paysages de campagne, une faible consommation urbaine de sol et des paysages ouverts, proposer des projets permettant le maintien et le renforcement des exploitations agricoles sous conditions paysagères et d'intégration avec la nature et les loisirs
- Maintenir des échappées visuelles sur la plaine, les lacs et les montagnes valorisant les caractéristiques géographiques et les atouts paysagers majeurs de la région, comme l'indique notamment le PDCn VD dans sa ligne d'action C12 concernant les enjeux paysagers
- Responsabiliser les collectivités sur la valeur du paysage et de la biodiversité, comme élément clé de la qualité de vie

Lignes d'action

Les lignes d'action 1 à 3 sont transversales et valables pour l'ensemble du territoire de la Région:

NP1 Garantir la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur

NP2 Favoriser et améliorer les conditions cadre d'un réseau écologique fonctionnel

NP3 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti

Les lignes d'action 4 à 7 sont propres aux entités paysagères et définissent des objectifs et des mesures particuliers:

NP4 Broye – donner la priorité à un paysage agricole ouvert et favoriser la fonctionnalité du réseau biologique

NP5 Vully – favoriser la restauration des structures paysagères et la perméabilité biologique et visuelle entre les lacs et la plaine

NP6 Arrière-Pays – favoriser la conservation, la restauration et la mise en valeur des qualités paysagères et biologiques

NP7 Lacs et rives – assurer la conservation à long terme des valeurs biologiques et la qualité du paysage

Lignes d'action d'autres chapitres stratégiques

U2 Maîtriser l'urbanisation émergente

U3 Structurer le développement résidentiel

U4 Valoriser le patrimoine culturel

U5 Intégrer le développement touristique au développement urbain

É4 Agriculture

Qualité des mesures

Les lignes d'action et mesures de la stratégie nature et paysage sont établis dans un cadre temporel du long terme. C'est pourquoi les modalités de mise en œuvre (définition des acteurs, des compétences et des délais) seront définies à un stade ultérieur.



*Figure 15 : Photographie de Gletterens, ponton qui mène à la plage.
Restructuration du site de la plage de Gletterens dans le respect de la faune et la flore*

3.1 Ligne d'action NP1: Garantir la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur

Situation

Les valeurs naturelles et paysagères d'importance nationale et protégées se concentrent essentiellement sur la rive sud du Lac de Neuchâtel. Le reste du périmètre comporte surtout des éléments dispersés de valeur régionale ou locale et ne bénéficiant généralement pas d'une protection contraignante. Ils sont pourtant indispensables au fonctionnement du réseau écologique et contribuent à l'identité paysagère de la région.

D'une manière générale, les communes ne disposent à l'heure actuelle que d'une connaissance fragmentaire de leur patrimoine naturel et paysager hors des grands inventaires fédéraux: les inventaires actuels des biotopes, réalisés à l'échelle communale, sont souvent incomplets ou périmés.

Cette ligne d'action correspond à la mesure E22 «Réseau écologique cantonal» du PDCn vaudois.

Objectifs

- Garantir à long terme la qualité biologique et paysagère des éléments importants pour le réseau écologique ou pour l'identité paysagère régionale
- Améliorer la protection des éléments situés actuellement hors des zones protégées
- Améliorer la connaissance du patrimoine naturel et paysager en vue d'assurer sa protection et sa mise en valeur

Mesures

NP11 Favoriser l'établissement et l'actualisation des inventaires communaux des valeurs naturelles et paysagères

NP12 Favoriser la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur situés hors des inventaires contraignants

NP13 Réserver dans les planifications communales les surfaces nécessaires aux liaisons biologiques

NP14 Tenir compte des besoins des réseaux écologiques dans les domaines de l'action communale qui ont une incidence sur le territoire

Mesure NP11: Favoriser l'établissement et l'actualisation des inventaires communaux des valeurs naturelles et paysagères

Dans le cadre de la planification locale, les communes, avec l'appui éventuel des cantons, établissent ou actualisent l'inventaire de leur patrimoine naturel et paysager.

Elles peuvent aussi soutenir cette actualisation dans le cadre de projets de tiers intercommunaux (p. ex.: projet de réseaux écologiques selon l'ordonnance sur la qualité (OQE)).

Mesure NP12: Favoriser la protection des éléments biologiques et paysagers de valeurs situés hors des inventaires contraignants

Les communes intègrent dans l'aménagement local les éléments importants du réseau écologique et du patrimoine paysager. Elles spécifient le type de protection dont bénéficient ces éléments.

Dans leur gestion courante, les communes veillent à ce que les surfaces dont elles ont la maîtrise (domaine public, réseau routier, propriétés communales etc.) contribuent à la conservation de la biodiversité et jouent pleinement leur rôle dans le réseau écologique cantonal.

Mesure NP13: Réserver dans les planifications communales les surfaces nécessaires aux liaisons biologiques

Dans le cadre de l'aménagement local, les communes réservent les surfaces nécessaires pour recréer des habitats naturels, mais aussi pour permettre les liaisons biologiques entre ces habitats.

Elles tiennent compte de la renaturation des cours d'eau appelés à jouer le rôle d'ossature du réseau écologique régional.

Mesure NP14: Tenir compte des besoins des réseaux écologiques dans les domaines de l'action communale qui ont une incidence sur le territoire

Dans leur domaine de compétence (autorisations, propriétés, projets communaux, etc.), les communes tiennent compte des mesures qui permettent de favoriser le réseau écologique.



Figure 16 : Photographies de terrain de la Vallée de la Broye, source : rapport projet CQP Broye, juillet 2014

3.2 Ligne d'action NP2: Favoriser et améliorer les conditions cadre d'un réseau écologique fonctionnel

Situation

La Basse-Broye et la Plaine de la Broye représentent la zone la plus sensible du périmètre, puisqu'elle est soumise à d'énormes pressions d'urbanisation. Un des atouts les plus importants de cette zone est la présence de grands espaces sans constructions. L'objectif principal, ici, est d'en préserver la qualité des espaces ouverts et clairement visibles et d'y favoriser la restauration des échanges biologiques fonctionnels.

Objectifs

- Donner la priorité au paysage ouvert, donc à l'espace agricole, maintenir cette qualité paysagère et la lisibilité de ses entités paysagères
- Préserver l'identité des différentes localités en les densifiant et en évitant leur étalement (voir aussi stratégie de l'urbanisation)
- Assurer une bonne maîtrise des zones de développement et de la densification des infrastructures, de manière à limiter la fragmentation du paysage (voir aussi [ligne d'action U2](#) «Maîtriser l'urbanisation émergente»)
- Concilier le maintien d'une agriculture viable avec la mise en valeur du paysage et de la nature

Mesures

NP21 Conserver le paysage ouvert agricole

NP22 Protéger les surfaces d'assolement

NP23 Tenir compte des caractéristiques historiques et paysagères dans la planification de nouvelles zones de développement

NP24 Contenir l'étalement urbain

NP25 Favoriser le renforcement ou la restauration des éléments identitaires du paysage historique naturel

NP26 Encourager les projets de diversification de l'agriculture

NP27 Participer au projet de renaturation des cours d'eau de la Broye

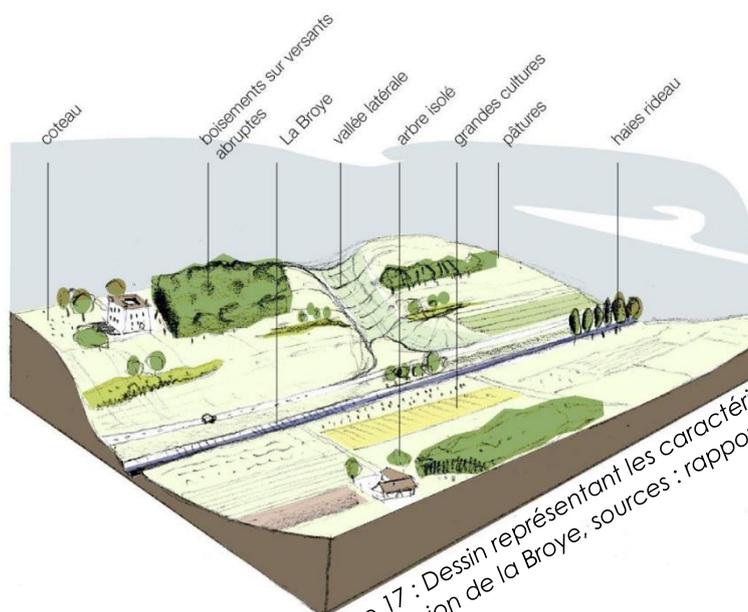


Figure 17 : Dessin représentant les caractéristiques de la région de la Broye, sources : rapport projet CQP Broye, juillet 2014

Mesure NP21 : Conserver le paysage ouvert agricole

Respecter le caractère de paysage agricole ouvert de la basse Broye et de la plaine de la Broye. Les communes veillent à maintenir ces espaces libres de construction pour en respecter la valeur et la lisibilité.

Veiller à ce que des critères stricts soient instaurés par les communes pour les nouvelles constructions dans les zones d'activités et de loisirs existantes de ces entités agricole (par exemple Aéroport, Haras Fédéral): typologie horizontale, prise en compte des dégagements visuels, respect et distance aux structures paysagères.

Mesure NP22: Protéger les surfaces d'assolement (SDA)

Veiller à limiter toute nouvelle mainmise sur les SDA. Toute nouvelle emprise fera l'objet d'une pesée globale des intérêts en jeu.

Les communes doivent intégrer les surfaces d'assolement prévues dans la ligne d'action F12 du PDCn (VD) et le thème 1 "Surfaces agricoles d'assolement" du chapitre "espace rural et naturel" du PDCant (FR).

Mesure NP23: Tenir compte des caractéristiques historiques et paysagères dans la planification de nouvelles zones de développement

Au niveau de la Plaine de la Broye: suivre la logique historique d'urbaniser en bordure de la plaine et principalement sur les versants à proximité des tissus urbanisés, là où le développement actuel est le plus important en évitant de s'étendre dans la plaine là où il y a déjà des villages

Au niveau de la Basse-Broye: suivre la logique historique d'urbaniser perpendiculairement à l'axe de la plaine, là où le développement actuel est le plus important (Moudon, Lucens et Granges-Marnand) et en évitant de s'étendre dans la plaine, parallèlement à la rivière.

De plus veiller à ce que des critères stricts soient instaurés par les communes pour les constructions dans les nouvelles zones de développement: prise en compte des dégagements visuels sur le paysage et le patrimoine bâti, respect et distance aux structures paysagères.



Figure 18 : Carte selon les principes paysagers, espaces de localisation possible des futures zones de développement

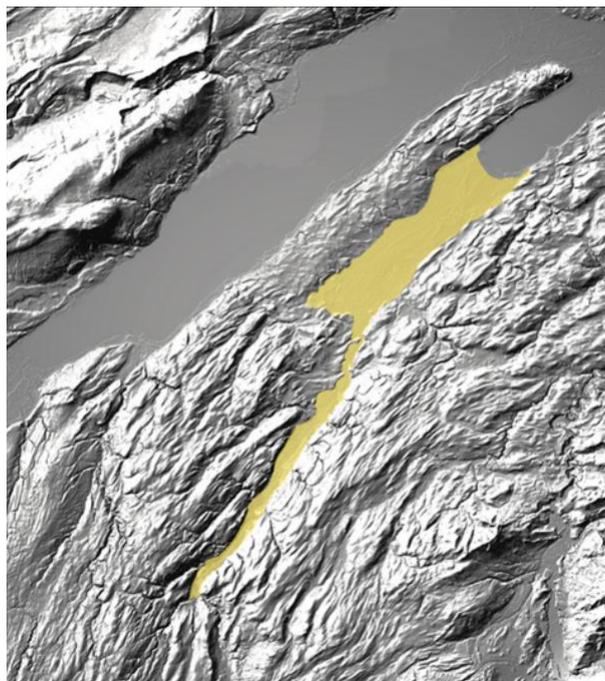


Figure 19 : Carte topographique de la Plaine de la Broye



Figure 20 : Photographie aérienne de la Plaine de la Broye

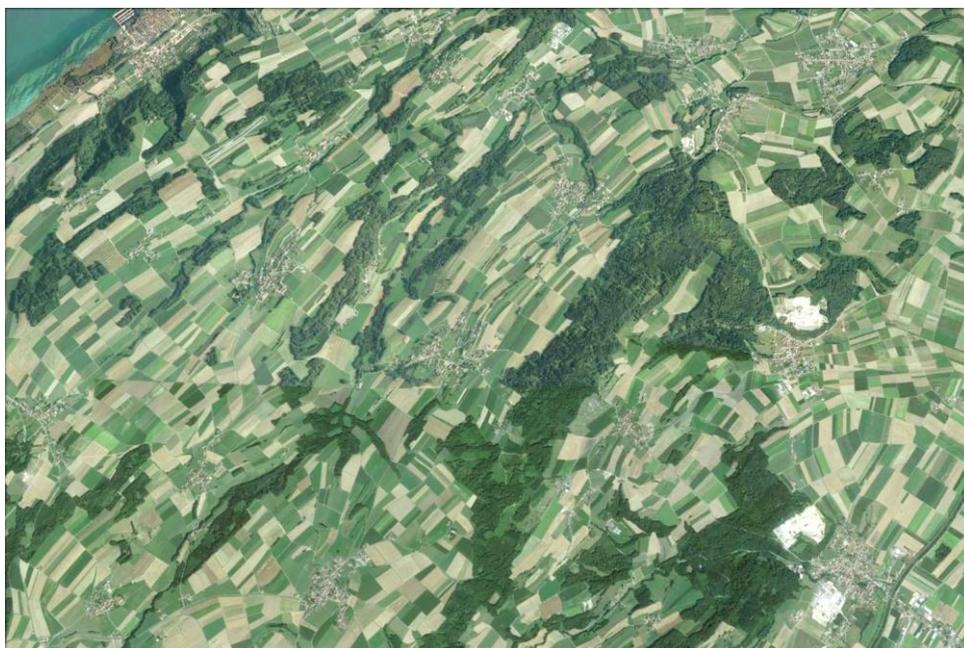


Figure 21 : Extrait de photographie aérienne de la région de la Broye, source @googleearth

Mesure NP24: Contenir l'étalement urbain

Inciter à la densification à l'intérieur des localités existantes. Dans le Canton de Vaud, les communes doivent appliquer les mesures A11 et A12 du PDCn qui cadre le principe de densification et de la délimitation des périmètres de centres.

Veiller à une préservation des espaces non bâtis entre les localités en définissant, avec les communes, des espaces agricoles viables et des zones naturelles à préserver (voir [ligne d'action NP1](#) "Garantir la protection des éléments biologiques et paysagers de valeur").

Favoriser le maintien des différents sous-réseaux biologiques et des structures paysagères.

Assurer l'optimisation des terrains encore disponibles dans les zones d'activités existantes ("dents creuses") ainsi que leur densification avant de les étendre ou de créer de nouvelles zones (Avenches, Domdidier, Moudon, Lucens et Granges- Marnand)

Mesure NP25: Favoriser le renforcement ou la restauration des éléments identitaires du paysage historique naturel

Favoriser des continuités végétales (cordons boisés) et hydrographiques (cours d'eau) et restaurer celles qui ont disparu au profit de l'agriculture intensive, en gardant toutefois la logique rationnelle du parcellaire agricole.

Inciter à la restauration des alignements d'arbres, des vergers et des haies disparues, en les conciliant avec le parcellaire actuel.

Envisager les projets de revitalisation de tous les cours d'eau et non seulement de la Broye.

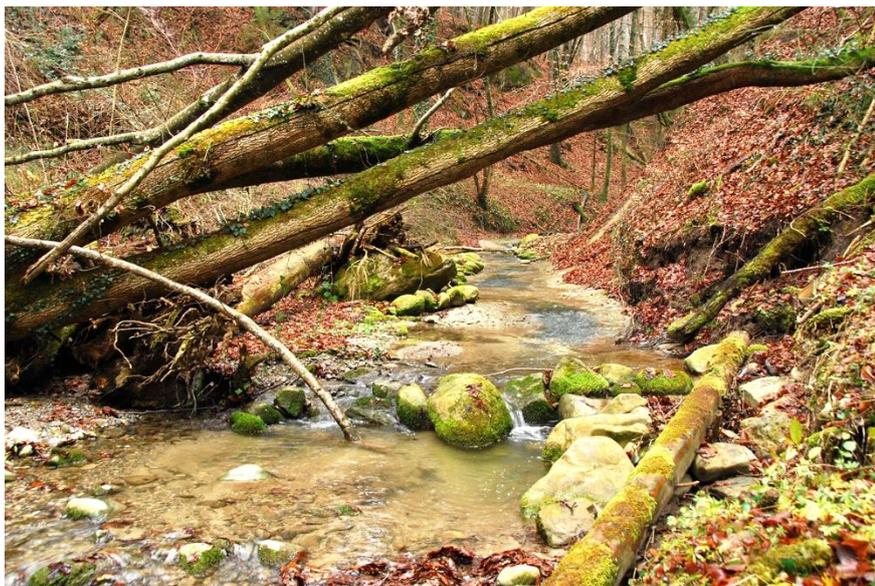


Figure 22 : Photographie de l'Arbogne, région de la forêt de Montagny

Mesure NP26: Encourager les projets de diversification de l'agriculture

L'agriculture doit améliorer et diversifier ses structures, de manière à répondre aux nouvelles lois du marché.

La plaine de la Broye et la longue colline du Vully sont plutôt préservées (plaine fertile, espaces ouverts, peu mités). Mais, dans l'Arrière-Pays, certains paysages ne sont pas compatibles avec une exploitation rationnelle. Les tendances actuelles sont de rentabiliser, mécaniser, agrandir les parcelles pour réagir à l'ouverture des marchés. Dans bien des régions, les subventions aux prestations écologiques, le soutien à l'agritourisme, la culture de produits non exposés à la mondialisation, la vente directe et la labellisation sont des apports essentiels.

Dans toute la région il s'agit de permettre la réalisation de projets et ainsi maintenir et renforcer les exploitations agricoles. Ceux-ci ne doivent pas porter atteinte aux qualités paysagères et environnementales du territoire.

Mesure NP27: Participer au projet de renaturation des cours d'eau

Le cours d'eau "la Broye" fait l'objet d'un projet de restructuration sur les territoires des cantons de Vaud et Fribourg. La Petite Glâne fait aussi l'objet d'un projet de renaturation. Les communes concernées respectent la réservation du cours d'eau et des espaces voisins définis par les projets. Elles intègrent ces projets dans leur planification.



Figure 23 : Photographie du site écologique de l'Arignon



Figure 24 : Photographies des terrains de la région du Vully. Sources : rapport projet CQP Broye, juillet 2014

3.3 Ligne d'action NP3: Vully: Favoriser la restauration des structures et la perméabilité biologique et visuelle entre les lacs et la plaine

Situation

Les enjeux paysagers de la longue colline du Vully se situent principalement au niveau de l'identité du paysage agricole ouvert et structuré ainsi qu'au niveau des échappées visuelles sur le Jura et les Alpes. Cette entité joue également un rôle primordial pour les échanges biologiques entre les rives du lac et la plaine en direction des Préalpes. Ces valeurs fortes sont menacées par l'accentuation de la pression résidentielle et de l'intensification de l'agriculture.

Objectifs

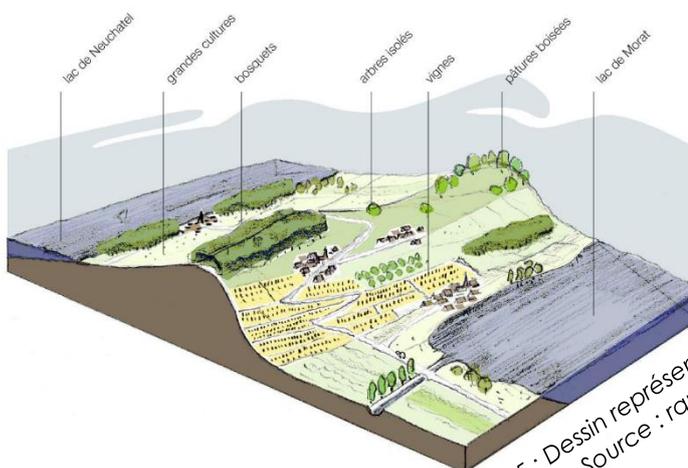
- Maintenir et favoriser l'identité paysagère et naturelle du lieu
- Limiter l'étalement des zones à bâtir qui ont pris une ampleur conséquente
- Favoriser la perméabilité biologique de la colline entre le lac et la plaine de la
- Broye, afin de prévenir l'isolement de la Grande Cariçaie
- Préserver un grand paysage rural/viticole de qualité autour des sites construits
- Maintenir les échappées visuelles sur le lac et la plaine
- Limiter le mitage de l'espace ouvert par le développement de nouvelles zones
- d'urbanisation, ou des complexes agricoles ayant un fort impact paysager
- Concilier le maintien d'une agriculture viable avec la mise en valeur du paysage et de la nature

Mesures

NP31 Contenir l'étalement urbain

NP32 Tenir compte des caractéristiques historiques et paysagères dans la planification de nouvelles zones de développement

NP33 Favoriser la restauration d'un réseau écologique de qualité sur la colline, permettant les échanges biologiques entre les rives du lac et la plaine



Mesure NP31: Contenir l'étalement urbain

Limiter le développement des zones résidentielles à proximité des rives et des lacs en insistant sur le respect du Plan Directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat.

Veiller à contenir et maintenir bien séparés et lisibles les différents villages.

Favoriser la densification à l'intérieur des localités, en optimisant la construction des

parcelles disponibles ("dents creuses") et la réaffectation des bâtiments existants.

Favoriser une utilisation optimale des terrains encore disponibles dans les zones d'activité existante ("dents creuses") avant de les étendre ou de créer de nouvelles zones (Estavayer-le-lac, Lully, Sévaz)

Mesure NP32: Tenir compte des caractéristiques historiques et paysagères dans la planification des nouvelles zones de développement

Suivre la logique historique d'urbaniser en bordure de colline là où le développement actuel est le plus important, en s'assurant de maintenir les qualités paysagères des coteaux (ponctuation de villages traditionnels de petite taille et bien conservés).

La Région veille à ce que des critères stricts soient instaurés par les communes pour les constructions dans les nouvelles zones de développement: prise en compte des dégagements visuels sur le paysage et le patrimoine, respect et distance aux structures paysagères.

Mesure NP33: Favoriser les échanges biologiques entre les rives du lac et la plaine

Améliorer ou restaurer la qualité des éléments naturels. Favoriser les mises en réseaux des surfaces de compensation écologique (projet OQE).

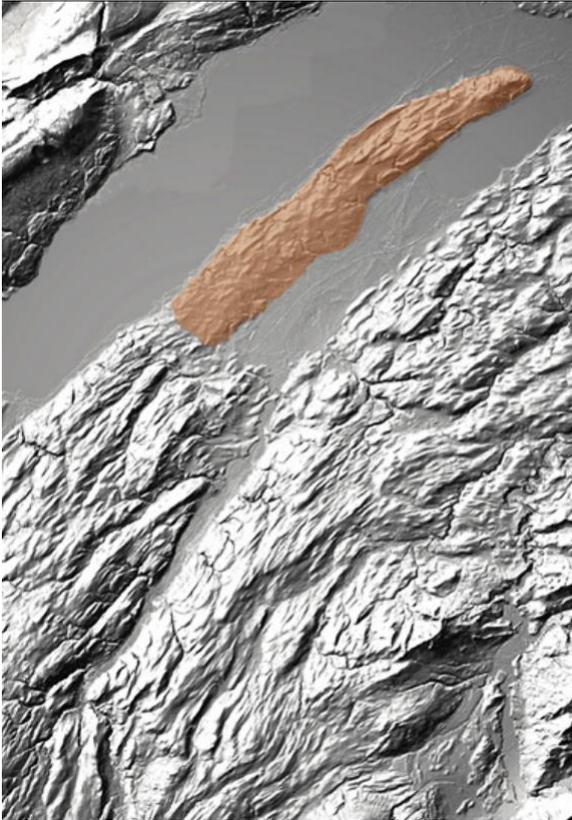


Figure 26 : Plan topographique région Vully et racine du Vully



Figure 27 : Photographie du village de Mur et environs, exemple de village traditionnel de petite taille et bien conservé



Figure 26 : Extrait de photo aérienne, région du Vully. Source : googleearth



Figure 29 : Photographie de terrains de l'Arrière-Pays. Source : rapport projet CQP Broye, juillet 2014

3.4 Ligne d'action NP4: Arrière-Pays: Conserver, favoriser la restauration et mettre en valeur les qualités paysagères et biologiques

Situation

En marge des grands développements d'infrastructures et urbanistiques, l'Arrière-Pays a conservé l'essentiel de son patrimoine naturel et paysager. La ligne d'action consiste essentiellement à mettre en valeur les qualités existantes et à anticiper les conflits susceptibles d'apparaître avec le temps et la pression démographique.

Objectifs

- Préserver un paysage rural de qualité autour des sites construits
- Protéger les échappées visuelles vers la plaine, les Alpes et le Jura
- Maintenir l'identité paysagère du lieu
- Limiter l'étalement urbain des zones à bâtir

Mesures

NP41 Contenir l'étalement urbain et préserver l'équilibre entre paysage agricole et paysage construit

NP42 Favoriser la conservation et le renforcement des éléments structurants du paysage

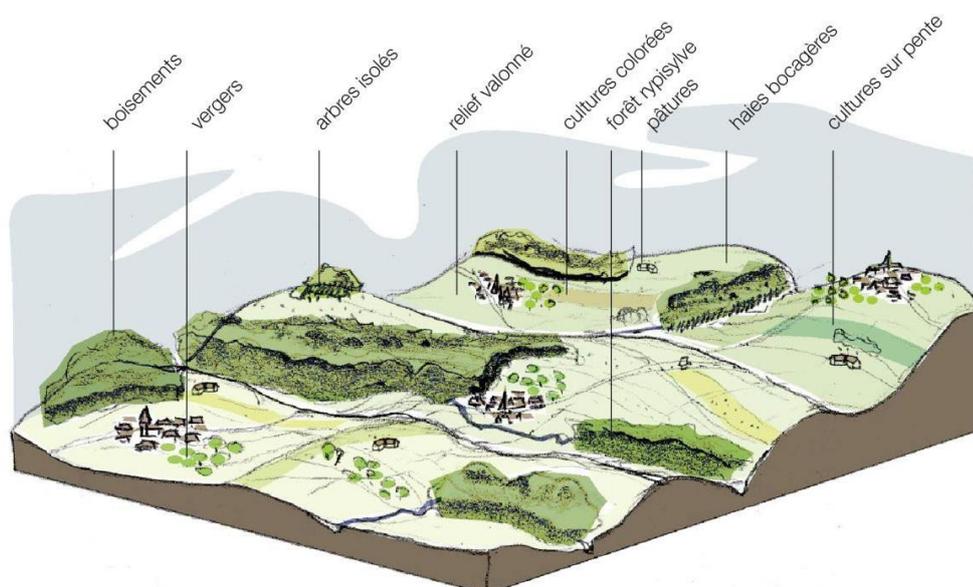


Figure 30 : Dessin représentant les caractéristiques de l'Arrière-Pays. Source : rapport projet CQP Broye, juillet 2014

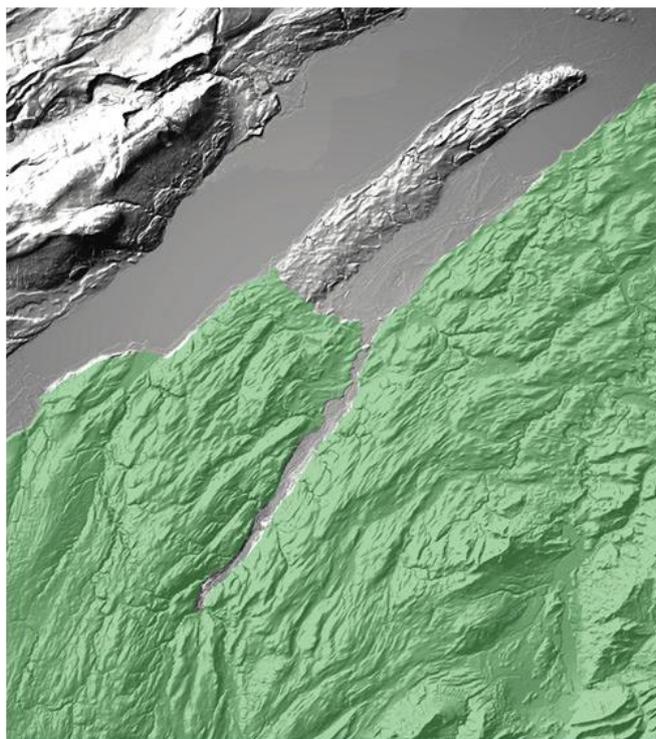


Figure 31 : Plan topographique de l'Arrière-Pays



Figure 32 : Extrait de photographie aérienne, région de l'Arrière-Pays. Source : googleearth

Mesure NP41: Contenir l'étalement urbain et préserver l'équilibre entre paysage agricole et paysage construit

Limiter le développement des zones à bâtir autour des villages en densifiant à l'intérieur des localités par "dents creuses" avant d'étendre l'urbanisation existante.

Privilégier la réaffectation des fermes, dans la limite autorisée par le droit fédéral.

Veiller à maintenir bien séparés et lisibles tous les villages au centre des espaces agricoles ouverts.

Favoriser le respect de la logique morphologique et typologique du lieu, en poursuivant les structures villageoises, la disposition du bâti, l'orientation du parcellaire, la typologie architecturale, etc.

Mesure NP42: Favoriser la conservation et le renforcement des éléments structurants du paysage

Veiller au respect des caractéristiques paysagères: préserver et renforcer le réseau hydrographique et forestier entourant les espaces ouverts agricoles, éviter leur morcèlement, maintenir la structure parcellaire agricole.



Figure 33 : Photographie du village de Combremont-le-Petit où l'espace ouvert agricole côtoie la forêt ainsi que le village dense



Figure 34 : Photographie de terrain, Rives et Lacs. Source : rapport projet CQP, juillet 2014

3.5 Ligne d'action NP5: Lacs et Rives: assurer la conservation à long terme des valeurs biologiques et la qualité du paysage

Situation

La conservation à long terme de la qualité des milieux naturels et du paysage face à la pression du tourisme représente l'enjeu principal sur les rives des lacs de Neuchâtel et de Morat.

Dans la Grande Cariçaie, la situation est relativement stable grâce aux différentes protections existantes: l'objectif est de continuer à les appliquer pour maintenir un équilibre entre pression du public et conservation de la qualité des valeurs naturelles. L'enjeu principal est de prévenir l'isolement biologique des rives par la constitution d'une ceinture de constructions et d'infrastructures sur son flanc sud.

Sur le lac de Morat, la situation est plus complexe: les surfaces protégées sont rares et la pression du développement touristique et résidentiel est forte. L'enjeu est ici de limiter les constructions sur le domaine public et de préciser les règles pour éviter un mitage des rives par une multiplication des infrastructures privées.

Objectifs

- Maintenir une protection forte pour le paysage naturel
- Limiter l'étalement et la dispersion des infrastructures touristiques lacustres (voir aussi ligne d'action U5 "intégrer le développement touristique au développement urbain")

Mesures

NP51 Respecter le paysage naturel et la végétation riveraine

NP52 Contenir l'étalement des infrastructures touristiques

NP53 Améliorer la protection des valeurs naturelles sur les rives du lac de Morat

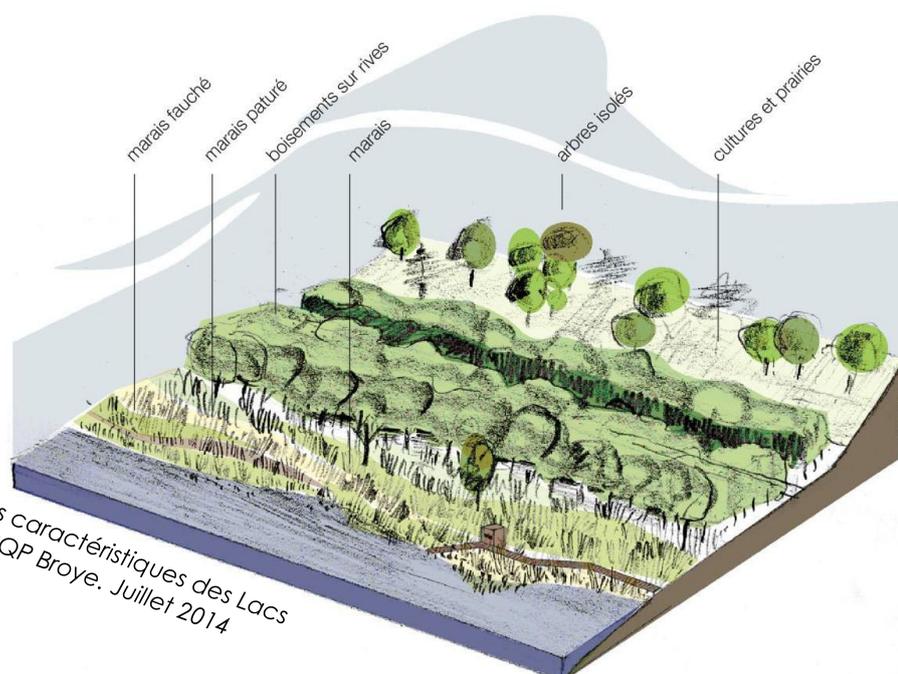


Figure 35 : Dessin représentant les caractéristiques des Lacs et Rives. Source : rapport projet CQP Broye, Juillet 2014

Mesure NP51: Respecter le paysage naturel et la végétation riveraine

Assurer la protection et l'entretien durable du milieu naturel par les différents acteurs concernés (communes, etc.)

Inciter les communes à instaurer des actions de sensibilisation et d'éducation au développement durable en collaboration avec les acteurs et institutions compétentes.

Veiller à la conservation des rives naturelles et au maintien d'un paysage non aménagé.

Mesure NP52: Contenir l'étalement des infrastructures touristiques

Favoriser la mise en place de zones de transition libres de construction entre les zones protégées et urbanisées.

Limitier la croissance des capacités touristiques lourdes (par ex. l'augmentation massive du nombre de place d'amarrage) et l'urbanisation des zones attenantes aux réserves naturelles.

Inciter les communes à instaurer des critères stricts pour les constructions et infrastructures pour qu'elles soient le plus respectueuses possible du paysage naturel.

Respect des planifications d'ordre supérieur, plan directeur des rives, plan d'affectation cantonal.

Encourager la réflexion sur un observatoire de la navigation de plaisance.

Mesure NP53: Améliorer la protection des valeurs naturelles sur le lac de Morat

Respecter le plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et les rives du lac de Morat.

Prise en compte par les communes concernées des inventaires fédéraux (IFP) 1208 Rive du lac de Neuchâtel et 1209 Mont-Vully.

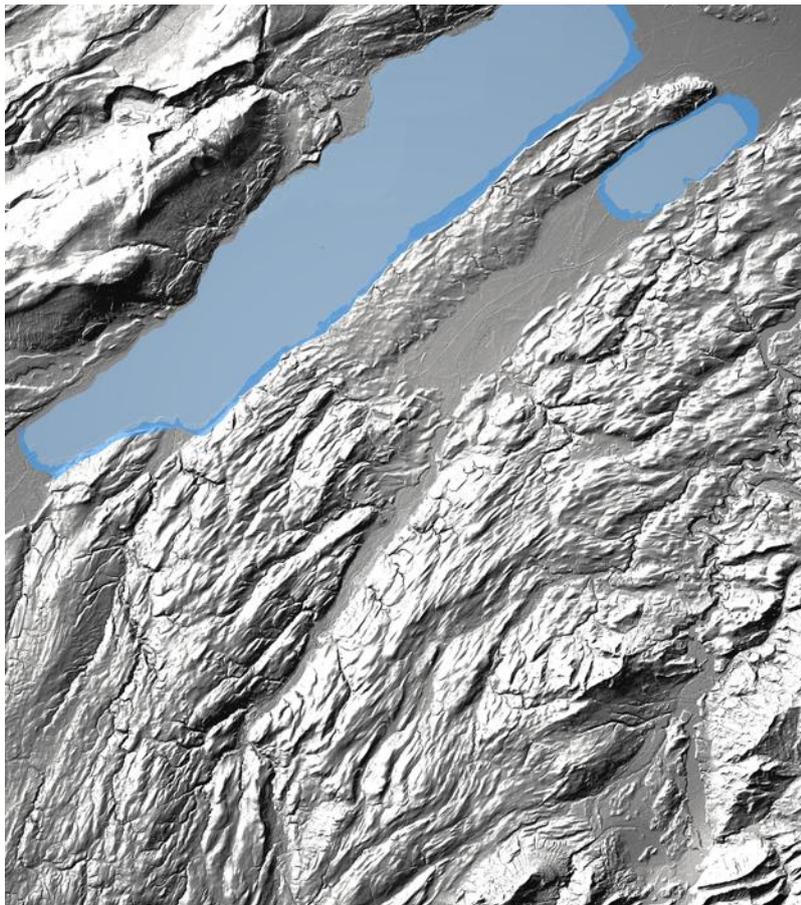


Figure 36 : Carte topographique des rives et des lacs



Figure 37 : Photographie du port de Cheyres

4. Stratégie de mobilité et des transports

Problématique

Par le nombre important de résidents pendulaires, le nombre de déplacements a fortement augmenté, à l'intérieur de la Région de la Broye et vers les régions voisines. La mobilité est importante pour la dynamique régionale et, en même temps est une source de satisfaction pour ses habitants. Son enjeu en matière d'aménagement du territoire consiste à limiter ses nuisances et sa croissance incontrôlée.

La Région de la Broye dispose d'un réseau routier dense et en excellent état. Pour ce qui est des transports publics, il existe une bonne structure de base par deux lignes ferroviaires (Palézieux-Chiètres et Fribourg-Yverdon-les-Bains) qui se croisent à Payerne. Une desserte minimale est assurée. Cependant, le réseau est exclusivement destiné au trafic régional. L'organisation des réseaux situe la Broye en marge de chacun d'entre eux (RER vaudois, fribourgeois et bernois). Le réseau de rabattement est hétérogène car les exploitants appliquent des régimes différents dans les cantons de Fribourg (bus en ligne) et Vaud (bus sur appel). Parfois, les offres ne sont pas adaptées au trafic pendulaire. Avec des densités d'habitation faibles, les conditions pour des transports publics performants et rentables ne sont pas données.

La stratégie des transports et de mobilité poursuit une approche de mobilité globale. En priorité, il faut chercher à éviter les déplacements, en favorisant les relations de proximité. Ensuite, en deuxième priorité, il s'agit d'obtenir un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, dans l'objectif de limiter la part des transports motorisés individuels. La Région poursuit cet objectif en encourageant la combinaison de différents moyens de déplacement (par exemple, une partie du déplacement en voiture, l'autre moitié en train). Les voyageurs choisissent le moyen de locomotion adapté au besoin de déplacement. L'amélioration de l'offre des transports publics est une tâche essentielle. Les conditions cadres pour la mobilité douce doivent être améliorées, que ce soit pour les déplacements quotidiens, les loisirs et les promenades touristiques. Finalement, l'encouragement du comportement de mobilité adapté passe également par des pratiques de planification dans les entreprises et des mesures d'information.

En ce qui concerne des propositions concrètes visant l'évitement de déplacements, c'est avant tout la Stratégie d'urbanisation qui contient les lignes d'action et mesures correspondantes (et, avant tout, celle de la LA U1 «Renforcer les centres»).

JCV :

Préavis 2012

Consultation des CFF

<i>Objectifs</i>	<p>Localiser le développement urbain et les activités là où il y a déjà une bonne desserte en transports publics ferroviaires</p> <ul style="list-style-type: none">• Avantager le déplacement intermodal• Offrir des transports publics de qualité aux grands flux de passagers (plus spécifiquement pour les liaisons vers les agglomérations)• Encourager la mobilité douce• Encadrer les grands flux des transports motorisés individuels• Sensibiliser les entreprises de la Région sur l'utilité d'une planification de mobilité• Soutenir les innovations (amélioration de l'offre) avec un travail d'encouragement et de valorisation
<i>Lignes d'actions</i>	<p>MT1 Utiliser plus efficacement les offres de transport existantes</p> <p>MT2 Augmenter l'importance des transports publics</p> <p>MT3 Encourager la mobilité douce</p> <p>MT4 Canaliser les transports motorisés individuels</p> <p>MT5 Définir les enjeux régionaux en matière d'aviation civile</p>

*Lignes d'actions
d'autres chapitres
stratégiques*

- U1 Renforcer les centres
- U2 Maîtriser l'urbanisation émergente
- U3 Structurer le développement résidentiel
- U4 Valoriser le patrimoine culturel
- U5 Intégrer le développement touristique au développement urbain
- NP5 Valoriser le patrimoine paysager culturel et bâti
- É2 Industrie et tertiaire
- É3 Tourisme



Figure 39 : Photographie, piste cyclable sur le réseau routier de campagne



Figure 40 : Photographie, ligne de train



Figure 41 : Photographie, parking-relais à la gare d'Avenches

4.1 Ligne d'action MT1: Utiliser plus efficacement les offres de transport existantes

Situation

Dans le territoire rural où les densités d'habitation sont faibles, il est peu probable de voir se développer un réseau de transports publics capable d'être le mode de déplacement principal. La voiture reste le moyen de déplacement dominant pour la grande majorité des habitants. Or on constate que ce recours à la voiture conduit constamment à un usage croissant, dépassant la stricte nécessité. En effet, à certains endroits on compte déjà une moyenne supérieure à deux voitures par ménage. Il en résulte l'usage individuel de la voiture (une seule personne par véhicule et trajet) et l'abandon de l'utilisation des transports publics encore existants.

L'exploitation des offres de transport existantes (tous modes confondus) peut être perfectionnée. Le taux d'occupation des voitures peut être augmenté par l'intensification du covoiturage. Les transports publics peuvent être plus utilisés là où ils sont performants. Il s'agit donc de promouvoir le déplacement intermodal lors duquel le voyageur effectue le trajet global avec plusieurs modes de transports, en optant pour le mode le plus approprié pour chaque partie. Par exemple, pour se rendre de Ménières à Lausanne, le voyageur pourrait utiliser la voiture ou le vélo de Ménières jusqu'à Granges-Marnand, pour ensuite continuer en train.

Afin de faciliter cet usage, le développement des offres doit prendre en compte les interfaces entre les modes de transport, à savoir les lieux où les trajets commencent et se terminent. Ce sont les parkings, les gares et les domiciles. La disponibilité de parkings et leur régime d'exploitation (durée limitée ou illimitée, payant ou gratuit) est un moyen efficace pour la régulation du recours à la voiture. Pour le déplacement intermodal, le voyageur doit disposer d'une possibilité attractive de laisser son véhicule (voiture, moto, vélo) à la gare ou l'arrêt de bus le plus proche de son domicile.

Objectifs

- Réguler l'usage des transports motorisés individuels par des régimes de parcage
- Encourager le déplacement intermodal
- Encourager le covoiturage

Mesures

MT11 Assurer la coordination intercommunale des régimes de stationnement

MT12 Valoriser les parkings-relais pour voitures et deux-roues

MT13 Mettre en place un réseau social pour le covoiturage

Mesure MT1 1: Assurer la coordination intercommunale des régimes de stationnement

Le PDR préconise une politique de stationnement à l'échelle intercommunale. Cette politique poursuit le principe de la limitation et de la rétribution du parcage décroissantes en fonction de la desserte en transports publics (mieux un lieu est desservi en transports publics, plus le parcage y est contraint). Par ailleurs, la Communauté régionale veille à la concertation entre les régimes de stationnement communaux voisins.

Plus particulièrement, cette mesure implique:

- la définition de la disponibilité des places
- dans les communes centres, l'application de régimes de parcage différents (parking payants, zones bleues, parkings à usage illimité) en fonction de la distance du centre de la localité et de la gare, notamment
- la prise en compte égalitaire entre les offres de parcage pour voitures et celles pour deux-roues
- des conditions avantageuses pour les utilisateurs des parking-relais (parkings payants à proximité de la gare, gratuité ou tarifs avantageux pour parking- relais)
- la gratuité limitée des parkings privés à usage public (en particulier ceux des
- centres commerciaux)
- la collaboration des autorités régionales et communales avec les responsables des installations commerciales à forte fréquentation

Acteurs impliqués

La COREB veille à ce que les améliorations de la desserte en transport public soient systématiquement accompagnées de régimes de stationnement correspondants. Elle se charge de la coordination intercommunale lors de la définition des régimes de stationnement à l'échelle communale.

Les Communes-centres définissent les mesures concrètes

Opérativité et délais

Régimes de stationnement: en parallèle aux horaires TP actualisés

Lignes d'action associées

MT12 Valoriser les parkings-relais pour voitures et deux-roues

U22 Collaborer au niveau intercommunal

U24 Définir les sites, le nombre et les qualités des installations commerciales à forte fréquentation

Références

PDCn VD, mesure A25 «Politique de stationnement et plans de mobilité»

Service de la mobilité du canton de Vaud (éd.), 2006, Vers une mobilité durable: les transports publics vaudois à l'horizon 2020. Stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics, Lausanne.

Mesure MT12: Valoriser les parking-relais pour voitures et deux roues*Définition parking-relais*

Un parking-relais se situe aux abords d'une gare ou autre arrêt de transports publics. Il permet aux automobilistes d'y laisser leurs voitures ou deux-roues afin de poursuivre leur voyage en transports publics. Les parkings-relais doivent être attractifs (accès facile, tarification avantageuse) et sûrs (protection des véhicules contre le vandalisme).

Le Plan directeur régional fixe les emplacements des parking-relais dans la Région: ils se trouvent aux gares d'Avenches, Payerne, Estavayer-le-Lac, Granges-Marnand, Lucens, Moudon.

La Communauté encourage:

- La valorisation des parking-relais. Elle veille à ce que le nombre de places soit suffisant et que l'offre fasse partie intégrante d'une politique de stationnement communale et intercommunale
- La création et l'extension de parkings-relais à l'extérieur de la Région: à Berne-Ouest, Chiètres, Anet, Avry, Romont, Yverdon-les-Bains, Lausanne-Nord (Vennes, Chalet-à-Gobet). Cette intention pourrait être soutenue par la prise en charge de places de parking, dans des projets de réalisation, destinés aux habitants de la Région
- La mise à disposition d'abris-vélos aux gares, en nombre suffisant et sécurisés contre le vandalisme (cf. aussi Mesure [MT31](#))
- la mise à disposition de vélos et de vélos électriques en libre-service aux gares des centres de la région

La Communauté régionale s'engage à soutenir ces démarches par des activités de communication et d'information.

La mise en œuvre des parkings-relais est échelonnée. La priorisation est définie en fonction de l'amélioration de l'offre des transports publics.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB évalue les besoins et définit les priorités de réalisation dans le cadre des programmes d'action pluriannuels. Elle veille à l'intégration de l'offre de parking-relais dans une politique de stationnement communale et à la coordination intercommunale de cette dernière.

Les communes accueillant un parking-relais proposent des sites pour la réalisation ou l'extension. Elles intègrent les parking-relais dans une politique de stationnement communale.

Opérativité et délais

Définition des parking-relais: tâche unique

Valorisations et réalisations: selon les programmes d'action pluriannuels et en parallèle aux horaires TP actualisés

Lignes d'action et associées

MT11 Assurer la coordination intercommunale des régimes de stationnement

MT22 S'engager pour des liaisons performantes entre les centres et les agglomérations (réseau régional principal)

MT31 Encourager l'aménagement des réseaux cyclables dans les bassins centraux

Références

PDCn VD, mesure A24 «Interfaces de transport et parkings d'échange»

Service de la mobilité du canton de Vaud (éd.), 2006, Vers une mobilité durable: les transports publics vaudois à l'horizon 2020. Stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics, Lausanne.

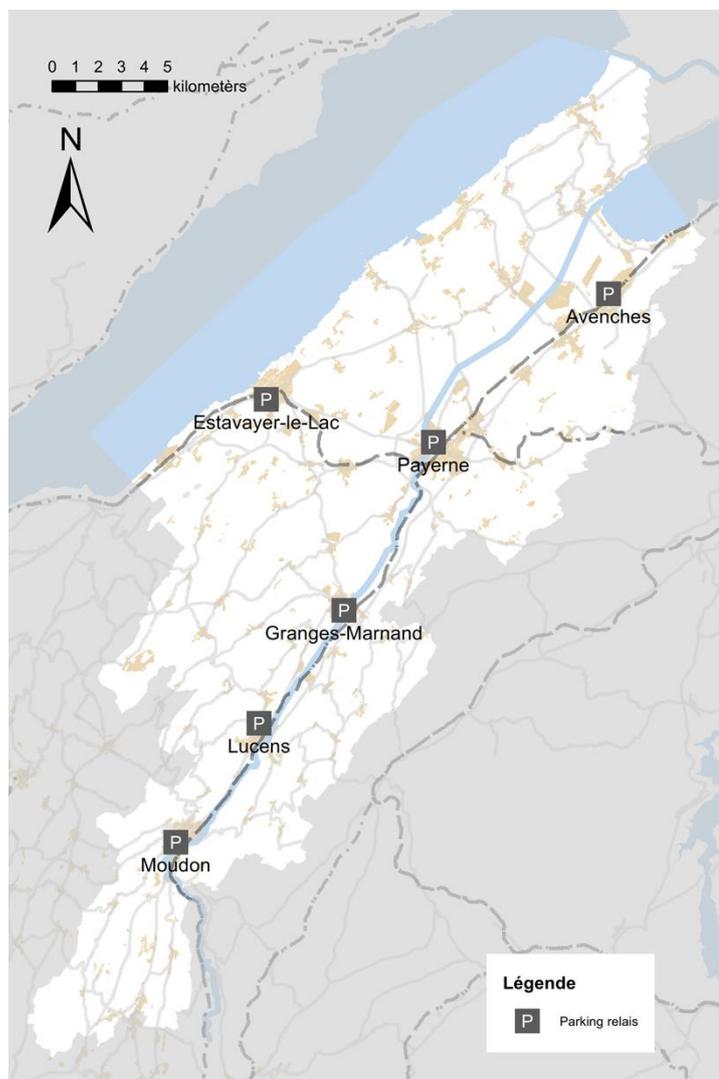


Figure 42 : Localisation des parking-relais



Figure 43 : Photographie, transport ferroviaire en Inde

4.2 Ligne d'action MT2: Augmenter l'importance des transports publics

Situation

L'infrastructure ferroviaire de la Broye comporte deux axes, Fribourg - Yverdon-les-Bains et Palézieux - Chiètres. Ces axes forment le réseau régional principal. Ils se croisent à Payerne, nœud de transbordement. L'offre actuelle en transports publics consiste en des lignes régionales. Des lignes de bus et de bus sur appel sont les composantes du réseau de rabattement. La Région est à l'écart des lignes intervilles et en périphérie des différents réseaux express régionaux (RER), centrés sur les agglomérations avoisinantes (Berne, Lausanne, Fribourg, Neuchâtel). Les bateaux de ligne sur les lacs de Neuchâtel et de Morat servent à la navigation de plaisance. Sur l'ensemble des déplacements dans la Région, la part des transports publics est très faible.

La ligne d'action a pour objectif d'améliorer la performance d'ensemble des transports publics de la Région, de sorte que ce mode absorbe une part plus grande des déplacements actuels et futurs. Par l'augmentation des relations au sein des bassins centraux et de celles vers les agglomérations, la Région doit proposer des alternatives attractives pour les déplacements en transports motorisés individuels. Il s'agit d'offrir des liaisons rapides et fréquentes pour les pendulaires et d'accompagner l'extension de l'offre par des mesures d'encouragement.

Objectifs

- Augmenter la part modale des transports publics
- Améliorer les liaisons au sein des bassins
- Améliorer la performance des liaisons entre les centres de la Région et les agglomérations par des trajets directs et des correspondances assurées
- Soigner l'image des gares et de leurs abords
- Augmenter l'efficacité du réseau de rabattement
- Favoriser le déplacement intermodal

Mesures

MT21 Améliorer la desserte dans les bassins centraux et les zones d'activités d'intérêt régional

MT22 S'engager pour des liaisons performantes entre les centres et les agglomérations

MT23 Garantir la desserte efficace du territoire

Mesure MT21: Améliorer la desserte dans les bassins centraux et les zones d'activités d'intérêt régional

La Communauté régionale œuvre au renforcement de la desserte à l'intérieur des bassins centraux dont notamment la cadence demi-horaire (toutes les 30 minutes) entre les centres de chaque bassin: en priorité pour les heures de pointe et, à long terme, pour toute la période des jours ouvrables, ainsi que la cadence horaire pour toutes les autres communes des bassins centraux.

La Communauté régionale veille à la desserte adaptée des sites d'activités d'importance régionale, par la réalisation des plans de mobilité de ces derniers et des plans de mobilité des entreprises.

Bassin central Payerne - Estavayer-le-Lac:

- cadence demi-heure entre Payerne et Estavayer-le-Lac, en train
- Desserte de l'Aéropôle par transports urbains

Bassin central d'entrée nord:

- cadence demi-heure entre Avenches et Domdidier (ligne Payerne - Morat)
- cadence horaire pour Saint-Aubin et Villars (en bus)

Bassin central Vallée moyenne:

- cadence demi-heure entre Moudon, Lucens et Granges-Marnand, en train

Les zones d'activités d'intérêt régional définies par la mesure U23 doivent bénéficier d'une desserte en transports publics (bus ou train) suffisante (cadence demi-horaire aux heures de pointe).

Acteurs impliqués et compétences

Les Cantons définissent les réseaux et la fréquence de la desserte.

La COREB est associée à la procédure de définition des réseaux dirigée par les Cantons. Elle veille à la cohérence régionale de la desserte en transports publics. Elle soutient les communes dans les tâches de coordination intercommunales.

Opérativité et délais

Selon modalités définies par les Cantons

Lignes d'action et activité associées

U1 Renforcer les centres

U2 Maîtriser l'urbanisation émergente

É22 Promouvoir les sites d'activités d'importance régionale

Références

PDCant FR, chapitre «Transports», thèmes 1 «Concept global des transports» et 2 «Transports publics»

PDCn VD, Mesure A21 «Infrastructures des transports publics»

Canton de Fribourg, Plan cantonal des transports

Mesure MT22: S'engager pour des liaisons performantes entre les centres et les agglomérations (réseau régional principal)

La Communauté régionale œuvre en faveur de liaisons performantes entre les centres de la Région, les centres régionaux voisins (Anet, Échallens, Morat, Oron-Palézieux, Romont) et les agglomérations (Lausanne-Morges, Genève, Berne, Fribourg, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Vevey-Montreux). Cette mesure concerne tous les moyens de déplacement (train, bus, bateau). La Région étant située en marge de plusieurs réseaux de grandes lignes, elle cherche l'obtention des améliorations par le chevauchement des différents réseaux.

Les liaisons interrégionales prioritaires sont les suivantes:

Lignes réseaux express régionaux (RER)

- Avenches - Payerne - Lucens - Moudon - Lausanne (train)
- Payerne - Avenches - Chiètres - Berne (train)
- Yverdon-les-Bains - Estavayer-le-Lac - Payerne - Fribourg (train)

Liaisons entre centres de la Région et agglomérations

- Saint-Aubin - Domdidier - Avenches - Fribourg (bus)
- Lucens - Moudon - Lausanne/Épalinges (bus)
- Moudon - Thierrens - Yverdon-les-Bains (bus)
- Payerne - Estavayer-le-Lac - Yverdon-les-Bains - Morges - Genève (train)

Liaisons entre la Région et centres hors région

- Moudon (- Lucens) - Romont (bus)
- Payerne - Romont (bus)
- Cudrefin - Neuchâtel (bateau)
- Avenches - Cudrefin - Anet (bus)

Les améliorations prioritaires sont les suivantes:

Lignes RER:

- Cadence demi-horaire de la ligne Fribourg - Payerne - Estavayer-le-Lac - Yverdon-les-Bains (RER Fribourg, 2013)
- Prolongation de la ligne Lausanne - Payerne jusqu'à Avenches - Morat (RER Vaud, 2015)
- Introduction d'une offre accélérée (de type regio express) Lausanne - Avenches aux heures de pointe (2015)
- Cadence horaire de la ligne Berne - Payerne (RER Berne, 2017)

Liaisons entre les centres de la Région et agglomérations

- Prolongation de la ligne de bus Lausanne - Moudon jusqu'à Lucens
- Obtention de la correspondance à Yverdon-les-Bains de la ligne Fribourg - Yverdon-les-Bains (RER Fribourg) avec les trains intervilles à destination de Genève-Aéroport et Lausanne
- Cadence horaire de la ligne de bus Fribourg - Avenches - Domdidier

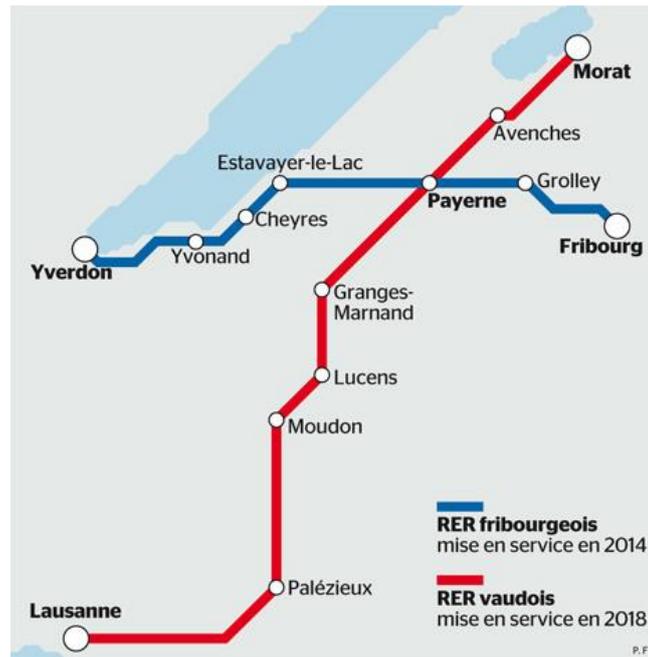


Figure 44 : Carte, liaison RER VD et FR

Acteurs impliqués et compétences

Les Cantons définissent les réseaux et la fréquence de la desserte.

La COREB est associée à la procédure de définition des réseaux dirigée par les Cantons. Elle veille à la cohérence régionale de la desserte en transports publics. Elle soutient les communes dans les tâches de coordination intercommunales.

Opérativité et délais

Selon modalités définies par les Cantons

Ligne d'action et mesure associées

U1 Renforcer les centres

MT12 Valoriser les parkings-relais pour voitures et deux-roues

Références

PDCant FR, chapitre «Transports», thèmes 1 «Concept global des transports» et 2 «Transports publics»

Canton de Fribourg, Plan cantonal des transports

PDCn VD, Mesure A21 «Infrastructures des transports publics»

Service de la mobilité du canton de Vaud (éd.), 2006, Vers une mobilité durable: les transports publics vaudois à l'horizon 2020. Stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics, Lausanne.

Mesure MT23: Garantir la desserte efficiente du territoire
(réseau régional secondaire)

La Communauté régionale s'engage en faveur d'un service de transports publics de qualité et financièrement réaliste. Cet engagement vise plus spécifiquement la desserte des communes et localités en dehors des bassins. En outre, il prend en compte les besoins des transports scolaires afin de les intégrer dans la mesure du possible dans l'offre des transports publics. Elle veille à la bonne desserte des centres et à l'obtention des correspondances avec les liaisons ferroviaires.

À long terme, la Communauté régionale œuvre en faveur d'une offre de transports publics en synergie avec l'offre de covoiturage de façon à privilégier l'offre adaptée.

Acteurs impliqués et compétences

Les Cantons définissent les réseaux et la fréquence de la desserte.

La COREB est associée à la procédure de définition des réseaux dirigée par les Cantons. Elle veille à la cohérence régionale de la desserte en transports publics. Elle soutient les communes dans les tâches de coordination intercommunales.

Opérativité et délais

Selon modalités définies par les Cantons

Mesures associées

MT13 Mettre en place un réseau social pour le covoiturage

U31 Assurer la coordination entre le développement résidentiel et les transports publics

Références

PDCant FR, chapitre «Transports», thèmes 1 «Concept global des transports» et 2 «Transports publics»

Canton de Fribourg, Plan cantonal des transports

Service de la mobilité du canton de Vaud (éd.), 2006, Vers une mobilité durable: les transports publics vaudois à l'horizon 2020. Stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics, Lausanne.



Figure 45 : Carte, routes balisées pour les vélos

4.3 Ligne d'action MT3: Encourager la mobilité douce

Situation

La mobilité douce regroupe le déplacement en deux-roues légers et à pied. Elle génère peu de nuisances environnementales et nécessite peu d'investissements en infrastructure. Elle offre un potentiel important pour les relations de proximité, les loisirs et le tourisme. Puisqu'une bonne partie de la Broye est située en plaine, la Région dispose de conditions idéales pour le vélo. Si, le plus souvent, les cheminements piétons sont une affaire communale, les liaisons dépassant les frontières des communes et des cantons exigent une coordination au niveau régional.

La mobilité douce est à promouvoir dans les rayons d'action appropriés. Il s'agit d'agir sur le tissu urbain et le comportement des habitants de sorte que leurs déplacements soient suffisamment courts pour pouvoir être effectués à pied ou à vélo. Les liaisons doivent être sûres et directes, en évitant des dénivelés importants et se situant dans les paysages de qualité. C'est donc la desserte à l'intérieur des bassins centraux de même que celle des équipements d'intérêt régional qui est à développer. Par ailleurs, le réseau de randonnées cyclistes et pédestres doit devenir plus attractif afin de correspondre au concept touristique régional des «vacances actives» (voir ligne d'action É3Tourisme). Dans ce sens, la mobilité douce est à concevoir en lien, d'une part, avec le développement urbain des centres et des bassins centraux et, d'autre part, avec celui de l'offre touristique.

Objectifs

- Permettre les déplacements à pied et à vélo par la proximité des affectations dans les centres et les localités
- Concevoir et aménager des réseaux cyclistes à l'intérieur des bassins centraux
- Développer l'accès attractif et sécurisé aux équipements d'importance régionale (et plus spécifiquement aux écoles)
- Concevoir et aménager des circuits pour la randonnée cycliste et pédestre

Mesures

MT31 Aménager les réseaux cyclables des bassins centraux

MT32 Compléter les réseaux de randonnée cycliste et pédestre

Mesure MT31: Encourager l'aménagement des réseaux cyclables dans les bassins centraux

La communauté régionale encourage l'aménagement des réseaux cyclables à l'intérieur des bassins centraux. Ces aménagements ont pour objectif l'encouragement de la pratique du vélo pour les déplacements au quotidien. Les réseaux comprennent notamment:

- l'accès aux gares
- l'accès aux sites d'activités d'importance régionale et aux équipements publics
- la disponibilité de places de stationnement aux nœuds des réseaux (gares, équipements publics, commerces)

La mesure comporte les éléments techniques suivants:

- la réalisation des pistes et voies cyclables selon les détails indiqués dans les cartes
- des mesures appropriées pour les carrefours reconnus comme étant problématiques
- la mise à disposition d'abris-vélos sécurisés (contre le vandalisme) aux lieux à haute fréquentation

Les besoins d'intervention (réfection, amélioration ou réalisation de nouvelles infrastructures) sont planifiés par les cantons et les communes.

Par ailleurs, la Communauté régionale encourage la mise à disposition de vélos en libre-service.

Acteurs impliqués et compétences

Les Cantons et les communes coordonnent les activités de réalisation et mise en valeur des réseaux cyclables.

La COREB participe à la mise en place des travaux et assume les tâches de coordination intercommunale.

Opérativité et délais

selon modalités définies par les Cantons

Mesures associées

MT32 Compléter les réseaux de randonnée cycliste et pédestre

MT12 Valoriser les parkings-relais pour voitures et deux-roues

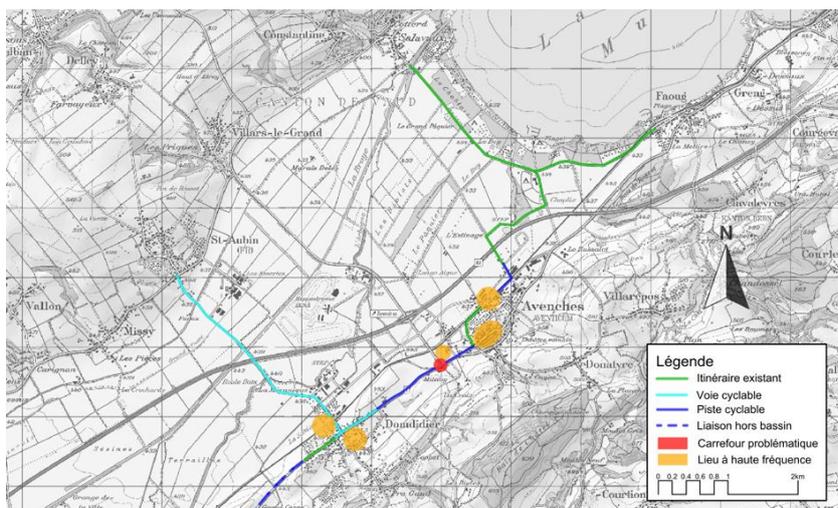
MT41 Coordonner les réseaux routiers cantonaux

U22 Collaborer au niveau intercommunal

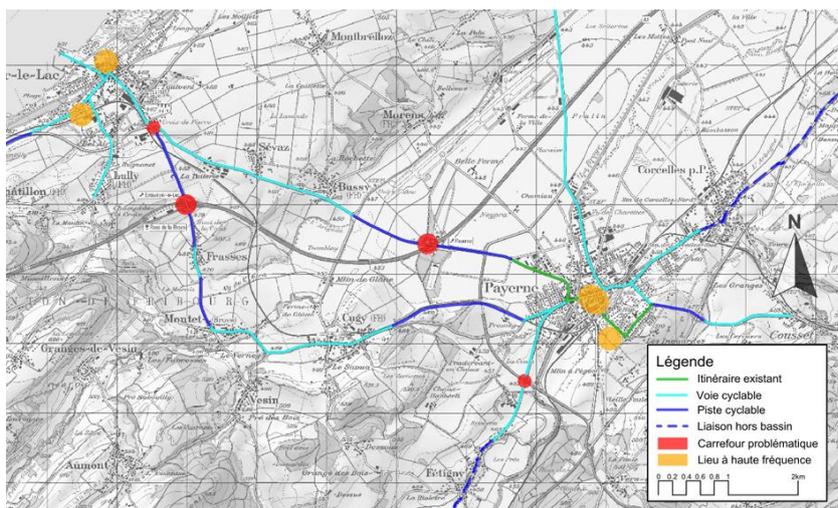
U14 Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres

Références

PDCant FR, chapitre «Transports», thème 5 «Réseau cyclable»
 Canton de Fribourg, 1995, Planification cantonale du réseau cyclable
 PDCn VD, Mesure A23 «Mobilité douce»
 Canton de Vaud, Service de la Mobilité, 2010, Stratégie de promotion du vélo à l'horizon 2020.
 Capirone M., Leupi D., Stadtherr L., 2008, Conception d'itinéraires cyclistes, Berne, Office fédéral des routes OFROU



Carte 1: Réseau cycliste dans le bassin central d'Avenches - Domdidier



Carte 2: Réseau cycliste dans le bassin central de Payerne - Estavayer-le-Lac



Carte 3: Réseau cycliste dans le bassin central de la Vallée moyenne

Mesure MT32: Compléter les réseaux de randonnée cycliste et pédestre

Le Plan directeur régional fixe le réseau régional de randonnées cyclistes et pédestres. Il retient les itinéraires définis par le Réseau Suisse Mobile, les itinéraires du réseau de chemins de randonnée portés à l'inventaire cantonal (pour le Canton de Vaud) et les autres itinéraires d'ordre cantonal et régional.

La Communauté régionale soutient le maintien, l'extension et la continuité des réseaux de randonnée cycliste et pédestre de façon à permettre des circuits attractifs. Elle veille à leur intégration dans les réseaux nationaux et cantonaux, à l'interface des réseaux avec la desserte en transports publics et à leur correspondance avec les aménités touristiques (hébergement, sites d'attraction, locations de vélos).

En complément aux itinéraires existants, et dans le cas de projets de revalorisation du cours d'eau de la Broye, la Communauté régionale encourage la réalisation d'un itinéraire cycliste qui longe la rivière.

Liste des itinéraires existants:

Itinéraires cyclables:

No	Itinéraire complet	Niveau	Tronçon situé dans la Broye
5	Route Mittelland: Romanshorn-Lausanne	national	Cudrefin-Estavayer-le-Lac
34	Route de l'Ancien Régime bernois: Estavayer-le-Lac-Baden	régional	Estavayer-le-Lac-Montagny
44	Jorat-Trois-Lacs-Emme; Lausanne-Burgdorf	régional	Moudon-Faug
63	Gros-de-Vaud-La Côte: Payerne-Rolle	régional	Payerne-Bercher
87	La Broye-La Gruyère: Payerne-Bulle	régional	Payerne-Montagny

Itinéraires pédestres:

No	Itinéraire complet	Niveau	Tronçon situé dans la Broye
2	Trans Swiss Trail: Porrentruy-Lugano	national	Cudrefin-La Sauge
4	Via Jacobi: Rorschach/Constance-Genève	national	Montagny-Payerne-Ropraz
71	Chemin des Trois-Lacs: Yverdon-les-Bains-Morat	régional	Cheyres-Estavayer-le-Lac-Cudrefin-La Sauge

Itinéraires Inline-Skate:

No	Itinéraire complet	Niveau	Tronçon situé dans la Broye
3	Mittelland Skate: Romanshorn - Estavayer-le-Lac/Neuchâtel	national	Faoug - Estavayer-le-Lac

Acteurs impliqués et compétences

La COREB et la Plate-forme de collaboration touristique évaluent les possibilités de mise en valeur des réseaux existants et les nécessités d'adaptation des réseaux.

Opérativité et délais

Définition du réseau: tâche unique

Extension du réseau: tâche circonstancielle

Mesures associées

MT31 Aménager les réseaux cyclables des bassins centraux

NP 46 Participer au projet de renaturation du cours d'eau de la Broye

É32 Devenir une des principales régions de Suisse pour les vacances actives

Références

La Broye à vélo, dépliant édité par l'ATB

SuisseMobile, www.schweizmobil.ch

La Suisse à vélo, www.veloland.ch

La Suisse à pied, www.wanderland.ch

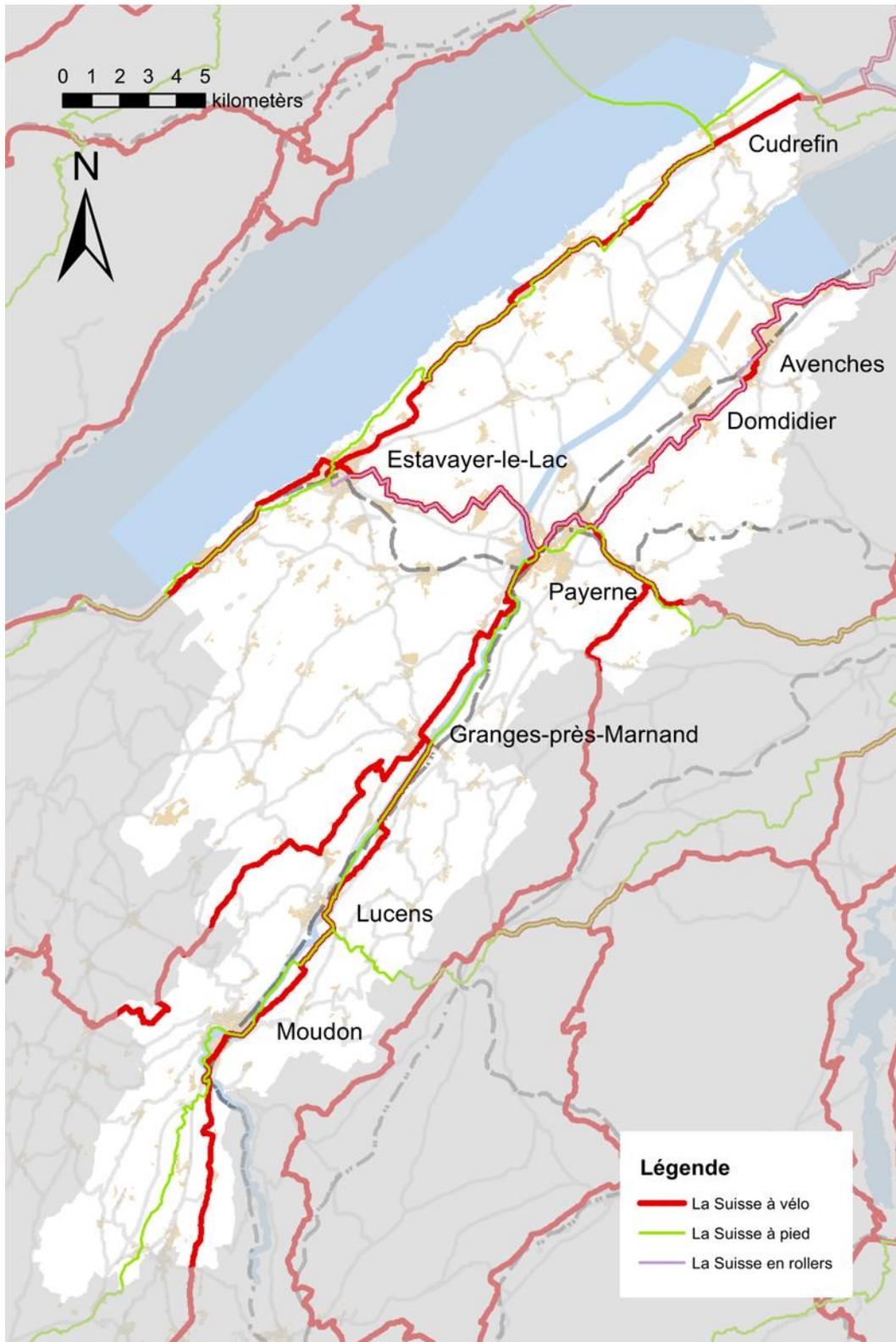


Figure 50 : Itinéraires cyclistes et pédestres (nationaux, de travail/école, de cyclotourisme)



Figure 51: Photographie de la traversée de Dompierre/FR

4.4 Ligne d'action MT4: Canaliser les transports motorisés individuels

Situation

La Broye dispose d'un réseau pour les transports motorisés individuels (TMI) d'une qualité exceptionnelle. La voiture est le moyen de déplacement privilégié dans la Région et ce sera aussi le cas pour les années à venir. Au stade actuel, l'offre n'est pas concurrencée par les transports publics, d'autant plus que le réseau routier dispose dans l'ensemble encore de capacités suffisantes pour accueillir du trafic supplémentaire.

Néanmoins une telle croissance peut porter des entraves aux avantages actuels. En sont particulièrement concernés les villages traversés par les routes de transit.

Le réseau routier doit permettre aux véhicules motorisés l'accès à tous les endroits de la région et à la qualité souhaitée. La ligne d'action concernant les TMI poursuit l'objectif de soigner la qualité actuelle des réseaux. En parallèle, il s'agit d'encourager l'usage approprié (plutôt que généralisé) des TMI: la régulation passe par la maîtrise du stationnement et le partenariat avec les autres modes de déplacement (transports publics et mobilité douce). La ligne d'action MT1 «Améliorer la complémentarité entre les offres de transport existantes» donne suite aux mesures correspondantes.

L'adaptation des traversées de localités avec pour but, d'une part, d'éviter le trafic de transit et d'autre part, d'augmenter la qualité des espaces publics est également une préoccupation. La réalisation et l'entretien des réseaux routiers est la tâche des cantons et des communes. Dans ce contexte, la situation intercantonale de la Broye exige une coordination accrue, puisque les réseaux s'alternent. La Communauté régionale se propose en complément pour les tâches de coordination intercommunale et la collaboration avec les services cantonaux.

Objectifs

- *Soigner le réseau existant*
- *Dans les localités, séparer les routes à vocation de trafic de transit des routes à utilisation multifonctionnelle (p. ex. en instaurant des zones de rencontre là où cela s'avère possible)*
- Valtraloc

Mesures

T41 Coordonner les réseaux routiers cantonaux

T42 Distinguer les routes de transit des routes à utilisation multifonctionnelle

Mesure T41: Coordonner les réseaux routiers cantonaux

<i>Explications</i>	<p>Le PDCant FR et le PDCn VD définissent les réseaux routiers d'importance cantonale. Dans le Canton de Vaud, cette définition est précisée par les lignes directrices relatives au réseau routier 2030 (RoC 2020).</p> <p>En ce qui concerne l'échelle régionale, dans le Canton de Vaud, les régions participent à la définition des priorités d'intervention sur le réseau les concernant. Par contre, dans le Canton de Fribourg, ils n'interviennent pas directement dans la planification des réseaux, la tâche étant exclusivement cantonale.</p> <p>Le Canton de Fribourg et le Canton de Vaud coordonnent leurs activités relatives aux réseaux routiers cantonaux. Ceci concerne la définition des mesures d'entretien et des priorités d'investissement. L'objectif est le développement d'un réseau routier structurant intercantonal et en correspondance avec les deux stratégies cantonales.</p>
<i>Acteurs impliqués et compétences</i>	<p>Les Cantons, représentés par le Service des ponts et chaussées (FR) et le Service des routes (VD) coordonnent leurs activités.</p> <p>La COREB est associée au suivi des démarches et mesures des Cantons. Elle informe les Cantons de ses préoccupations et propositions.</p>
<i>Opérativité et délais</i>	<p>Selon modalités définies par les Cantons</p>
<i>Mesure associée</i>	<p>MT31 Encourager l'aménagement des réseaux cyclables dans les bassins centraux</p>
<i>Références</i>	<p>PDCant FR, chapitre «transports», point 3 «Trafic individuel motorisé»</p> <p>PDCn VD, mesure A22 «réseaux routiers»</p> <p>Canton de Vaud, dept des infrastructures, service des routes, 2010, <i>Routes cantonales à l'horizon 2020: lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020)</i></p>

Mesure T42: Distinguer les routes de transit des routes à utilisation multifonctionnelle

La Communauté régionale s'engage à ce qu'à l'intérieur des localités, les routes à vocation de trafic de transit soient distinguées des routes à utilisation multifonctionnelle. Elle veille à ce que l'espace-rue soit à chaque fois aménagé en fonction de la vocation recherchée.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB veille à la prise en compte de la canalisation des flux des transports motorisés individuels dans le cadre de l'examen des Plans d'aménagement locaux.

Opérativité et délais

Tâche permanente

Références

PDCant FR, chapitre «Transports», thème 3 «Trafic individuel motorisé»

Service des ponts et chaussées du canton de Fribourg (éd.), 1993, Valorisation des espaces routiers en traversée de localité «Valtraloc», Fribourg.

Département des infrastructures du canton de Vaud (éd.), 1999, Espaces publics: rue de villages, Lausanne.



Figure 52 : Photographie de la piste de l'Aérodrome de Payerne

4.5 Ligne d'action T5: Définir les enjeux régionaux en matière d'aviation civile

Situation

La Région de la Broye dispose d'un aérodrome militaire lequel est également ouvert à l'aviation civile. Cette exploitation s'effectue dans le cadre du complexe industriel et technologique de l'Aéropôle qui verra s'implanter des entreprises actives dans le domaine aéronautique, créant de nombreuses places de travail. En outre, l'aérodrome est exploité par l'aviation d'affaires, pour autant que celle-ci soit en lien avec l'économie régionale.

Les conditions d'utilisation de l'aérodrome par le trafic aérien sont définies par le Plan sectoriel des infrastructures routières de la Confédération et le règlement d'exploitation de l'Aéropôle. Le nombre de mouvements est limité à 8'400 vols par année.

En complément à ces bases, la Région doit prendre en compte le trafic au sol généré par l'aviation civile et l'Aéropôle. Il s'agit de proposer des offres adaptées aux employés et visiteurs et de canaliser les déplacements de clients.

Objectifs

Organiser de manière rationnelle les déplacements des employés de l'Aéropôle

Amoinrir les mouvements de véhicules aux abords et sur le site

Mesures

La Ligne d'action MT5 ne comporte pas de mesures propres. Les objectifs à atteindre sont prises en compte par les mesures suivantes:

U23 «Définir les sites d'activités d'importance régionale» (parties consacrées à l'Aéropôle)

MT21 «Améliorer la desserte dans les bassins centraux et les zones d'activités d'intérêt régional»

Mesure MT51 : Transports aériens

5. Stratégie de collaboration régionale

Problématique

Dans le domaine du développement territorial, la collaboration entre la sphère politique, les administrations et la science (la recherche et l'observation) devient actuellement plus intense. De même, les coordinations horizontale (entre les régions) et verticale (entre la Confédération, les cantons, les régions et les communes) vont en augmentant. Ceci rend la conduite des politiques territoriales plus dynamique mais également plus complexe et plus exigeante.

La collaboration régionale est un facteur clé pour la mise en œuvre du Plan directeur régional. C'est pourquoi une stratégie de collaboration régionale est formulée ici. Elle se veut être complémentaire et transversale aux stratégies thématiques.

Objectifs

- Concerter et équilibrer le développement entre les parties fribourgeoise et vaudoise
- Appliquer une collaboration interactive
- Soigner la relation entre la prise de décision politique et le savoir spécialisé
- Conforter la COREB dans le pilotage des politiques territoriales
- Adapter les périmètres aux projets
- Apprendre des expériences et faire circuler les connaissances

Ligne d'action

- C1** Mettre en œuvre les stratégies
- C2** Organiser la collaboration intercommunale

5.1 Ligne d'action C1: Mettre en œuvre les stratégies et mesures

Situation

Par stratégie nous entendons la volonté de mettre en œuvre le projet de territoire avec les moyens dont dispose la Communauté régionale.

La ligne d'action C1 définit le cadre opérationnel qui permet aux acteurs institutionnels – COREB, cantons et communes – de mener à bien le projet de territoire.

Dans ce contexte, le Plan directeur régional s'appuie sur le fonctionnement actuel de la COREB et des deux organismes régionaux, l'ARBV (VD) et l'AsCoBroye (FR). Les deux organismes sont compétents pour les points concernant leurs territoires. La COREB assure la coordination et veille aux aspects intercantonaux.

Objectifs

- Adapter les objectifs aux moyens disponibles
- Organiser le suivi des dossiers

Mesures

C11 Élaborer des programmes d'actions

C12 Évaluer l'action régionale

Mesure C11: Élaborer des programmes d'actions

Suite à l'approbation du Plan directeur régional, la Communauté régionale élabore des programmes d'actions pluriannuels en collaboration avec les services cantonaux concernés (cf. mesure C11). En principe, ces programmes s'orientent au calendrier des programmes de législature cantonaux.

Les programmes définissent les tâches à réaliser dans la période concernée. Ils s'adaptent aux moyens et capacités disponibles des instances régionales et cantonales.

Les programmes portent sur l'ensemble des thèmes traités dans le Plan directeur régional (aménagement du territoire, mobilité et transports) et la Stratégie économique régionale. Ils peuvent inclure d'autres thèmes actuels (p.ex. société, gestion des déchets).

Les programmes précisent les instances et acteurs responsables de la réalisation. Ce sont:

	NIVEAU REGIONAL	CANTON DE FRIBOURG	CANTON DE VAUD
Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> Commission d'aménagement du territoire (à créer) Commission économique 	<ul style="list-style-type: none"> Service des constructions et de l'aménagement SeCA Service des biens culturels Service archéologique 	<ul style="list-style-type: none"> Service du développement territorial SDT Service immeubles, patrimoine et logistique SIPAL
Nature et paysage	<ul style="list-style-type: none"> Groupe de travail NP 	<ul style="list-style-type: none"> Bureau de la protection de la nature et du paysage PNA 	<ul style="list-style-type: none"> Service des forêts, de la faune et de la nature SFFN
Mobilité et transports	<ul style="list-style-type: none"> Commission des transports 	<ul style="list-style-type: none"> Service des transports et de l'énergie STE Service des ponts et chaussées SPC 	<ul style="list-style-type: none"> Service de la mobilité ST Service des routes SR
Économie	<ul style="list-style-type: none"> Commission économique Commission tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> Promotion économique Union fribourgeoise du tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> Service de l'économie, du logement et du tourisme SELT

Acteurs impliqués et compétences

La COREB élabore les programmes d'actions et désigne les instances compétentes pour la réalisation des intentions.

Les services cantonaux sont associés à l'élaboration des programmes.

Opérativité et délais

Tâche récurrente, tous les 4 ans.

Réalisation du premier programme d'actions: Début 2012

Mesure associée

C12 Évaluer l'action régionale

Mesure C12: Évaluer l'action régionale

La Communauté régionale évalue régulièrement l'action régionale, ensemble avec les services cantonaux concernés. Cette évaluation doit notamment porter sur les aspects suivants:

- le volet opérationnel et les suivis des tâches définies par le Plan directeur régional et les Programmes d'actions
- l'actualisation des objectifs fixés
- la prise en compte des modifications des politiques d'aménagement du territoire fédéral et cantonal
- la définition de contenus complémentaires au Plan directeur régional actuel, selon les besoins
- à long terme, la définition de la fin de validité du présent Plan directeur régional.

L'évaluation se fait à la fin de la durée de validité d'un programme d'actions et sert à la définition du programme d'actions suivant.

Acteurs impliqués et compétences

La COREB évalue l'action régionale.
Les services cantonaux sont associés à l'élaboration des programmes.

Opérativité et délais

Tâche récurrente: 2011, 2015, 2019

Mesure associée

C11 Élaborer des programmes d'actions

5.2 Ligne d'action C2: Organiser la collaboration intercommunale

<i>Situation</i>	<p>La collaboration régionale en matière d'aménagement du territoire concerne, soit l'ensemble du territoire de la Région, soit seulement une partie des communes. Dans les deux cas, les avantages autant que les charges et les risques doivent être partagés à l'échelle régionale ou intercommunale.</p> <p>Par ailleurs, pour les communes de petite taille, il devient de plus en plus difficile de donner suite aux exigences en matière d'aménagement du territoire. La collaboration intercommunale peut alors permettre de synergies. La Communauté régionale doit encourager ce type de collaboration.</p>
<i>Mesures</i>	<p>C21 Offrir une plate-forme de collaboration</p> <p>C22 Développer des modalités de distribution des bénéfices et charges</p> <p>Mesure C21: Offrir une plate-forme de collaboration</p> <p>La Communauté régionale se propose aux communes pour la mise en place, la coordination, le suivi et l'évaluation de la collaboration intercommunale. Cette offre concerne plus particulièrement les domaines suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la définition de l'offre en matière de transports publics • les projets de sites d'activités d'intérêt régional, d'infrastructures et équipements publics intercommunaux • les modalités de distribution des bénéfices et charges • les schémas directeurs ou autres planifications intercommunaux
<i>Acteurs impliqués et compétences</i>	La COREB se propose aux communes en tant que plate-forme pour la collaboration intercommunale.
<i>Opérativité et délais</i>	Modalités définies dans le cadre des projets
<i>Mesures associées</i>	<p>C22 Appliquer des modalités de distribution des bénéfices et charges</p> <p>U22 Collaborer au niveau intercommunal</p> <p>U14 Localiser et maintenir les services publics à vocation régionale dans les centres</p> <p>U34 Partager l'infrastructure et l'équipement publics</p>

Mesure C22: Développer des modalités de distribution des bénéfices et charges

Explication

Lors de la conception de projets, on se rend souvent compte que des organisations spatiales cohérentes sont refusées parce qu'elles auraient pour conséquence une distribution inégale des bénéfices, des charges, des nuisances ou des risques entre les communes. Afin de ne pas désavantager l'une ou l'autre commune, on cherche à trouver une modalité de redistribution. Bien entendu, de telles modalités existent déjà, notamment pour les infrastructures intercommunales. Plusieurs projets pilotes sont actuellement lancés en Suisse et veulent étendre le principe sur les politiques territoriales.

La Communauté régionale s'engage dans le développement de modalités de distribution des bénéfices et charges. Deux approches sont possibles:

- approche par projet: si le projet, son emplacement et ses implications sont connus, il s'agit de réunir toutes les communes concernées par le projet et ses implications
- approche par les acteurs: si plusieurs communes décident de lancer un projet commun (p.ex. une zone artisanale intercommunale), elles trouvent une modalité de distribution des bénéfices et charges correspondantes

Acteurs impliqués et compétences

La COREB se renseigne sur les systèmes existants. Elle soutient les communes dans le développement de systèmes.

Les Communes concernées par un projet qui requiert un tel système s'engagent pour son développement et son application.

Opérativité et délais

Tâche circonstancielle, à poursuivre en fonction des projets

Mesure associée

C21 Offrir une plate-forme de collaboration

Référence

ARE – Office du développement territorial, www.are.admin.ch (Thème «Espace rural»)

Sources :

<i>Lois cantonales</i>	Canton de Fribourg, 1983, Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, du 9.5.1983 Canton de Vaud, 1985, Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, du 4.12.1985
<i>Guides cantonaux</i>	Canton de Fribourg, Service des constructions et de l'aménagement, 2003, <i>Guide pour l'élaboration du PDR</i> Canton de Vaud, Service de l'aménagement du territoire (SAT), 2005, <i>Guide pour la planification intercommunale et régionale</i>
<i>Plan directeurs cantonaux</i>	Canton de Fribourg, Service des constructions et de l'aménagement, 2002, <i>Plan directeur cantonal</i> (PDCant) et actualisations permanentes Canton de Vaud, Service du développement territorial, <i>Plan directeur cantonal</i> (PDCn), volet stratégique et volet opérationnel, 1 ^{er} août 2008.
<i>Plan sectoriels cantonaux</i>	Canton de Fribourg, Service des transports et de l'énergie, <i>Plan cantonal des transports</i> , 2006 Canton de Fribourg, 1995, <i>Planification cantonale du réseau cyclable</i> Canton de Fribourg et Canton de Vaud, 1982, <i>Plan directeur intercantonal (FR/VD) de la Rive sud du Lac de Neuchâtel et des rives du Lac de Morat</i> Canton de Fribourg, 2002, Plan d'affectation cantonal créant des réserves naturelles sur la rive sud du lac de Neuchâtel Canton de Vaud, Décision du 4 octobre 2001 de classement des réserves naturelles de la rive sud du lac de Neuchâtel
<i>Inventaires</i>	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP) Inventaire fédéral des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale Inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale Inventaire fédéral des hauts-marais et des marais de transition d'importance nationale Inventaire fédéral des bas-marais d'importance nationale Inventaire fédéral des sites de reproduction des batraciens Inventaire fédéral des prairies maigres Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites IMNS/VD Inventaire cantonal des corridors à faune VD
<i>Urbanisation, aménagement du territoire</i>	Agglomération Lausanne-Morges, <i>Schéma directeur de l'Ouest lausannois</i> , www.ouest-lausannois.ch ADNV – Association pour le développement du Nord vaudois, 2006, <i>Stratégie régionale d'aménagement</i> ARE – Office fédéral du développement territorial, 2011, <i>Projet de territoire Suisse</i> , Berne. Bosshardt Max & al., <i>Comment développer les zones villas de façon durable?</i> , projet de recherche en cours dans le cadre du PNR54 (2007-2009) Canton de Vaud/Service du développement territorial, 2011, <i>Méthode pour délimiter le périmètre des centres</i> , Lausanne, 28 janvier 2011 Chôros (Laboratoire dynamiques territoriales) et al., 2005, <i>Le registre du futur: projet territorial, Lignes directrices pour le PDR du district de Nyon</i> , Conseil régional du district de Nyon, Commune de Nyon, État de Vaud Ecopolis21, 2005, <i>Rapport d'évaluation du projet de Plan directeur cantonal (PDCn) pour la région de la Broye</i> , Lausanne ETH Studio Basel, 2006, <i>La Suisse – un portrait urbain</i> , Basel, Birkhäuser-Verlag Feddersen & Klostermann (dir.), 2001, <i>Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois, étude test</i> , Lausanne, État de Vaud/Service d'aménagement du territoire mrs partner SA, Wuest & Partner SA & CSD ingénieurs conseils SA, 2010, <i>IKEA Broye, étude de faisabilité concernant l'implantation d'un magasin IKEA dans la Broye</i> , rapport définitif, novembre 2010.

- Office fédéral de la statistique, 2006, *Statistique de l'état annuel de la population (ESPOP)*, 2005, Neuchâtel
- Ruegg Jean (dir.), 2005, *Les territoires intermédiaires: modalités de régulation de l'urbanité désancrée, à partir d'analyses morphologiques et phénoménologiques*, Fribourg/Lausanne/Zurich, Unité de géographie de l'Uni. de Fribourg/CEAT/Büro Z Urbaplan, 2008, *Zone d'activités d'intérêt régional «Rose de la Broye»*, du 23 juin 2008, Préfecture du district de la Broye, Communes d'Estavayer-le-Lac, Les Montets, Lully, Sévaz (document confidentiel)
- Ville de Berthoud, *Stratégie d'occupation de la vieille ville*, www.altstadt-burgdorf.ch
- Ville de Porrentruy, *Habiter le centre ancien de Porrentruy*, www.jura.ch/rehabilitation
- Ville de Granges (SO), *valorisation du patrimoine moderne*, www.grenchen.ch
- Nature, paysage, environnement
- Berthoud G., Lebeau R. P., Righetti A., 2004, *Réseau écologique national REN*, rapport final, Berne, Office fédéral de l'environnement, Cahier de l'environnement 373
- AMAibach Sàrl & Groupe de travail RER Broye, 2003, *Revitalisation écologique de la Basse-Broye*, rapport final, Oron/Lully, COREB
- Transports, mobilité
- ATB (Association du tourisme broyard), *La Broye à vélo*, dépliant
- Canton de Fribourg, service des ponts et chaussées du (éd.), 1993, *Valorisation des espaces routiers en traversée de localité «Valtraloc»*
- Canton de Vaud, dept des infrastructures, service des routes, 2010, *Routes cantonales à l'horizon 2020: lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020)*
- Canton de Vaud, Service de la Mobilité, 2010, *Stratégie de promotion du vélo à l'horizon 2020*.
- Canton de Vaud, service de la mobilité, 2006, *Vers une mobilité durable: les transports publics vaudois à l'horizon 2020. Stratégie cantonale de développement et planification du réseau des transports publics*
- Canton de Vaud, service de la mobilité, 2005, *Les territoires de nos déplacements*
- Canton de Vaud, Département des infrastructures du, 1999, *Espaces publics: rue de villages*
- Capirone M., Leupi D., Stadtherr L., 2008, *Conception d'itinéraires cyclistes*, Berne, Office fédéral des routes OFROU
- Muggli Rudolf, 2002, *Installations à forte fréquentation. Meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire*, Berne, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage OFEFP, Office fédéral du développement territorial ARE, Cahier de l'environnement no 346
- La Suisse à vélo, www.veloland.ch
- La Suisse à pied, www.wanderland.ch
- Économie
- Canton de Fribourg, Promotion économique, 2007, *Stratégie régionale 2008-2011: manuel à l'intention des associations régionales*
- Canton de Vaud, SELT, 2007, *Programme cantonal 2008-2011 de mise en œuvre de la Nouvelle Politique régionale*
- COREB (Commission du tourisme), 2005, *Rapport d'analyse d'un concept Broye Tourisme et propositions*, Lully
- Carnazzi Weber Sarah & Hoppe Merja, 2007, *Zones économiques en redéploiement: évaluation et révision des critères de délimitation*, rapport final, Zurich, Crédit suisse
- Ecopolis21, 2007, *Patrimoine et tourisme dans la Broye*, rapport de travail, Lausanne
- Karth Christel, 2005, *Marketing territorial: étude prospective pour la région de la Broye*, mémoire de diplôme, Fribourg, Haute École de gestion