Coreb
Communauté régionale de la Broye

DISTRICT DE LA BROYE

Plan directeur régional intercantonal de la Broye

PLAN DIRECTEUR REGIONAL DE LA BROYE-VULLY



Rapport explicatif

Version consultation publique

Mai 2026

Table des matières

1 Introduction 3

1.1 Historique et coordination intercantonale 3

1.2 Structure du PDR de la Broye 4

1.3 Structure du rapport explicatif 7

2 Processus participatifs 8

2.1 15 septembre 2020 : zones d'activités, infrastructures publiques et mobilité 8

2.2 17-18 mars 2022 : zones d'activités fribourgeoises et vaudoises 8

2.3 5 mars 2024 : zones d'activités de la Broye-Vully 8

3 Urbanisation 10

3.1 Territoire d'urbanisation 10

3.2 Réseau de centres 11

3.3 Zones d'activités et pôles de développement 15

4 Mobilité 23

4.1 Stratégie mobilité 23

4.2 Transports publics 23

4.3 Mobilité combinée et partagée 27

4.4 Transport individuel motorisé (TIM) 31

4.5 Mobilité douce – vélos 34

4.6 Mobilité douce – piétons 42

4.7 Stationnement 43

4.8 Grands générateurs de trafic 43

5 Rives des lacs 44

6 Environnement 50

6.1 Protection de l'air et contre le bruit 50

6.2 Gestion globale des eaux 52

6.3 Alimentation en eau potable 54

7 Conclusion 55

8 Annexes 56

Liste des figures

Figure 1 : Structure du plan directeur régional de la Broye 5
Figure 2 : Centre cantonal de Payerne 12
Figure 3 : centre régional d'Avenches 12
Figure 4 : Centre régional de Lucens 12
Figure 5 : centre régional de Moudon 12
Figure 6 : Carte de localisation des P+R / B+R 30
Figure 7 : Réseaux cyclables utilitaires cantonaux et compléments régionaux 38
Figure 8 : Processus du Plan directeur régional 55

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sommaire des équipements de loisirs des communes disposant de fenêtres sur la rive sud du lac de Neuchâtel 44
Tableau 2 : Sommaire des équipements de loisirs des communes vaudoises du lac de Morat 45
Tableau 3 : Planification des STEP régionales de la Broye 53

1 Introduction

1.1 Historique et coordination intercantonale

Un projet de plan directeur régional intercantonal sur le territoire de la Broye fribourgeoise et vaudoise (PDR Broye) a débuté dès 2004. Un premier projet a été préavisé par le service du développement territorial (SDT, Vaud) et le service des constructions et de l'aménagement (SeCA, FR) en 2012. En raison de circonstances politiques et légales, notamment la révision des plans directeurs cantonaux de Fribourg (PDCant) et Vaud (PDCn), le PDR a été mis en attente. Dès 2018, les travaux d'élaboration du PDR ont repris et ont dû être réorientés en fonction des nouvelles exigences cantonales. Dans cette perspective, les modalités d'élaboration du PDR ont été discutées entre la Coreb et les Conseillers d'Etat des deux cantons en charge de l'aménagement du territoire. Depuis lors, les études préliminaires, à savoir, le programme des études et le diagnostic territorial, ont été établis et validés par le comité de pilotage du projet et par les Services de Vaud et Fribourg.

Fin 2019, la Coreb a lancé un appel d'offre pour l'élaboration des volets stratégique et opérationnel du PDR Broye. Le PDR vient compléter et préciser les dispositions des plans directeurs cantonaux fribourgeois et vaudois. Le canton de Fribourg a fixé un délai de 3 ans à partir de l'approbation du plan directeur cantonal pour l'élaboration des plans directeurs régionaux, soit en août 2023. Dans cette perspective, la Coreb a décidé de ne traiter que le contenu minimal exigé par la loi fribourgeoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC), qui est le suivant :

- L'urbanisation (y compris la stratégie de gestion des zones d'activités) ;
- La mobilité ;
- L'environnement ;
- Les rives de lac.

Lors de la séance politique du 18 juin 2018, réunissant les représentants cantonaux et communaux vaudois et fribourgeois, il a été convenu que la coordination entre les deux cantons se ferait de la manière suivante :

- Le contenu du PDR sera calqué sur les dispositions légales fribourgeoises, vu que la LATeC n'établit pas de contenu spécifique pour les planifications directrices intercommunales ;
- Le volet stratégique sera développé en commun entre les parties vaudoises et fribourgeoises alors que le volet opérationnel sera élaboré de manière différenciée par canton ;
- Les procédures de légalisation seront coordonnées.

Le volet stratégique ou programme d'aménagement régional, a été déposé auprès des Cantons au milieu de l'année 2021, puis adapté suite aux retours de ces derniers pour être finalisé et validé par le COPIL (comité de pilotage) en janvier 2022. Les travaux d'élaboration du volet opérationnel ont été entrepris de janvier 2022 à août 2022, moment du dépôt du dossier du PDR auprès des deux Cantons pour une mise en examen préalable. Le Canton de Fribourg a rendu son préavis le 17 février 2023, celui du Vaud le 4 juillet 2023.

En juin 2022, le COPIL a décidé de scinder le PDR pour la dernière phase des travaux liés au volet opérationnel. Aussi, afin d'avoir un document propre à chaque région (Broye et Broye-Vully), deux PDR sont réalisés, respectant les bases légales de chaque canton. En effet, il ne s'agit là que d'une manière de simplifier les procédures et l'appropriation des documents, notamment dans la mise en œuvre des mesures. De plus, le PDR ayant toujours été élaboré jusqu'alors d'un seul tenant, la complémentarité a toujours été assurée pour les deux régions. Cette complémentarité est d'autant plus garantie par la gouvernance mise en place où des membres du comité exécutif de la Coreb faisaient partie tant des groupes de travail vaudois que fribourgeois, La Région a joué son rôle de lien entre les deux districts pour assurer cette complémentarité entre les deux PDR. Enfin, l'intercantonalité reste assurée au travers du volet stratégique intercantonal, et de proposition de mesures s'appliquant aux deux régions.

La complémentarité du PDR est présente également au niveau des planifications supérieures, à savoir les Plans directeurs cantonaux vaudois et fribourgeois. En effet, les Plans directeurs cantonaux définissent les stratégies cantonales (VD/FR) en matière d'aménagement du territoire et répartissent les tâches à accomplir pour leur mise en œuvre. Le PDR s'attache, quant à lui, à concrétiser et affiner les stratégies définies dans les Plans directeurs cantonaux. En ce sens, le PDR est complémentaire aux plans directeurs cantonaux puisqu'il se conforme à leurs exigences tout en pouvant affiner les stratégies et, le cas-échéant, pouvant entraîner des adaptations des plans directeurs cantonaux.

Thématiques facultatives

Dans le processus d'élaboration du diagnostic, un questionnaire a été adressé aux communes en 2018, ceci afin de brosser un portrait de la Région et identifier les enjeux. Cette analyse a fait ressortir que les thématiques liées aux infrastructures publiques, à l'aviation, à la nature et au paysage ainsi qu'au tourisme sont importantes pour la Région. Ces thématiques plébiscitées ont donc, dans un premier temps, été intégrées dans l'élaboration du Programme d'aménagement régional (qui constitue le volet stratégique du PDR).

A la suite de la consultation des services vaudois et fribourgeois, ainsi que des communes broyardes au cours de l'automne 2021, le COPIL a choisi de retirer les thématiques facultatives du PDR. En effet, le traitement de ces éléments à un niveau intercantonal se révèle complexe en raison des différences entre les deux plans directeurs cantonaux. Cette décision est également motivée par le délai imposé sur le canton de Fribourg, qui ne laisse pas la marge de temps nécessaire pour procéder à des discussions et réflexions sur les possibilités d'entente du traitement des thématiques facultatives. Le PDR s'articulera donc strictement autour des thématiques obligatoires telles que définies dans la législation fribourgeoise.

D'autre part, ces thématiques ont la possibilité d'être traitées et intégrées à d'autres échelles et par d'autres acteurs. La Coreb participe déjà aux réflexions concernant les Infrastructures publiques de portée régionales. L'Aviation fait l'objet, au niveau régional, d'une gestion de l'exploitation civile entre la Coreb, swiss aeropole et la Confédération. Les périmètres et installations militaires figurent sur la carte de synthèse à titre indicatif et sont régis par le droit fédéral. La thématique Nature et Paysage est intégrée dans les planifications cantonales et communales, sur la base des résultats des études paysagères régionales de 2010[1] et 2016[2]. Le présent PDR traitera néanmoins du volet Rive des Lacs qui constitue un chapitre en soi. La thématique Tourisme sera traitée par les organes cantonaux et régionaux en charge de la promotion touristique, selon un calendrier différencié. La thématique environnement, qui prévoyait l'établissement d'étude de faisabilité environnementale pour les infrastructures (publiques et touristiques) régionales a également été revue et adaptée.

1.2 Structure du PDR de la Broye

Le plan directeur régional intercantonal de la Broye est constitué de plusieurs éléments, ayant une portée liante (volet stratégique et opérationnel) ou non (autres documents), et sont représentés sur le schéma ci-après :

[1] Stratégie nature paysage rapport - décembre 2010 - Paysagestion/Maillefer&Hunziker mandaté par la Communauté régionale de la Broye

[2] Projet de contributions à la qualité du paysage de la région de la Broye, janvier 2016, CSD Ingénieurs, Verzone Woods Architectes et La Cové sa, mandatés par les cantons de Vaud et Fribourg

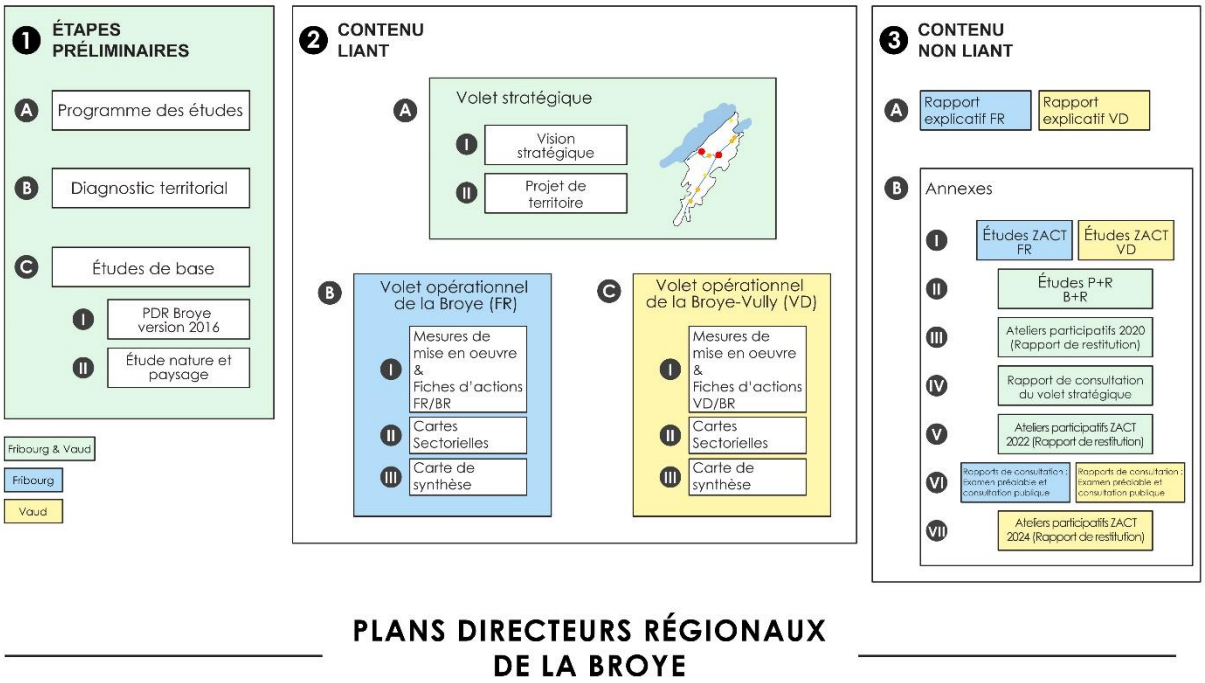

Figure 1 : Structure du plan directeur régional de la Broye

- **Les étapes préliminaires (1)** : plusieurs études (C) ont été menées dans la Région et ont servis de base aux réflexions du PDR. De même, l'élaboration d'un programme des études (A) et d'un diagnostic territorial (B) ont permis d'identifier les enjeux de l'ensemble de la Région a traité dans le présent document.

- **Le volet stratégique (2A)** : le programme d'aménagement régional (PAR) constitue le volet stratégique du PDR de la Broye et **est liant pour les autorités**. Ce document définit la vision et la stratégie territoriale de la Région et il décrit le développement souhaité pour les 15 à 20 prochaines années au minimum. Il doit être adopté par l'organe compétent. Lors de son élaboration, il est important d'intégrer un processus participatif avec les acteurs (communes, associations, etc.), car c'est à ce stade qu'il est possible de s'exprimer sur les grandes options de développement de leur Région. Le programme d'aménagement régional (PAR) de la Broye respecte les directives du Guide fribourgeois proposant trois documents qui structurent le volet stratégique du PDR :
  - Le rapport stratégique, illustrant le projet de territoire pour la Broye à l'horizon de 15 ans (vision de développement) tout en identifiant les principes stratégiques et les lignes directrices en lien aux différentes thématiques ;
  - Une carte schématique de la vision stratégique permettant de spatialiser les objectifs de développement fixés dans le rapport stratégique ;
  - Le présent rapport explicatif (voir point 4 ci-après).

- **Le volet opérationnel (2B et 2C)** : le volet opérationnel (propre à chaque district) arrête les mesures de mise en œuvre des objectifs régionaux et **est liant pour les autorités**. Il définit les conditions-cadres du développement territorial régional pour la prochaine décennie, fixe des mandats clairs aux communes, Cantons, organismes régionaux et autres acteurs pour la mise en œuvre de la stratégie régionale et donne des recommandations en termes de démarches et d'instruments. Etant donné que les bases légales cantonales diffèrent entre les deux Cantons, deux volets opérationnels ont été établis, sur la base de la stratégie commune arrêtée dans le Programme d'aménagement régional. Chacun de ces volets contient :

- Les mesures de mise en œuvre et les fiches d'actions
- Les cartes sectorielles
- La carte de synthèse : elle représente les éléments liants à incidence spatiale du plan directeur régional et est liante pour les autorités.

- **Rapport explicatif et annexes (3)** : le rapport explicatif (A) permet de justifier les choix stratégiques et les mesures de mise en œuvre arrêtés par la Région par rapport aux différentes thématiques traitées et de démontrer leur conformité avec les planifications supérieures. Il est accompagné des annexes (B) suivantes :
  i. Etude de base pour la gestion régionale des zones d'activités du district de la Broye (pour le PDR de la Broye fribourgeoise) et Etude de base pour la gestion régionale des zones d'activités du district de la Broye-Vully (pour le PDR de la Broye-Vully) ;
  ii. Etude de base pour la stratégie P+R de la Région de la Broye ;
  iii. Rapport de restitution des ateliers participatifs de septembre 2020 ;
  iv. Rapport de consultation du volet stratégique ;
  v. Rapport de restitution des ateliers participatifs de mars 2022 ;
  vi. Rapport de consultation de l'examen préalable et de la consultation publique (un rapport par district ;
  vii. Rapport de restitution des ateliers participatifs de mars 2024.

1.3 Structure du rapport explicatif

La section suivante présente les **ateliers participatifs** qui ont été organisés par la Coreb.

Les chapitres qui suivent reprennent les thématiques du diagnostic en expliquant et justifiant les différents choix stratégiques de la Région. Ces thématiques sont regroupées sous 4 grands domaines : l'urbanisation, la mobilité, les rives des lacs, et enfin l'environnement.

Pour chaque thème, une mise en contexte est faite, puis les cadres cantonaux sont présentés avec, en vert, le cadre légal vaudois s'appliquant au présent PDR et, en grisé, le cadre légal fribourgeois, à titre indicatif. Ces deux premiers éléments permettent de poser le cadre pour l'ensemble de la Région. La description des éléments qui suivent est soit propre au district de la Broye-Vully, soit de portée intercantonale ; suite à la décision du COPIL de scinder les deux PDR ; les éléments propres au district de la Broye fribourgeoise ont été supprimé du PDR de la Broye-Vully.

Les enjeux sont ensuite décrits et expliqués, puis les objectifs pour la Broye-Vully sont développés ; les enjeux et les objectifs sont en lien avec le volet stratégique (programme d'aménagement régional). Les objectifs sont également liés avec le volet opérationnel et permettent de faire le lien entre les deux volets (stratégique et opérationnel). Dans la partie opérationnel, les objectifs sont complétés par des principes, explicités et justifiés dans le présent rapport. Finalement, la conformité des objectifs et principes sont présentés. Un petit tableau récapitulatif à la fin de chaque thématique permet d'établir le lien entre les explications et justifications du rapport, et les éléments liants du volet stratégique et opérationnel.

2 Processus participatifs

2.1 15 septembre 2020 : zones d'activités, infrastructures publiques et mobilité

Dans un souci d'intégrer les élus des communes dans les réflexions concernant le volet stratégique du PDR, la Coreb a décidé d'organiser une journée de travail (ateliers participatifs) avec les représentants politiques des communes broyardes. Cette journée a eu lieu le 15 septembre 2020 dans la commune de Valbroye, et a rassemblé les Préfets, les différents élus communaux, ainsi que les représentants de la Coreb et les mandataires.

Les ateliers ont ainsi eu pour but de réunir les représentants des communes autour de trois thématiques clés (zones d'activités, mobilité et infrastructures publiques) afin de réfléchir et d'amener des propositions de stratégie permettant de répondre aux enjeux de la Région.

Les informations relatives à ces ateliers, ainsi que les résultats, sont présentées dans le document « ateliers participatifs du 15 septembre 2020, rapport de restitution » en annexe (annexe III).

2.2 17-18 mars 2022 : zones d'activités fribourgeoises et vaudoises

À la suite de la mise en consultation du volet stratégique auprès des Cantons et des Services cantonaux en automne 2021, les travaux d'élaboration du volet opérationnel ont débuté en 2022. Il s'est rapidement révélé nécessaire d'intégrer les élus communaux dans les réflexions des mesures à prendre sur le territoire propre à chaque district. En effet, les enjeux et bases légales cantonales nécessitent une mise en œuvre distincte sur la Broye et la Broye-Vully. Aussi, deux ateliers d'1/2 journée chacun ont été organisé en mars 2022.

Dans le cadre des ateliers fribourgeois, les éléments suivants ont été abordés :

- Qualification des réserves en zones d'activités
- Attribution du potentiel régional de mise en zone
- Gestion régionale des zones d'activités

Pour la partie vaudoise, le premier et le dernier atelier étaient similaires à ceux fribourgeois, toutefois, la Broye-Vully étant dans une situation de surdimensionnement, l'atelier principal avait des enjeux différents. Les éléments suivants ont été traités en atelier :

- Qualification des réserves en zones d'activités
- Mesures de gestion du surdimensionnement
- Organe de gestion des zones d'activités.

Toutes les informations et résultats de ces deux ateliers sont disponibles dans le rapport de restitution y relatif en annexe (annexe V).

2.3 5 mars 2024 : zones d'activités de la Broye-Vully

En juillet 2023, les services cantonaux vaudois ont émis le préavis d'examen préalable à la suite de quoi une rencontre a été organisée entre la COREB, Urbasol et les services cantonaux vaudois (DGTL, SPEI, DGMR) afin de clarifier certains points du préavis de synthèse ainsi que les orientations à donner pour la suite du dossier. Il s'agissait notamment des éléments suivants :

- Revoir la destination de certaines zones et les assoir de mesures de gestion ;

- Faire un effort supplémentaire concernant la gestion du surdimensionnement : le Canton sensibilise la Région au fait que si la stratégie de la SRGZA n'est pas renforcée afin de gérer le surdimensionnement, elle court le risque de se voir refuser des projets d'extension ;
- Réaligner les PACom avec le PDR.

Le groupe de travail en lien avec l'élaboration du PDR de la Broye vaudoise s'est réuni le 11 décembre 2023 et a validé le principe de remettre à jour le statut des zones d'activités du district de la Broye-Vully et de les assortir de mesures de gestion territoriales lors d'ateliers participatifs avec les communes qui possèdent des zones d'activité. Au préalable, une prise de contact avec les communes a été effectuée afin de mettre à jour les données en lien avec les zones d'activité, afin d'effectuer l'alignement entre les PACom et le PDR, et de permettre de travailler, lors des ateliers, sur des données actualisées.

Les ateliers du 5 mars 2024 ont ainsi eu pour but de réunir les Syndics, les Municipaux en charge de l'aménagement du territoire et les responsables techniques des communes de la Broye-Vully qui possèdent des zones d'activité afin de mener une réflexion autour des zones d'activités.

La rencontre a été divisée en 2 ateliers :

- Atelier 1 (en plénum) : Organe de gestion
- Atelier 2 (par groupe) : Mesures de gestion et de dimensionnement

Les informations relatives à ces ateliers, ainsi que les résultats, sont présentées dans le document « ateliers participatifs du 5 mars 2024, rapport de restitution » en annexe (annexe VII).

3 Urbanisation

3.1 Territoire d'urbanisation

CONTEXTE

La Confédération demande aux cantons de définir leur territoire d'urbanisation ainsi que leur répartition spatiale pour les 25 prochaines années. Ce territoire représente la dimension totale des surfaces vouées à l'urbanisation, en tenant compte des prévisions de développement démographique et des emplois. Il a été défini par le canton de Fribourg dans son plan directeur cantonal. Le plan directeur cantonal vaudois définit également une enveloppe de croissance en termes d'habitant par type de centre.

Dans le cadre de l'élaboration des plans directeurs régionaux fribourgeois, les Régions doivent tenir compte du territoire d'urbanisation dans leur planification. Elles ont également la possibilité de proposer une adaptation du territoire d'urbanisation afin que celle-ci corresponde à la vision de territoire souhaitée pour les prochaines années.

CADRES CANTONAUX

Vaud

La mesure A11 du PDCn vaudois demande que les communes définissent leur croissance démographique pour les 15 prochaines années, et redimensionnent leur zone à bâtir pour que les deux correspondent. Le PDCn alloue une capacité d'accueil de nouveaux habitants selon le type de centre.

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ce dimensionnement

Fribourg

La mesure T101 « Territoire d'urbanisation » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes de ce territoire. Ces objectifs et principes permettent de renforcer le réseau urbain du Canton, de définir les limites spatiales du développement urbain et concentrer principalement le développement de l'urbanisation dans le tissu urbain.

Le Canton fixe une répartition du potentiel d'urbanisation en fonction de priorités (1 à 4) attribuées à chaque tissu bâti existant et en fonction des districts. La Broye se voit ainsi allouée une surface totale de 1630 ha, dont 1444 ha étaient légalisés en 2017. Il reste ainsi une surface d'étude pour les extensions de 186 ha.

La mesure fixe également des principes de localisation et de délimitation de ces secteurs, en fonction des priorités, mais également en fonction d'autres facteurs tels que la présence de périmètres de protection, des contraintes environnementales (alimentation en eau, gestion des eaux usées etc.) ou encore le niveau de desserte en transports publics.

3.2 Réseau de centres

CONTEXTE

La définition des centres permet de hiérarchiser la croissance des secteurs urbanisés, en favorisant un développement vers l'intérieur dans les lieux propices. Ces lieux concentrent les services à la population et présentent une bonne desserte en transports publics qui rayonne sur le reste du territoire, permettant ainsi aux habitants un accès équitable aux services d'importance régionale et cantonale.

Avec la particularité d'avoir plusieurs secteurs enclavés, il est important que le territoire broyard présente un réseau de centres cohérent dans son ensemble, de manière intercantonale. En effet, certaines communes sont parfois plus proches de centres du canton voisin. La Région souhaite proposer une hiérarchie de réseau de centres, dans lesquels se situeront la plus grande croissance de la population, les infrastructures publiques d'importance régionale, les grands secteurs d'activités et les centres d'échanges multimodaux.

CADRES CANTONAUX

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

Vaud

Le Plan directeur cantonal vaudois définit le bipôle Estavayer-le-Lac – Payerne comme centre cantonal (niveau 1 dans la carte schématique de la vision stratégique), puis les communes d'Avenches, Moudon et Lucens (niveau 2 dans la carte schématique de la vision stratégique) comme centres régionaux selon la mesure B11. Finalement, Cudrefin et Valbroye (secteur Granges-Marnand) sont identifiés en tant que centres locaux (niveau 3 dans la carte schématique de la vision stratégique). Ces éléments sont traités dans les mesures B11 et B12 du PDCn.

Le PDCn vaudois demande que les périmètres de centre / compacts soient définis afin d'y concentrer la croissance et le développement. Des mesures doivent être prises pour renforcer ce réseau de centre et les communes-centres doivent également décider si elles souhaitent réaliser leur planification directrice via le PDR.

Fribourg

Le plan directeur cantonal fribourgeois définit, dans sa partie stratégique, la priorisation des secteurs urbanisés. La priorité d'urbanisation 2 (niveau 1 dans la carte schématique de la vision stratégique) est attribuée au centre régional d'Estavayer (secteur urbanisé Estavayer-le-Lac, Lully et Sévaz). La priorité 3 concerne les tissus urbains hors centre, soit Domdidier et Cugy (niveau 2 dans la carte schématique de la vision stratégique). Les autres villages sont en priorité 4.

Le PDCant n'octroie aucune tâche à entreprendre à l'échelle régionale en lien avec les centres.

ENJEUX (VD)

Le périmètre de centre cantonal Payerne-Corcelles-près-Payerne et les **périmètres de centres** régionaux ont été définis préalablement au PDR par les communes et le Canton de Vaud. Le PDR Broye reprend ces périmètres sans les modifier.

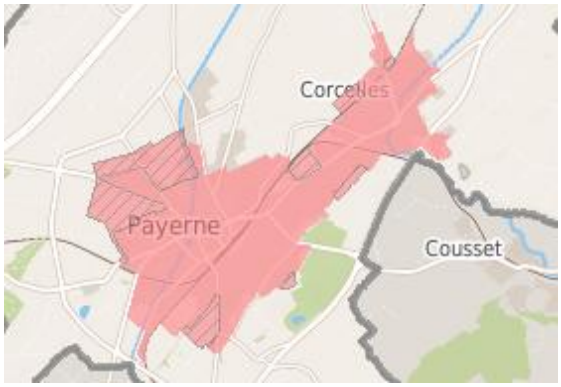

Figure 2 : Centre cantonal de Payerne



Figure 3 : centre régional d'Avenches



Figure 4 : Centre régional de Lucens



Figure 5 : centre régional de Moudon

La LATC (VD) permet aux communes de centres cantonaux et régionaux, qui doivent établir un PDCom, de surseoir à cette obligation en établissant un PDR, dans la mesure où ce dernier est adopté par le législatif (partie stratégique) et l'exécutif (partie opérationnelle) des communes concernées.

Concernant les **planifications directrices des centres cantonaux et régionaux vaudois**, plusieurs séances ont eu lieu en visioconférence au printemps 2020. La Coreb, les responsables techniques et politiques des communes-centres, et des représentants de la DGTL ont ainsi discuté à plusieurs reprises des exigences du Canton, ainsi que des avantages et inconvénients que cela représente pour les communes-centres de réaliser leur planification directrice au travers du PDR.

À la suite de ces échanges, les communes se sont formellement déterminées en faveur d'une planification directrice distincte du PDR de la Broye. Les plans directeurs (dont certains sont déjà en phase avancée de planification comme celui de Payerne) sont donc élaborés de manière séparée (mais quand même en coordination directe) par rapport au processus de planification du PDR. L'exigence exprimée par la DGTL pour le PDR, en ce qui concerne la problématique des centres, est de démontrer que la stratégie régionale permet de renforcer ces centres.

Les **centres locaux** proposés par le PDCn de Granges-Marnand et Cudrefin sont cohérents avec le reste du réseau et sont repris par la Région dans le PDR. La Région souhaitait également proposer la localité de Salavaux comme

centre local. Une demande motivée a été envoyée au Canton, accompagnée d'une notice argumentaire qui justifie la demande du point de vue des critères du PDCn. Le Canton a analysé la demande dans le cadre du dossier d'examen préalable et a émis un préavis négatif. En effet, la révision du PDCn étant en cours, il n'est pas opportun d'envisager de définir de nouveaux périmètres de centre ou de réévaluer les périmètres actuellement en vigueur pour le moment. La Région prend acte de cette information et souhaite que le Canton prenne en compte sa proposition d'inscrire Salavaux comme centre locale dans le cadre de la révision du PDCn.

La Région renforce **le réseau de centres** au travers de différentes mesures d'urbanisation et de mobilité. Elle souhaite ainsi fortifier le réseau par une amélioration de la desserte en trains, et une consolidation du réseau de transports publics et de mobilité douce, avec le renforcement des lignes de bus, et des liaisons cyclables efficientes qui viendront compléter le maillage existant.

La classification des zones d'activités et la distribution des potentiels de développement sur le territoire se fait également en cohérence avec la hiérarchie des centres, avec un renforcement particulier du bipôle Estavayer-Payerne, puis des centres régionaux d'Avenches, Domdidier (commune de Belmont-Broye), Lucens et Moudon. C'est dans ces centres qu'iront également se situer les infrastructures d'importance régionale qui, grâce aux renforcements prévus dans le domaine de la mobilité, seront accessibles de façon équitable par l'ensemble de la population.

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Bien qu'il n'y ait pas de tâches attribuées aux régions dans le PDCant fribourgeois, les objectifs des deux planifications cantonales sont similaires, et, étant donné la configuration enclavée de la Région, il ne serait pas cohérent de ne pas traiter le réseau de centres de l'ensemble de la Broye. Les objectifs de la Région découlent ainsi du thème « T103 Densification et requalification » du PDCant fribourgeois et de la ligne d'action « A1 Localiser l'urbanisation dans les centres » du PDCn vaudois.

La Région souhaite, au travers des différentes mesures d'urbanisation et de mobilité, notamment le réseau de transports publics, renforcer la hiérarchie et le réseau de centres existants sur l'ensemble de son territoire. Elle veut y centraliser les bassins d'habitants-emplois, où sont également situés les services à la population d'importance régionale. Via un réseau de transports publics et cyclables attrayants et efficients, ainsi que des mesures de mobilité combinée, la Région veut assurer à l'ensemble de la population un accès équitable aux centres et à leurs services.

Afin de répondre à ces objectifs, la Région veut favoriser le développement des centres à l'intérieur des périmètres de centre / périmètre compact (VD) ou du territoire d'urbanisation (FR), en fonction de la hiérarchie des centres. Le développement des secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics et présentant un bon potentiel de densification est à favoriser. La Région encourage également la mise en place de planification permettant de garantir un développement de qualité des secteurs (MEP, PQ, PAD), ainsi qu'une prise en considération de l'impact du développement de ces quartiers sur la mobilité.

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères des plans directeurs cantonaux en tenant compte :

- De la hiérarchie des centres ;
- Du périmètre compact cantonal et des périmètres de centre régionaux ;
- Du renforcement des centres :
    - Par l'implantation d'infrastructures régionales dans ces derniers en priorité ;

- Par l'amélioration de la connectivité tous modes entre les centres (renforcement de la hiérarchie et de la dynamique des centres) et vers les centres (renforcement de l'accès aux bassins-emplois pour l'ensemble de la population).

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

Volet stratégique	Lignes d'actions	RC1 RC3 RC4
Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	B1 – Développement et connectivité des centres
	Fiches de mesures	Aucune
	Carte sectorielle	Aucune
	Carte de synthèse	Niveau cantonal / Niveau régional / Niveau local Périmètre de centre : Avenches / Lucens / Moudon / Payerne

3.3 Zones d'activités et pôles de développement

CONTEXTE

Les zones d'activités constituent des pôles de développement économiques et accueillent la grande majorité des entreprises du secteur secondaire ainsi qu'une partie du secteur tertiaire. Ce sont des bassins d'emplois importants, générateurs de revenus, mais également de déplacements pendulaires. Ces secteurs sont souvent gourmands en surfaces, et permettent aux entreprises de se localiser à un endroit approprié selon leur vocation.

CADRES CANTONAUX

Les plans directeurs cantonaux de Vaud et de Fribourg imposent aux régions une gestion régionale des zones d'activités. Cette stratégie doit être intégrée à une planification directrice régionale. Les modalités des systèmes de gestion des zones d'activités sont différentes pour les deux cantons, raison pour laquelle ils font l'objet de stratégies distinctes dans le cadre du PDR. Toutefois, certains objectifs sont similaires. Ces derniers sont développés respectivement dans les mesures T104 du PDCant fribourgeois et D12 du PDCn vaudois.

Vaud

Garantir à l'échelle régionale, en complémentarité des sites stratégiques de développement d'activités, une offre en zones d'activités régionales et locales adaptée aux demandes de l'économie, tout en garantissant une utilisation rationnelle et mesurée du sol.

Fribourg

- Garantir une offre suffisante, différenciée, attractive et bien localisée de terrains affectés aux zones d'activités ;
- Contribuer au renforcement du centre cantonal et des centres régionaux en matière d'emplois qualifiés ;
- Veiller à un dimensionnement des zones d'activités correspondant aux besoins cantonaux ;
- Encourager les synergies possibles entre les entreprises existantes dans un même secteur.

En résumé, les deux Cantons demandent à ce que le dimensionnement des zones d'activités soit cohérent avec les besoins des régions, afin de limiter l'utilisation du sol et de favoriser les synergies.

ENJEUX

La stratégie des zones d'activités de la Broye (FR) et de la Broye-Vully font l'objet d'études détaillées distinctes, jointes au présent dossier de programme d'aménagement régional (annexes I).

Il s'agit pour les deux parties de la Région de gérer le dimensionnement de leurs zones d'activités par plusieurs mesures de dézonage, changement d'affectation ou mise en zone afin d'être conforme avec le développement des emplois attendus à moyen terme. Une classification des zones d'activités y est également présentée, orientant ainsi le type d'entreprises qui sera accueilli dans les différents secteurs. A relever que les changements d'affectation en zone d'habitation et mixte doivent se conformer aux règles de dimensionnement de la zone à bâtir, selon la mesure A11 du PDCn.

Pour la région de la Broye-Vully, il s'agit également d'établir un scénario de croissance prévisible des emplois, de mettre en place des mesures permettant la mise à disposition des terrains libres de construction, ainsi que de fixer des objectifs de densification des secteurs déjà bâtis.

OBJECTIFS ET PRINCIPES

La Région propose un développement cohérent de ses zones d'activités, en tenant compte du principe de « la bonne activité au bon endroit ». Il s'agit de tenir compte à la fois des besoins (en surface, en raccordement, etc.) et contraintes (nuisances, topographie, besoins en eau etc.) propres à chaque type d'entreprises pour leur proposer une implantation optimale sur le territoire. Cette notion se base aussi sur des critères de mobilité, notamment la qualité de desserte en transports publics (TP) et l'accès routier. Ainsi, pour les activités avec beaucoup d'employés et peu de trafic de marchandises (p.e : une administration), il sera plus opportun de localiser les locaux dans un secteur plutôt central et bien desservi en transports publics. A l'inverse, pour des activités avec une faible densité d'emploi mais une forte génération de trafic poids-lourds (p.e. un centre logistique), il est préférable de localiser l'activité dans un secteur périphérique avec un bon accès routier / autoroutier.

Elle souhaite ainsi que l'ensemble de la région puisse accueillir au cours des prochaines années des entreprises à forte valeur ajoutée dans les zones stratégiques et cantonales, tout en permettant aux entreprises régionales d'avoir leur place.

Dans une volonté de limiter le mitage du territoire et dans un esprit de développement durable, la Région souhaite favoriser les synergies entre les différentes entreprises et avoir, lorsque cela est cohérent, une perméabilité entre les différentes classes d'importance des zones d'activités. Cela permet à des entreprises régionales de s'implanter dans des zones cantonales ou inversement. Par ailleurs, ce genre de configuration se retrouve déjà dans les zones légalisées existantes. Des procédés d'écologie industrielle auraient ainsi la possibilité de voir le jour.

La Région tient à ce que les entreprises locales, qui sont tout aussi importantes dans la vie économique de la Broye, puissent se maintenir et se développer. Elle a ainsi analysé l'ensemble des secteurs concernés afin d'évaluer leur pertinence. Afin de gérer le dimensionnement de zones d'activités, la Région propose plusieurs mesures de gestion, visant à la fois la relocalisation des réserves mal situées, et un développement des zones incluant à la fois densité et qualité.

Destination des zones

Pour l'ensemble des secteurs en zone d'activités, la Région définit la destination des zones, en suivant le principe de « la bonne activité au bon endroit », en tenant également compte des règlements communaux en vigueur et des activités effectivement en place. Ainsi, la majorité des secteurs en zone d'activités est destinée à des activités industrielles et artisanales. Les secteurs avec une desserte adaptée en transports publics peuvent également accueillir des activités tertiaires et commerciales.

Le PDR propose d'adapter la destination de certains secteurs, par rapport à celle en vigueur ; ces adaptations devront être introduites dans les PACom. Elles sont notamment destinées à rendre les destinations conformes au PDCn, aux lois en vigueur, ainsi qu'aux principes du PDR.

Il y a trois secteurs importants pour lesquels la destination permet l'accueil d'activités tertiaires et commerciales, bien qu'ils ne bénéficient actuellement pas des niveaux de qualité de desserte en transports publics requis.

- Les **secteurs PA2 « Champ Aubert » et PA3 « Vuaz Vauchy » de la commune de Payerne** sont respectivement classés en zone de qualité de desserte D et sans niveau de qualité de desserte. Cependant, la Commune va introduire d'une nouvelle ligne de bus urbain, dont l'entrée en vigueur est planifiée au premier trimestre 2025. Cette ligne de bus s'arrêtera dans les deux secteurs susmentionnés, à raison de 2 bus par heure, faisant passer le niveau de qualité de desserte des deux secteurs à C. D'autre part, il est important de relever qu'une majeure partie des parcelles est déjà occupée par des activités tertiaires et commerciales, notamment des commerces de meubles, de jardinage, de bricolage et d'alimentation. L'approvisionnement en marchandises de ces commerces se fait par poids-lourds, qui peuvent directement se rendre sur site sans traverser de localité depuis l'autoroute, rendant la localisation de ces secteurs opportune pour ce type de commerces. De plus, pour des achats de

marchandises aussi volumineuses, les clients viennent rarement en transports publics. Finalement, le Canton, au travers du PDCn, ainsi que la Région, fixent des objectifs de densification des zones d'activités, qui ne peuvent être atteints qu'en favorisant les synergies et la diversité des activités. En effet, s'il est difficile de densifier une carrosserie, il est en revanche possible d'ajouter des étages au-dessus de cette dernière pour des activités de bureaux. De plus, si la destination de ces secteurs devait, à l'avenir, être cantonnée à de l'activité industrielle, il nous semble très compromis de densifier une zone majoritairement occupée par des commerces et des activités artisanales avec de l'industrie, qui génère des nuisances souvent incompatibles avec les activités en place. Finalement, la Commune prévoit de développer, sur ces secteurs, des plans de mobilité qui contiendront différentes actions dont la mutualisation du stationnement. Ainsi, le maintien de la destination actuelle est cohérent avec les activités en place sur ces deux secteurs, et compatible avec le développement planifié par la Commune.

- Les **secteurs PA4 « Vuaz Vauchy» et PA5 « Aux Grandes Rayes » de la commune de Payerne** sont classés majoritairement sans niveau de qualité de desserte avec une partie de la zone du PA5 en qualité de desserte D. Ces deux secteurs présentent néanmoins un potentiel identifié pour accueillir des activités tertiaires et commerciales afin de permettre une diversification de l'offre économique locale, une densification du bâti et une optimisation du foncier. De plus, la présence de deux lignes de bus urbains, l'étude de deux arrêts supplémentaires en cours à la Route de Grandcour et l'amélioration de la fréquence visent à assurer une desserte conforme aux exigences de la DGMR. Il y a également lieu de signaler que, suite à une vérification approfondie de la qualité de desserte des deux secteurs, il a été relevé que la desserte a passablement évolué depuis 2018 avec la mise en service de deux lignes de bus urbain et que le portail de l'ARE n'a pas été mis à jour en conséquence. Enfin, la Commune de Payerne a développé une vision de mobilité globale à l'échelle de la Ville avec une cinquantaine de fiches de mesure, ce qui va dans le sens d'une vision permettant de desservir ces secteurs de manière plus durable.
  La commune confirme sa volonté de renforcer l'offre de transports publics (cf. Annexe A). Cet engagement se concrétise d'ores et déjà par des mesures opérationnelles : l'étude de deux nouveaux arrêts dans le secteur PA_5 et l'élaboration d'une vision des mobilités à l'échelle de la ville, déclinée en une cinquantaine de fiches de mesures.

- **Le secteur AV3 « Milavy » de la commune d'Avenches** est au bénéfice de la qualité de desserte en transports publics D. Le secteur fait l'objet d'un plan d'affectation, approuvé par l'autorité cantonale en 1995. Il accueille un grand centre commercial, ainsi qu'un grand parking, conforment au PA en vigueur. Cette planification permet également la densification du secteur, avec l'implantation d'activités tertiaires au-dessus du parking. Il est desservi par la ligne urbaine, et 3 lignes de bus régionales, de sorte qu'il y a au moins 2 bus par heure passant au Milavy. Ce secteur, à proximité immédiate des zones d'habitation, n'est pas propice à l'accueil d'activités industrielle et artisanale, susceptibles d'engendrer des nuisances. De plus, sa situation est idéale pour l'approvisionnement des commerces, les poids-lourds pouvant directement se rendre sur site sans traversée de localité depuis l'autoroute. Ainsi, le maintien de la destination actuelle dans le PDR permet d'assurer une cohérence avec la planification en vigueur, l'utilisation actuelle du centre commercial, ainsi que de répondre aux objectifs de densification demandés par le PDCn et le PDR.

Au regard de ce qui précède, la Région ainsi que les Communes de Payerne et Avenches décident de maintenir les destinations actuelles sur les secteurs mentionnés.

Sites stratégiques de développement d'activités (SSDA) et réserves stratégiques

Les sites d'activités stratégiques ont été définis par le Canton, en concertation avec les communes, dans le cadre de l'actualisation de la politique des pôles de développement. Selon le cahier des charges, ces sites répondent à

un intérêt cantonal en contribuant de manière significative à l'accueil et à la création d'emplois dans le canton. Ils constituent le lieu d'accueil privilégié des établissements de recherche et de développement et des entreprises de production actives dans les secteurs économiques prioritaires. Ils accueillent en priorité des entreprises dont la zone d'influence est cantonale, nationale, ou internationale. Dans la Broye-Vully, les SSDA sont situés à Avenches, Payerne (swiss aeropole). La zone industrielle de Moudon est également en phase d'être classée en SSDA par le Canton, et est d'ores et déjà considéré comme telle dans le PDR.

Chaque SSDA est géré par un organe de gestion qui définit, au sein des réserves des SSDA, la part dévolue à des besoins régionaux, et la part dévolue à des besoins cantonaux. Celle destinée à répondre à des besoins extrarégionaux est constituée des réserves stratégiques, qui peuvent être déduites du bilan des surfaces, et donc atténuer le calcul en cas de surdimensionnement.

Zones d'activités d'importance régionale

La stratégie en matière de définition de zones d'activités régionales prévoit notamment la constitution d'un maillage homogène de zones régionales structuré autour des centres du district. Toutes ces zones présentent des surfaces assez importantes par rapport aux zones d'activités locales. La plupart de ces zones sont à proximité d'un axe de transport important (autoroute ou ligne de chemin de fer) et leur occupation actuelle est caractérisée par la présence d'entreprises dont le rayonnement est souvent régional, voire cantonal.

Dans la Broye vaudoise, plusieurs secteurs répartis sur les communes de Corcelles-près-Payerne, Lucens, Moudon, Payerne et Valbroye sont proposés pour de l'importance régionale. Cette proposition reflète la volonté des élus régionaux qui se sont exprimés dans ce sens au cours des ateliers participatifs du 15 septembre 2020. De plus, ces secteurs répondent aux critères du PDCn en étant situés dans des localités, répartis de façon équilibrée sur l'ensemble de la région et à proximité des bassins d'emplois et de population. Les différents secteurs proposés sont ainsi tous situés dans des centralités identifiées dans le PDCn, avec de bons profils d'accessibilité et une réserve pour l'accueil de nouvelles entreprises qui viendraient contribuer au développement économique de qualité de la Région. Le détail par secteur se trouve au chapitre 3.2 de l'étude des zones d'activités vaudoises (annexe I).

Analyse des zones d'activités non utilisées (réserves)

La répartition actuelle des réserves légalisées en zone d'activités ne permet pas de garantir une offre attractive de terrains pour les entreprises, et donc un développement économique régional de qualité. Aussi, dans le cadre des ateliers du mois de mars 2022, une analyse exhaustive des secteurs bénéficiant de terrains libres a été réalisée, sur la base d'une grille d'analyse multicritères. Cette analyse permettant de qualifier le potentiel (faible, moyen ou élevé) des secteurs, des mesures de gestion ont été prises. Les résultats complets de ces ateliers sont disponibles dans le rapport de restitution des ateliers (annexe V).

Dans la Broye vaudoise, de nombreuses mesures de dézonage et changements d'affectation sont proposées dans presque toutes les communes possédant des zones d'activités, démontrant le travail de fond réalisé par les Communes qui ont porté un regard critique sur leur territoire. Ces propositions tiennent également compte des planifications en cours dans les différentes communes. Le détail de ces adaptations sont présentées au chapitre 4.2 de l'étude des zones d'activités vaudoises (annexe I). Elles sont localisées dans les fiches liées à la carte sectorielle des zones d'activités vaudoises.

Dimensionnement des zones d'activités

Dans la Broye-Vully, le calcul de dimensionnement réalisé selon le cahier de charges prescrit par le Canton révèle une situation de surdimensionnement allant de 13 ha à 71 ha, selon la part de réserves stratégiques retenue pour des besoins extrarégionaux. Cette situation est celle constatée avant que des mesures de gestion et de dimensionnement ne soient prises par les Communes. En effet, suite à ce constat, les communes ont porté un regard critique sur la situation de chaque zone d'activités de la Broye-Vully, et ont réalisé un immense travail afin de proposer des mesures visant à gérer le surdimensionnement et mobiliser les réserves existantes.

Suite à ce travail, un nouveau calcul de dimensionnement a été réalisé, qui tient compte des mesures prévues pour atténuer le surdimensionnement et gérer les zones d'activités. Désormais, le dimensionnement varie entre une situation où le surdimensionnement est **neutralisé** et un surdimensionnent de 44 ha, respectivement pour un scénario où la totalité des réserves stratégiques serait allouée à des besoins extrarégionaux et un scénario avec aucune réserve stratégique n'est retenue pour des besoins extrarégionaux. Ainsi, il est attendu des organes de gestion qu'ils portent une attention particulière à l'attribution des réserves stratégiques afin de favoriser l'implantation d'entreprises extrarégionales génératrices d'emplois, afin de s'approcher au plus près d'une situation de neutralisation du surdimensionnement régional.

Pour les zones d'activités d'importance locale (ZAL), les conditions d'extension ou de mise en zone sont décrites dans la mesure B12 du PDCn, à savoir :

1. Extension ou création de zone d'activités locale, conditionnée à la réalisation d'un projet concret et à la justification de l'absence de solution alternative ;
2. Relocalisation des réserves locales existantes mal situées, par un déclassement simultané des réserves existantes mal situées, pour une surface au moins équivalente aux réserves déplacées.

Dans le premier cas, il appartient aux porteurs des projets, en collaboration avec les Communes, de démontrer la conformité de leur projet à la mesure du PDCn. Ces éléments ne sont pas traités dans le cadre de la SRGZA ; toutefois, pour les projets connus, une flèche indiquant la direction d'extension est indiquée sur les cartes sectorielles.

Dans le second cas, les projets de relocalisation de réserves locales doivent être identifiés dans la SRGZA. Seule la Commune de Cudrefin a planifié une relocalisation dans le cadre de la révision de son PACom, qui est reprise dans le cadre du PDR. La commune de Moudon a également fait part d'une volonté de relocaliser du terrain ; toutefois, s'agissant d'une SSDA, et conformément à la mesure D11, la Commune peut procéder à cette rocade en dehors de la SRGZA. La modification est toutefois indiquée dans le présent dossier.

Maintien des réserves locales au service des entreprises artisanales

L'ensemble des réserves a été analysé par les élus lors des ateliers du mois de mars 2022 et mars 2024, afin d'établir leur potentiel de développement et la pertinence de leur maintien. Il est important pour la Région que les entreprises artisanales existantes et en activités puissent se maintenir, voire s'étendre si cela est nécessaire à la pérennité ou à la croissance de l'entreprise. Aussi, les petites réserves légalisées destinées aux entreprises adjacentes, pour stockage, dépôt ou développement futures, ont été maintenues dans le cadre du PDR. Pour les réserves dans les zones d'activités d'importance locales excentrées, mal desservies en transport public et sans potentiel de développement, des mesures de gestion ont été proposées. En effet, afin de pouvoir accompagner les entreprises existantes qui ont des projets d'extension de ZAL, la Région se doit de procéder à une analyse des zones d'activités de l'ensemble du district afin, d'une part, de répondre aux exigences cantonales et, d'autre part, relocaliser le potentiel des ZAL sans potentiel, là où il est fait plus du sens.

Pour la Broye-Vully vaudoise, l'analyse détaillée se trouve au chapitre 3.6 de l'étude (annexe I). Les mesures prises se retrouvent dans le volet opérationnel et les fiches liées à la carte sectorielle des zones d'activités vaudoises.

Zones d'activités d'importance locale « cas spécifique »

De façon générale, les ZAL ne sont pas destinées à maintenir d'importantes surfaces libres, qui devraient être relocalisées dans les ZAR ou les SSDA. Toutefois, la zone d'activités situées au lieu-dit « Les Troches » à Corcelles-près-Payerne contient des réserves conséquentes. Dans le cadre du dossier d'examen préalable, la Région avait proposé de classer ce secteur en zone d'importance régionale, afin de gérer ces réserves au travers d'un organe de gestion, ainsi que la problématique de mobilité de ce secteur excentré. En raison de l'absence de niveau de desserte en transport public, le Canton a refusé de classer ce secteur en ZAR. Néanmoins, conscient des enjeux inhérents à ce site, le Canton propose de la classer en ZAL « cas spécifique », permettant ainsi le maintien des

réserves existantes, ainsi que la prise en compte de la gestion de ce secteur dans l'organe de gestion qui sera constitué pour le secteur Payerne-Corcelles-près-Payerne.

Entreprise dans le secteur primaire : Filière du bois et extraction de matériaux

La filière du bois est un domaine d'activité particulier qui nécessite une situation à proximité de forêt, une grande place de stockage, et une localisation excentrée en raison des nuisances générées. Dans la Broye-Vully, la problématique est moins importante que dans d'autres districts ; en effet, seul un secteur dans les hauts de Lucens été identifié. Par ailleurs, dans les différents sondages et consultations faits auprès des Communes, aucun besoin n'est ressorti concernant les activités liées à la filière du bois. Ce site est ainsi affecté à une zone d'activités locales « cas spécifique », en raison de sa destination particulière.

Pour ce qui est des carrières et gravières, le plan directeur des carrières (PDCar), fait état de 6 sites en exploitation dans la Broye ; ils sont localisés à Curtilles (site n°1204-008), Syens (1223-018), Valbroye (1204-012, 1204-017, 1204-018, 1204-019). A relever que le PDCar datant de 2014, il est possible que certains sites ne soient plus en exploitation. Aucun des sites recensés n'est affecté à de la zone d'activités.

Compte tenu de cet état des lieux, aucune mesure n'est prise dans le cadre du Plan directeur régional. Toutefois, il est probable que les besoins de surfaces pour le secteur primaire soit sous-évalué et cette problématique est inscrite comme axe de réflexion à creuser par les organes de gestion des zones d'activités régionales.

Mesure de gestion et de planification en faveur d'un développement favorisant qualité et densité

Un des enjeux majeurs de l'aménagement du territoire est de limiter le mitage et préserver les terres agricoles. Il s'agit d'optimiser l'utilisation des terrains déjà légalisés, et rendre à la zone agricole les terrains peu propices à un développement économique. Afin de répondre à cette exigence, la Région incite les communes à entamer une réflexion approfondie sur les mesures de gestion et de planification que ces dernières peuvent mettre en œuvre sur les zones d'activités de leur territoire. Lors des ateliers de mars 2024, les Communes ont été invitées, en sus des mesures de changements d'affectation et dézonages, à prendre des mesures de gestion afin d'activer la mobilisation des réserves. Ces mesures visent à assurer la disponibilité foncière des réserves, encourager la densification et l'amélioration de la qualité des sites, ainsi que prévoir les infrastructures et équipements nécessaires à la mise en valeur des parcelles non utilisées. Ces mesures sont transcrites dans les fiches sectorielles qui accompagnent la carte sectorielle des zones d'activités. En sus, la fiche de mesure ZACT propose une boîte outils décrivant différentes mesures que les communes peuvent mettre en place dans leur planification territoriale afin de répondre aux objectifs régionaux.

Mise en place d'un organe de gestion régional des zones d'activités

Afin de mettre en œuvre la stratégie régionale de gestion des zones d'activités, le Canton de Vaud demande qu'un ou plusieurs organes de gouvernance soit mis en place. Bien que la gestion des zones d'activités incombe également aux Régions pour le Canton de Fribourg, ce dernier ne demande pas la mise en place d'un organe de gouvernance. La question de la gouvernance des zones d'activités a été abordée dans le cadre des ateliers de mars 2022 (résultats disponibles en annexe V).

Pour les élus vaudois, la question portait plutôt sur le nombre d'organe de gestion à mettre en place. Les tendances étaient plutôt en faveur d'un organe unique, ou 1 organe par SSDA et plusieurs organes pour l'ensemble des zones d'importance régionale. Cette dernière proposition semble plus adéquate, car les SSDA d'Avenches et de swiss aeropole, existent déjà. Après discussion entre les différentes communes concernées par de zones d'importance régionale, il est ressorti qu'un seul Organe de gestion pour l'ensemble des ZAR et ZAL cas spécifiques serait plus pertinent.

Pour l'ensemble de la Broye, ce système de gouvernance favorisera la promotion économique régionale et les synergies industrielles au travers d'un seul point de contact pour les prospects, qui aurait alors une vision globale du potentiel de la Région pour répondre aux demandes. Ces organes auront comme objectifs de centraliser les informations nécessaires à la mise à jour du système de gestion cantonal (SRGZA) et mettre en œuvre la stratégie régionale. Finalement, ces organes auront un droit de regard sur les projets, afin de garantir un développement de qualité.

La mise en place des organes de gestion fait partie des mesures du volet opérationnel de chaque district et une fiche de mesures (ZACTVD) y est liée, contenant un projet de cahier de charge pour les organes de gestion à mettre en place.

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères du PDCn en tenant compte :

- Des données de la base cantonale SRGZA ;
- Des critères pour les zones d'activités régionales ;
- Des critères de dimensionnement des résultats de l'analyse régionale (annexe I) ;
- De la nécessité de mettre en place un système de gouvernance.

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

		VAUD
Volet stratégique	Lignes d'actions	ZAVD1
Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	VD1 Dimensionnement des zones d'activités VD2 Gestion des zones d'activités régionales (ZAR) et locales (ZAL) VD3 Gestion des sites stratégiques de développement d'activités (SSDA)
	Fiches de mesures	ZACTVD – Gouvernance des zones d'activités (VD) ZACT - Boîte à outils pour une densification de qualité des zones d'activités
	Carte sectorielle	Zones d'activités de la Broye-Vully (VD)
	Carte de synthèse	Sites stratégiques d'activités Zone d'activités régionale Zone d'activités locale

4 Mobilité

4.1 Stratégie mobilité

La stratégie multimodale du Plan Directeur Régional vise à renforcer l'usage des transports publics et de la mobilité douce en alternative à la mobilité individuelle motorisée. Ce principe de base est complété par une stratégie de mobilité combinée et partagée. La vision de la mobilité multimodale a pour but principal de garantir les déplacements des pendulaires et des écoliers en lien avec la desserte des centres régionaux, des zones d'activités et des infrastructures publiques. Elle est également déclinée pour assurer les déplacements relatifs aux achats, aux services, aux loisirs et au tourisme.

Ci-après, cette stratégie globale est déclinée pour chaque mode de transport. Ces stratégies ont toutes un lien avec le principe du report modal de la « voiture » vers d'autres modes de transports, et visent à garantir la continuité des réseaux et leur exploitation pour tous les types d'usagers. De plus, le report modal poursuit une réduction des externalités négatives de la voiture, qu'elles soient sociales, économiques ou écologiques. En ce sens, ces stratégies permettront un développement territorial favorisant les courtes distances pour les déplacements quotidiens (domicile, emploi, services, loisirs, etc.).

4.2 Transports publics

CONTEXTE

Les transports publics dans la Broye sont caractérisés par un réseau ferroviaire (transport de personnes et de marchandises) structurant et un réseau de lignes de bus pour le rabattement et la desserte régionale fine. Ces dernières sont exploitées par les sociétés de transport CarPostal et TPF. L'offre est destinée à répondre aux besoins des usagers tels que les pendulaires et les écoliers, aux visiteurs non motorisés et aux besoins quotidiens en termes d'achats et de services. La stratégie vise à proposer une offre alternative au transport individuel motorisé tout en étant complémentaire à la mobilité douce, à travers les interfaces multimodales que sont les gares principales de la région.

La thématique des transports publics est de compétence cantonale pour ce qui est du trafic urbain, et communal pour ce qui est du trafic local (urbain). Les Régions n'ont pas de tâche de planification des transports publics. Néanmoins, elles peuvent émettre des recommandations et des propositions d'amélioration. Dans ce cadre, la présente stratégie permet d'appuyer localement la coordination entre les deux Cantons planificateurs des réseaux de transports publics. Elle incite les Cantons et les Communes à développer le réseau lorsque cela est nécessaire, en fonction de projets régionaux. L'étude est terminée et a été prise en considération dans les propositions de la stratégie transports publics du PDR, notamment en ce qui concerne le développement de la desserte des zones touristiques et des zones d'activités.

CADRES CANTONAUX

Vaud

La mesure A21 « Infrastructures de transports publics » du PDCn vaudois fixe les objectifs et les principes dans ce domaine. Cela passe par une augmentation de l'offre en transports publics pour diminuer la part des transports individuels motorisés.

Selon le PDCn, les régions doivent préciser leurs priorités d'investissement et de financement des transports dans le cadre de leur planification directrice. Ceci peut être déterminé à la suite d'études.

Fribourg

La mesure T201 « Transports publics » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. Ces objectifs et principes permettent d'augmenter la part modale des transports publics à l'aide d'une offre attrayante, rationnelle et de qualité. Le réseau cantonal des transports publics est hiérarchisé selon 4 niveaux et permet d'assurer les flux pendulaires, scolaires et ceux liés aux loisirs et au tourisme.

Selon le PDCant, les Régions doivent tenir compte, lors de l'élaboration de leur plan directeur régional, des planifications Rail2000, de PRODES et de la planification cantonale des transports publics.

Elles n'ont pas de tâches de planification des transports publics, mais peuvent émettre des **propositions d'amélioration**, appuyées par des **études**.

ENJEUX

La thématique des transports publics a fait l'objet d'un atelier participatif (voir chapitre 2) et d'un travail de concertation communale lors du diagnostic du PDR. Les enjeux retenus peuvent se décliner ainsi :

- Améliorer l'attractivité du réseau de transports publics ;
- Renforcer la coordination entre le réseau ferroviaire et les lignes de bus (création de véritables hubs multimodaux) ;
- Assurer une offre en lien avec le développement urbain (zones d'activités, équipements publics, touristiques et de loisirs, etc.).

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Réseau de transports publics hiérarchisé et coordonné entre le rail et les bus :

La Région souhaite poursuivre le développement de son réseau pour répondre aux besoins des usagers et du développement territorial. Elle souhaite développer un réseau de transport public régional hiérarchisé dans lequel les lignes de bus sont coordonnées avec l'offre ferroviaire aux principales gares.

La hiérarchisation proposée par la Région est la suivante :

- **Les lignes prioritaires** : Elles sont composées du réseau ferroviaire et de certaines lignes de bus principales. Elles composent la desserte structurante principale de la région. Elles sont vouées à desservir, au minimum, les centres d'importance cantonale et régionale ainsi que les zones d'activités

ou d'infrastructures publiques d'importance régionale. L'offre comporte une fréquence à 30 minutes avec une amplitude horaire couvrant les besoins des pendulaires et les activités touristiques et de loisirs.

- **Les lignes secondaires de rabattement** : Elles sont composées de lignes de bus régionales et urbaines. Elles constituent la desserte régionale autour d'une aire urbaine. Elles permettent de rabattre les usagers vers les lignes prioritaires. L'offre comporte une fréquence horaire avec une amplitude couvrant les besoins des pendulaires et les activités touristiques ou de loisirs.

- **Les lignes tertiaires de desserte fine** : Elles sont composées de lignes de bus régionales. Elles constituent les lignes capillaires de desserte des différents villages et hameaux. Elles agissent comme des lignes de rabattement vers les lignes secondaires et vers les lignes prioritaires. L'offre comporte une fréquence de deux heures avec des renforts durant les heures de pointe. L'amplitude couvre au minimum les besoins des pendulaires.

Desserte des zones d'activité en transports publics :

Il est nécessaire de desservir en transports publics les différentes zones d'activités de la Broye, du moins celles d'importance cantonale et régionale. Dès lors, il convient de prendre en considération cet élément dans la planification du réseau de transports publics en cours d'établissement.

Desserte de l'aéropôle de Payerne :

L'aéropôle de Payerne doit être connecté en transports publics, car il s'agit d'un secteur d'activités stratégique. Pour se faire, la mise en place d'une deuxième ligne urbaine de bus à Payerne devrait permettre la desserte de cette zone d'activités stratégique depuis la gare de Payerne, et ainsi la lier à l'ensemble de la région. A relever également que la piste d'aviation est également utilisée par la base aérienne militaire de Payerne, qui génère plusieurs emplois ; une desserte en transports publics du secteur serait donc également bénéfique à la base militaire.

Amélioration de la liaison intrarégionale des zones d'activités Est-Ouest :

Il est nécessaire d'améliorer la liaison des zones d'activités Est-Ouest, notamment dans le territoire compris entre Avenches et Estavayer. L'objectif est avant tout servir à la desserte des zones d'activités situés entre ces deux centres, notamment celles d'importance cantonale de Belmont-Broye et de St-Aubin (identifiées précédemment). La possibilité de relier Estavayer à l'aéropôle de Payerne à travers cette ligne est aussi à envisager. Le tracé définitif et le potentiel d'utilisateurs doivent être déterminés dans le cadre de l'étude menée actuellement par le Canton sur l'évolution du réseau de bus de la Broye à l'horizon 2025. La liaison intrarégionale des zones d'activités entre Avenches et Estavayer, passant par Domdidier (commune de Belmont-Broye), permettrait de relier directement sans rupture de charge, d'une façon alternative au rail, deux centres régionaux fribourgeois (Estavayer et Domdidier).

Après finalisation de l'étude et l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF 2025, il s'avère que la liaison intrarégionale entre Avenches et Estavayer est satisfaisante en rail avec une nouvelle cadence à la demi-heure et permettant également de rallier Payerne, Cugy ainsi que Corcelles, Dompierre et Domdidier.

Politique tarifaire régionale :

Une harmonisation tarifaire au niveau national est en réflexion actuellement. En l'attente de cette dernière, des mesures financières d'incitation à l'utilisation des TP (subventions abonnements) peuvent être mises en place par la Région et les communes concernées par des problématiques liées au système tarifaire régional actuel (communes fusionnées notamment).

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères du PDCant / PDCn en tenant compte :

- Pour le Canton de Fribourg :
  - Des planifications Rail2000 ;
  - De PRODES ;
  - De la planification cantonale des transports publics.
- Pour le Canton de Vaud :
  - En précisant les priorités d'investissement et de financement des transports (études nécessaires).

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

Volet stratégique	Lignes d'actions	TP1 TP2 TP3 TP4
Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	B2 – Développement et cohérence du réseau de transports publics
	Fiches de mesures	MOB.A – Améliorer la liaison intrarégionale des zones d'activités du territoire compris entre Avenches et Estavayer en transports publics MOB.B – Desservir l'aéropôle de Payerne en transports publics
	Carte sectorielle	Réseau régional de transports publics
	Carte de synthèse	Gare / P+R / B+R Périmètre d'étude d'amélioration de la desserte en transports publics

4.3 Mobilité combinée et partagée

CONTEXTE

La mobilité combinée est l'utilisation consécutive de plusieurs moyens de transport. Elle optimise les trajets en facilitant le passage d'un mode à l'autre et vise une réduction de l'utilisation du transport individuel motorisé. Elle permet d'offrir une solution pour les pendulaires résidant dans des zones où les transports publics sont inexistants ou peu fonctionnels. Elle accompagne le développement de zones d'activités en incitant les employés à utiliser d'autres moyens que l'automobile pour les déplacements domicile – travail ou professionnels.

La mobilité partagée est l'utilisation, par plusieurs personnes, d'un même véhicule. Elle peut prendre la forme d'un partage du véhicule (autopartage) ou d'un partage du trajet (covoiturage). La mobilité partagée peut être associée à la mobilité combinée et permet également de contribuer à la diminution de la part modale de la voiture sur l'ensemble des pendulaires.

Pour la présente thématique, la stratégie s'appuie essentiellement sur deux études spécifiques concernant le développement de parkings d'échange (Park+Rail et Bike+Rail) dans la Broye à l'horizon 2030 (plan sectoriel des parcs-relais du canton de Fribourg et la planification régionale des parkings d'échange pour la Broye vaudoise). La réflexion sur cette stratégie s'inscrit en lien avec les stratégies spécifiques des transports publics et de la mobilité douce. Les études sont également appuyées par d'autres solutions telles que le carsharing (Mobility) dans les centres, le covoiturage ou encore les plans de mobilité d'entreprise.

Dans le cadre de l'élaboration des plans directeurs régionaux, les Régions doivent tenir compte de la planification cantonale des parcs-relais aux gares et peuvent y apporter un affinage des besoins (places voitures, vélos, deux-roues motorisés). Elles peuvent aussi définir des principes généraux de dimensionnement et de gestion des parcs-relais. Enfin, il est également possible d'identifier d'éventuels besoins en matière de covoiturage et d'autopartage.

CADRES CANTONAUX

Vaud

La mesure A24 « Interfaces de transport de voyageurs » du PDCn vaudois fixe les objectifs et les principes dans ce domaine. L'objectif principal est d'améliorer la qualité des interfaces de transport à proximité des gares et d'augmenter le nombre de places de stationnement. Le Canton développe les interfaces de transport en collaboration avec les partenaires régionaux.

Selon le PDCn, les Régions doivent définir une stratégie en matière d'intermodalité et d'interfaces de transport (parkings d'échange et stations vélo). Elles doivent également élaborer ou réviser les planifications directrices nécessaires à la réalisation de ces infrastructures.

Fribourg

La mesure T203 « Mobilité combinée » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. Il est question de promouvoir une mobilité plus durable en encourageant la mobilité combinée par le développement des transports publics, de la mobilité douce et des solutions partagées (covoiturage, autopartage, etc.). La mise en place de parcs-relais est le point central de la mesure.

Selon le PDCant, les Régions doivent reprendre la planification cantonale des parcs-relais et peuvent identifier les éventuels besoins en matière de covoiturage.

ENJEUX

Le développement de la mobilité combinée a été abordé dans le cadre des ateliers participatifs. Il ressort que la mobilité combinée est un levier. Il apparaît ainsi que les enjeux relatifs à ce thème sont :

- Offrir une alternative au transport individuel motorisé ;
- Favoriser l'usage des déplacements en mobilité douce pour les courtes distances ;
- Offrir des solutions de mobilité multimodale aux entreprises, qui ont pour objectifs de diminuer l'usage du transport individuel motorisé.

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Il s'agit de mettre en œuvre le développement des parkings d'échanges dans les gares de la Broye à l'horizon 2030. Cet objectif renforcera la mobilité combinée pour les pendulaires et les écoliers principalement. L'autre réponse apportée par la Région sera d'analyser l'opportunité de développer des plans de mobilité d'entreprises, de maintenir l'offre en d'autopartage et de développer les vélos en libre-service dans les centres notamment.

Parkings d'échange aux gares ferroviaires :

Les parkings d'échange sont conçus pour encourager la mobilité combinée, en permettant aux usagers de stationner leur véhicule (voiture / deux-roues) dans un parking afin de continuer leur trajet avec un autre mode de transport. Les parkings d'échange sont localisés de préférence à proximité des gares pour permettre de couvrir le plus de territoire possible, notamment en transports publics, car le réseau ferroviaire donne un accès direct aux centres et n'est pas soumis aux problématiques de circulation routière.

Dans le cas de la région, les parkings d'échange se distinguent en deux types, les Park+Rail (P+Rail) qui sont des parkings d'échange destinés aux voitures et les Bike+Rail (B+Rail) qui sont destinés aux deux-roues, motorisés ou non.

Une étude complète a été réalisée sur les parkings d'échange, qui reprend la planification cantonale fribourgeoise et établit une analyse approfondie pour le territoire vaudois. Cette étude identifie les besoins en place de stationnement voiture, vélo et moto dans tous les parkings d'échange existants de la région, ainsi qu'une priorisation de la mise en œuvre et des principes de gestion et d'exploitation. L'étude est annexée au PDR (annexe I). Les volets opérationnels fribourgeois et vaudois reprennent les éléments liants de cette étude, notamment en ce qui concerne le financement (participation financière des cantons).

A relever également la volonté de créer une interface de transport d'importance cantonale à Sédeilles (commune de Villarzel), qui est par ailleurs reconnue d'intérêt régional par le canton. De plus, la Commune a également réalisé une étude P+R et souhaite intégrer cet élément dans le cadre de l'interface en cours de construction.

Autopartage :

Des solutions d'autopartage existent déjà dans les centralités régionales. Il est cependant nécessaire d'assurer le monitoring de ces offres, en vue d'éventuelles améliorations. La Région souhaite promouvoir l'autopartage en mettant à disposition des places dédiées, ainsi qu'en mettant en place une plateforme de mise en réseau des utilisateurs, de type Frimobility.

Vélos en libre-service :

Le développement d'une offre de vélos en libre-service peut être réellement profitable pour augmenter la part modale de la mobilité douce et encourager la mobilité combinée, notamment dans les centres touristiques. Une étude d'opportunité sur la mise en place d'un tel service et sa juste localisation doit être entrepris par la Région.

Plan de mobilité d'entreprise :

Les plans de mobilité d'entreprise (PME) sont des outils de gestion de la mobilité des employés au sein des entreprises. Ils permettent de mettre en place différents outils dans le but de favoriser un report modal de la mobilité individuelle motorisé vers les autres modes dans les déplacements pendulaires et professionnels. La mobilité combinée est une des solutions promues par les PME. Dans le cadre du PDR, la Région souhaite inciter les communes à inscrire dans leur règlement communal l'obligation pour les entreprises (selon des critères à définir [nombre d'employé, localisation, etc.]) de mettre en place un PME, pour les sociétés se situant dans une zone d'activités d'importance cantonale ou régionale.

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères du PDCant / PDCn en tenant compte :

- Pour le Canton de Fribourg :
  - De la planification cantonale des parcs-relais ;
  - De la possibilité d'identifier des besoins en matière de covoiturage.

- Pour le Canton de Vaud :
  - De la définition d'une stratégie en matière d'intermodalité et d'interfaces de transport ;
  - De la révision des planifications directrices nécessaire à la réalisation des infrastructures (se fera lors de la mise en œuvre de l'étude en annexe I).

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

Volet stratégique	Lignes d'actions	MC1 MC2 MC3 MC4 MC5
Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	B3 – Promotion et développement de la mobilité combinée et partagée
	Fiches de mesures	Aucune
	Carte sectorielle	Aucune
	Carte de synthèse	Gare / P+R / B+R

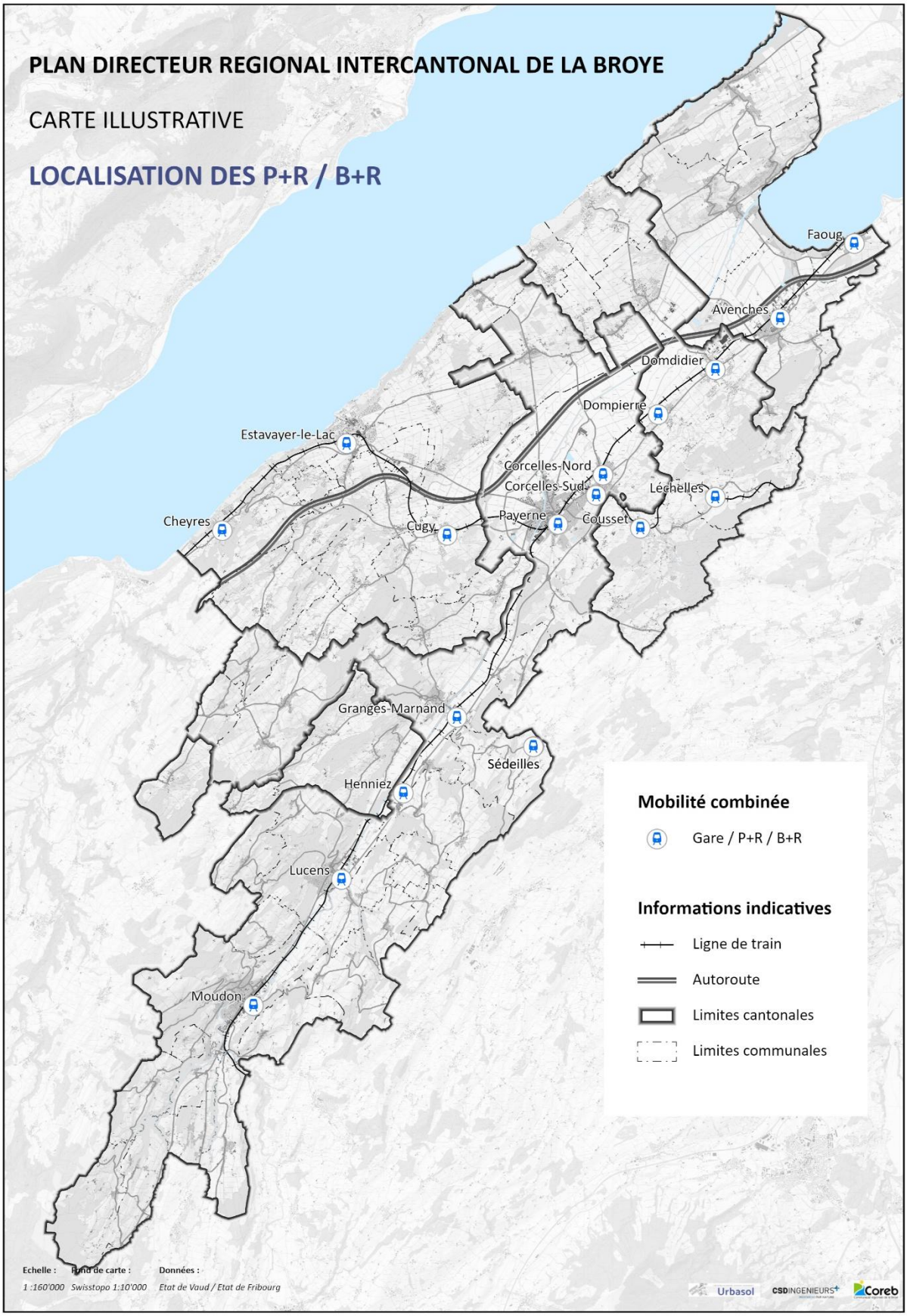

Figure 6 : Carte de localisation des P+R / B+R

4.4 Transport individuel motorisé (TIM)

CONTEXTE

Les déplacements dans la Broye sont majoritairement réalisés à l'aide du transport individuel motorisé en raison, notamment, du caractère rural à densité faible et du type d'activités de la région. Un des objectifs généraux du PDR en matière de mobilité vise à mettre en œuvre des mesures pour diminuer la part modale du transport individuel motorisé au profit d'autres modes. En ce sens, la Région souhaite améliorer la coordination entre son développement et les ambitions cantonales en matière de transport individuel motorisé (réduction de la part modale).

Ainsi, elle souhaite valoriser les traversées de localités (projets VALTRALOC en cours dans des communes fribourgeoises et autres projets dans des communes vaudoises) en lien avec le développement de l'aménagement du territoire et d'autres mesures de mobilité. De plus, elle souhaite mettre en évidence et traiter les problématiques subsistantes de trafic concernant les pénétrantes urbaines (voies principales de circulation permettant d'accéder au centre) notamment en matière de gestion du trafic et de sécurité routière pour une cohabitation optimale entre les différents modes de transports. Ces problématiques concernent les centres régionaux de Moudon, Estavayer, Cudrefin, Avenches, Domdidier (commune de Belmont-Broye), Granges-Marnand (commune de Valbroye) et Payerne.

Il n'existe pas de planification régionale des routes. Néanmoins, les Régions peuvent tout de même identifier des mesures d'adaptation nécessaires pour assurer le développement régional, ainsi que les déficits d'accessibilité routière entre les communes. Des propositions d'amélioration, basées sur des études, peuvent être soumises aux Cantons.

CADRES CANTONAUX

Vaud

La mesure A22 « Réseaux routiers » du PDCn vaudois fixe les objectifs et les principes dans ce domaine. Il est question de garantir un partage de l'espace routier favorisant la mobilité douce et les transports publics. Seules des améliorations ponctuelles du réseau routier sont prévues (sécurité, entretien, etc.).

Selon le PDCn, les Régions doivent définir leur priorité d'investissement et de financement des transports et définir les besoins d'aménagement pour piétons.

Fribourg

La mesure T202 « Transport individuel motorisé » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. Ces objectifs et principes permettent de mettre à disposition un réseau routier sûr, durable, fluide et adapté aux besoins des usagers.

Les tâches régionales sont très restreintes en ce qui concerne le réseau routier, selon le PDCant, les Régions doivent seulement identifier les mesures nécessaires pour adapter le réseau routier au développement régional.

ENJEUX

La thématique du transport individuel est essentiellement cantonale et communale, selon la propriété de la route. A l'échelle régionale, le processus participatif n'a pas fait ressortir de besoin de première importance concernant cette thématique. Cependant, l'amélioration des infrastructures relatives au TIM reste un élément qu'il faut considérer pour complémenter d'autres thématiques du PDR. Les enjeux ainsi répertoriés sont de deux niveaux :

- Prioriser les travaux de traversées de localités en lien avec d'autres aspects du territoire et de la mobilité ;
- Résoudre les problématiques de trafic au niveau des pénétrantes (Moudon, Estavayer et Cudrefin, Avenches, Domdidier, Granges-Marnand et Payerne) pour assurer une meilleure sécurité routière, le confort des usagers et la suppression de congestions du trafic.

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Afin de répondre aux enjeux relatifs au réseau routier, la Région, en étroite collaboration avec les communes et avec les cantons, souhaite prioriser les projets VALTRALOC en cours dans des communes fribourgeoises et d'autres projets dans des communes vaudoises. De plus, elle souhaite rendre attentive le Canton concernant les problématiques des pénétrantes urbaines précitées.

Priorisation des projets de traversée de localité :

Certains projets de traversée de localités sont plus urgents à réaliser, étant donné leur lien avec des projets régionaux. La Région se propose donc d'effectuer une priorisation des projets sur le territoire régional. La Région, en collaboration avec les communes, informera ainsi, le cas échéant, le Canton de Fribourg des projets de traversée de localité à mettre en œuvre en priorité. Sur le canton de Vaud, les projets de traversée de localité sont totalement pilotés par les communes (concept et mise en œuvre).

Pénétrantes des centralités régionales :

Dans le but de renforcer les centralités régionales, il est nécessaire de s'assurer de leur bonne accessibilité par tous les modes, y compris la mobilité individuelle motorisée. Ainsi, sur les tronçons identifiés (suite à la démarche participative), la Région souhaite que des études soient réalisées pour analyser l'état (sécurité, congestion) de ces routes. Il s'agira de prioriser les études en deux volets, en commençant par les 3 axes identifiés dans le diagnostic comme ayant des problématiques fortes d'exploitation, soit Cudrefin, Estavayer et Moudon. Dans un second temps, il s'agira d'identifier et résoudre par priorité les problématiques des autres tronçons.

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères du PDCant / PDCn en tenant compte :

- Pour le Canton de Fribourg :
  - Identification des mesures d'adaptation nécessaire du réseau routier permettant d'assurer les développements prévus dans les secteurs stratégiques.
- Pour le Canton de Vaud :
  - Précision des priorités d'investissement et de financement en faveur du réseau routier ;
  - Définition des besoins en aménagements destinés aux piétons (non traité, car de compétence communale).

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

Volet stratégique	Lignes d'actions	TIM1 TIM2
Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	B4 – Requalification du réseau routier et valorisation des traversées de localités
	Fiches de mesures	Aucune

Carte sectorielle	Aucune
Carte de synthèse	-

4.5 Mobilité douce – vélos

CONTEXTE

Les itinéraires et infrastructures de mobilité douce sont destinés à répondre aux besoins de l'ensemble de la population et de leurs types de déplacements.

En ce qui concerne le réseau cyclable, il s'agit principalement, au niveau régional, de traiter des déplacements utilitaires (ou de la vie quotidienne) et des déplacements de loisirs. La stratégie s'effectue dans la continuité des stratégies cantonales respectives, le plan sectoriel vélo pour le Canton de Fribourg et la stratégie vélo du Canton de Vaud (adopté par le grand Conseil en octobre 2022).

CADRES CANTONAUX

Vaud

La mesure A23 « Mobilité douce » du PDCn vaudois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. L'objectif principal est de tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement à vélo et de doubler celles parcourues à pied à l'horizon 2020.

Le développement de la mobilité vise à améliorer l'accessibilité des centres régionaux en faisant converger les réseaux cyclables vers les gares.

Le Grand Conseil a adopté la stratégie de promotion du vélo à l'horizon 2035 en octobre 2022.

Les Régions sont chargées d'élaborer une stratégie qui favorise la mobilité douce.

Fribourg

La mesure T204 « Réseau cyclable » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. Ces objectifs et principes permettent d'augmenter le nombre de déplacement à vélo et de considérer le vélo comme l'égal des autres modes, avec la mise en place d'un environnement vélo sûr et attrayant.

Le plan sectoriel vélo du Canton donne le réseau cantonal cycliste utilitaire et de cyclotourisme de la région.

Les Régions doivent planifier le réseau cyclable régional sur la base du réseau cantonal. Le réseau régional doit veiller à desservir convenablement les zones d'activités d'importance cantonale et régionale, et les sites scolaires. Le stationnement des vélos doit également être abordé, notamment dans les parkings d'échange.

La mesure T207 « Chemins pour piétons » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. Les tâches régionales sont d'identifier des liaisons intercommunales manquantes éventuelles, et de proposer des mesures d'aménagement en vue de leur amélioration.

Les mesures T205, T206 et T208 traitent respectivement du cyclotourisme, des vélos tout terrain et des chemins de randonnées pédestres. Les tâches régionales dans ces domaines sont similaires, à savoir la possibilité de faire des propositions d'ajout régional.

ENJEUX

Le sujet de la mobilité douce a été abordé dans le cadre des ateliers participatifs. La consultation auprès des acteurs du territoire a fait ressortir que le développement de la mobilité douce est important. Trois leviers ont été identifiés comme prioritaires :

- Assurer des itinéraires de mobilité douce continus, structurants et maillés ;
- Favoriser les déplacements de courte distance par un réseau maillé fin ;
- Assurer la continuité intercantonale ;
- Assurer le financement des infrastructures.

En matière de stationnement, le thème est traité d'une part dans le cadre de la mobilité combinée et partagée pour ce qui est du stationnement type B+R, aux interfaces principales de transport public. D'autre part, il est également traité dans le présent chapitre, associé aux compléments des réseaux cyclables proposés et aux sites d'importance régionale (sites stratégiques d'activités, zones d'activité régionale, sites scolaires de portée régionale et fenêtres touristiques sur les lacs de Neuchâtel et Morat).

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Réseau cyclable régional utilitaire :

Afin de répondre aux enjeux relatifs à la mobilité douce, la Région doit développer le réseau cyclable régional utilitaire sur la base des réseaux cyclables cantonaux. Elle doit veiller à ce que les zones d'activités soient accessibles de manière sûre, fonctionnelle et directe à vélo. Le développement du réseau doit permettre de rendre le vélo attractif pour les usagers, conformément aux orientations édictées par les Cantons. Le réseau cyclable régional utilitaire se veut hiérarchisé, attractif et sécurisé. La hiérarchisation proposée par la Région est :

- Le **premier échelon** est un **réseau structurant** au niveau régional. Il a pour but de relier les principaux centres régionaux entre eux et leur interface multimodale (gare). Le réseau structurant vise également à relier les zones d'activités d'importance stratégique, cantonale et régionale aux centres. Le réseau structurant régional se compose ainsi :
  - Une liaison longitudinale Nord-Est – Sud-Ouest qui relie les centralités d'Avenches, Domdidier (commune de Belmont-Broye), Payerne, Granges-Marnand (commune de Valbroye), Lucens et Moudon et continue en dehors des limites régionales.
  - Une liaison transversale Est – Ouest qui relie les centralités de Payerne, Cugy et Estavayer et continue en dehors des limites régionales.
  - Une liaison directe Payerne – Estavayer afin de relier les deux instances du pôle de développement intercantonal.
  - Une liaison Domdidier (commune de Belmont-Broye) – St-Aubin destinée à assurer l'accessibilité vélo de la zone d'activités du PAC AgriCo.
  - Une liaison Payerne – Aéropôle afin d'assurer l'accessibilité vélo de ce secteur stratégique.
  - Une liaison Payerne – Zone d'activités Tuilerie afin d'assurer l'accessibilité vélo de ce secteur.
  - Une liaison Lucens – Romont qui relie le réseau structurant longitudinale à une gare ferroviaire sur la ligne Lausanne – Berne.

- Le **deuxième échelon** est un **réseau de rabattement** qui relie les localités secondaires aux centres régionaux et aux interfaces multimodales, par des itinéraires alternatifs au réseau structurant. Il permet la liaison des fenêtres sur le lac (voir chapitre 5 rives des lacs) depuis le réseau structurant. Il est également composé de certains tronçons locaux importants et de certaines liaisons qui vont au-delà des limites régionales. Le réseau de rabattement se compose ainsi :

- Des liaisons locales internes à Payerne, reliant la gare au réseau structurant, l'hôpital intercantonal et le gymnase intercantonal.
- Une liaison Payerne – Prez-vers-Noréaz, permettant un accès complémentaire à l'agglomération de Fribourg plus loin.
- Des liaisons alternatives au réseau structurant reliant Cugy, Estavayer et Cheyres-Châbles via Lully.
- Des liaisons partant des centralités ou du réseau structurant et reliant les localités touristiques aux abords du lac de Neuchâtel.

- Le **troisième échelon** est un **réseau fin** qui relie les localités peu denses entre elles et assure un rabattement sur les deux autres échelons du réseau régional. Il assure également la desserte des zones d'activités d'importance locale, ainsi que des équipements publics locaux. Le réseau fin se compose ainsi :
  - Des liaisons fines complémentaires reliant des localités et hameaux isolés au reste du réseau.
  - Une liaison le long du lac de Neuchâtel reliant les communes touristiques et se calquant sur le réseau SuisseMobile.

À noter que le troisième échelon, réseau fin, n'a pas été traité en détail dans le cadre du PDR. Seules des propositions de tracés ont été proposées et devront faire l'objet d'une étude.

Le réseau utilitaire régional se calque en majorité sur les réseaux cantonaux fribourgeois et vaudois. En ce sens, il s'agit d'accompagner les cantons dans le développement des réseaux cantonaux afin de développer dans le même temps le réseau régional.

À noter que les Cantons utilisent également un système de hiérarchisation du réseau qui leur est propre. Les Planifications cantonales restent réservées et cohabitent avec la planification régionale, notamment sa hiérarchisation.

Compléments régionaux aux réseaux cyclables cantonaux :

Le réseau régional s'appuie en majorité sur les réseaux cantonaux. Cependant, certains tronçons, inexistants à l'heure actuelle au niveau cantonal, ont été identifiés comme des compléments régionaux, nécessaires afin d'assurer la cohérence et l'attractivité du réseau régional, ainsi que la continuité intercantonale. Les compléments proposés peuvent être des trois niveaux hiérarchiques existants explicités plus haut.

Les principaux compléments proposés sont les suivants :

- Des compléments pour des liaisons hors des limites régionales, à Moudon, Granges-Marnand, Payerne, Domdidier et Avenches.
- Des compléments permettant d'assurer la continuité intercantonale du réseau, dans les territoires situés à l'Ouest de Granges-Marnand.
- Des compléments pour desservir des petites localités telles que Mannens, Trey, Montagny-les-Monts, Russy.
- Des compléments pour desservir l'hôpital et le gymnase intercantonal.
- Un complément à Payerne pour desservir la zone d'activités de la Tuilerie.
- Des compléments pour relier Gletterens et Cudrefin au reste du réseau.
- Un complément le long du lac de Neuchâtel, calqué sur l'itinéraire SuisseMobile, permettant de relier les localités touristiques du bord du lac entre elles. Etant donné la nature avant tout touristique de ce tronçon (au sein de la Grande Cariçaie), un entretien de l'itinéraire SuisseMobile est suffisant et il n'est pas nécessaire d'équiper ces tronçons selon les exigences du réseau utilitaire. Il s'agit d'un complément au réseau fin du réseau utilitaire, qui, de ce fait, ne sera pas un itinéraire utilitaire principal.

Les compléments, selon le rôle qu'ils prennent dans le réseau régional, se catégorisent selon la hiérarchie régionale. Ces propositions de complément sont basées sur une analyse des lacunes en matière de liaisons cyclables des réseaux cantonaux actuels. S'agissant du réseau utilitaire, les liaisons les plus directes possibles ont été sélectionnées, passant sur des routes cantonales ou communales. Les critères de confort et de sécurité ont aussi été considérés dans ces propositions de compléments.

Ces propositions nécessitent une étude d'approfondissement, menée par la Région, afin d'une part de valider les tracés proposés ou trouver de meilleurs tracés alternatifs, et d'autre part de définir les aménagements nécessaires afin de rendre ces tronçons attractifs et sécurisés pour les cyclistes. La responsabilité de la mise en œuvre (réalisation des aménagements) est partagée entre les communes et le Canton en fonction des compétences données par la loi sur les routes. La COREB intervient prioritairement durant la phase de planification du réseau régional complémentaire au réseau cantonal, pilotée par la région avec l'accompagnement de la DGMR (proposition figurant dans le décret adopté en octobre 2022 par le Grand Conseil au sujet de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035).

A noter que le réseau utilitaire régional englobe les liaisons cyclables de niveau régional, intercommunal. Les liaisons plus fines au niveau de chaque commune sont réglées au niveau communal.

La figure 11 ci-après illustre les réseaux cyclables utilitaires cantonaux et montre les compléments régionaux proposés.

Une fois l'étude d'approfondissement réalisée, il s'agira de la compléter par une analyse spécifique sur le stationnement vélo afin d'identifier les besoins, tant quantitatifs que qualitatifs. C'est-à-dire, respectivement, les besoins supplémentaires en place de stationnement et les besoins permettant d'assurer la sécurité et l'attractivité des places (protection contre les intempéries et le vol, borne de recharge, etc.). L'analyse portera principalement sur les secteurs de portée régionale, notamment tous les sites stratégiques d'activités, les zones d'activités régionale, les sites scolaires à portée régionale ou encore les fenêtres touristiques sur les lacs de Neuchâtel et Morat. À partir des besoins identifiés, des mesures pour assurer leur mise en œuvre sont ensuite définies.

Ce complément d'étude est mené par la Région et les communes ont pour tâches de veiller à l'aménagement des places de stationnement en quantité et qualité suffisante.

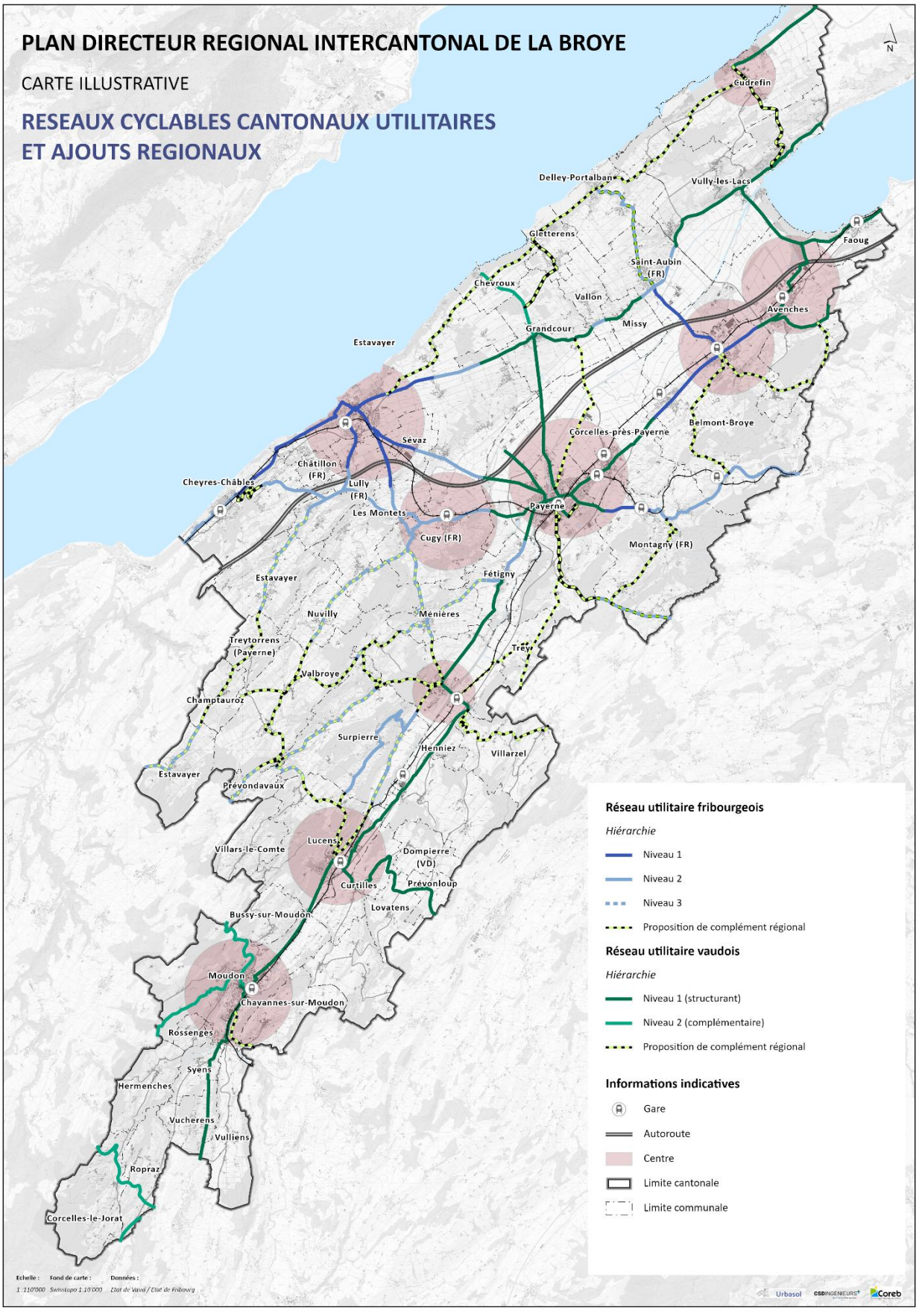

Figure 7 : Réseaux cyclables utilitaires cantonaux et compléments régionaux

Stationnement vélo

L'utilisation du vélo comme moyen de déplacement à part entière repose principalement sur un réseau cyclable de qualité et efficace. L'offre en stationnement vélo constitue une composante qui contribue également à la qualité du réseau et participe à la promotion de son utilisation. En ce sens, elle ne doit pas être négligée : le stationnement doit être disponible dans et à proximité des différents lieux de destination en quantité suffisante, avec des aménagements adaptés. L'offre en stationnement vélo doit être prise en compte dans les différentes planifications, infrastructures existantes ou en projets.

Pour ce faire, un état des lieux est fait à l'échelle de la région de la Broye-Vully sans pour autant procéder à une analyse fine de l'état de l'offre en stationnement vélo. Effectivement, ce sont surtout les infrastructures à grande affluence qui sont concernées, notamment les différentes zones d'activités d'importance cantonale et régionale, les sites scolaires à portée régionale ainsi que les zones touristiques et les gares. La thématique du tourisme n'étant pas traitée dans le cadre du PDR, l'analyse s'est concentrée sur les sites touristiques en lien avec la thématique des rives des lacs, à savoir les ports de Chevroux et de Cudrefin. Concernant l'offre en stationnement vélo dans les gares, elle a déjà été traitée dans le chapitre 4.3 portant sur la mobilité combinée et partagée.

Au niveau des zones d'activités d'importance cantonale et régionale, la question de l'offre en stationnement vélo doit être traitée dans le cadre des Plans de mobilité d'entreprise (PME). Bien que pas obligatoire dans le canton de Vaud, un PME est l'outil adéquat pour assurer l'installation de stationnement vélo en qualité et qualité suffisantes (selon les recommandations en vigueur (VSS 40 065, guide de l'OFROU), autant pour le projet de nouvelles entreprises que pour celles déjà implantées.

La Broye-Vully compte sept sites scolaires à portée régionale : quatre établissements secondaires situés à Avenches, Mézières (établissement du Jorat, dont l'aire de recrutement s'étend au sud de la Broye-Vully), Moudon et Payerne ; un gymnase, le gymnase intercantonale de la Broye (GIB) ; deux établissements de formation professionnelle : le centre professionnel du Nord vaudois (CPNV) de Payerne ainsi que l'Agrilogie de Granges-Vernay à Moudon. Sur ces sept sites, seul l'établissement scolaire du Jorat ne dispose pas de stationnement vélo. Sur les six autres sites scolaires, après analyse sommaire de l'offre en stationnement en comparaison avec le nombre d'élèves, du personnel et du corps enseignant, il s'avère que le nombre de places existantes apparaît comme étant insuffisant (selon un calcul des besoins basé sur la norme VSS 40 065). La norme ayant tendance à surestimer le stationnement vélo nécessaire, il est recommandé de procéder à une évaluation de leur utilisation et de procéder à une adaptation des besoins si nécessaire. La qualité des infrastructures existantes doit également être assurée selon les normes et recommandations en vigueur (support, abri, sécurisation).

Au niveau des rives des lacs, Chevroux et Cudrefin accueillent des campings et ports avec possibilité de prendre le bateau pour rejoindre notamment Neuchâtel ainsi que des plages. En tant que sites touristiques à forte affluence, ces deux localités présentent de nombreuses aires de stationnement pour véhicules motorisées et motorhome mais leur offre en stationnement vélo reste lacunaire. À l'instar des sites scolaires, l'adéquation entre l'offre et la demande reste difficile à estimer et une évaluation des besoins est recommandé.

La mise en œuvre et le suivi du stationnement vélo est de compétence communale.

Réseau cyclable régional de cyclotourisme :

Le réseau régional de cyclotourisme reprend les tracés proposés par SuisseMobile qui maillent déjà convenablement le territoire régional. Il existe cependant quelques lacunes identifiées par les Cantons, au bord du lac de Neuchâtel (voir chapitre 5 Rives des lacs). Des modifications d'itinéraire sont envisagés et indiqués sur le plan sectoriel vélo. Elles sont également considérées dans le cadre du réseau régional de cyclotourisme, car

elles sont jugées pertinentes. Le cyclotourisme, de par son lien avec le thème du tourisme, est abordé plus en détail en lien avec les rives des lacs, dans le chapitre dédié.

Financement du réseau cyclable régional :

Afin de financer la réalisation du réseau cyclable régional, des réflexions sur la mise en place d'un fonds d'investissement seront lancées. Ce fonds serait géré par la Région. Il serait alimenté par les Communes dans des proportions encore à définir. Le fonds d'investissement servirait à aider les Communes à planifier et réaliser les aménagements cyclables du réseau sur leur territoire respectif ainsi que les infrastructures de stationnement.

La propriété de la route, la situation en traversée ou en dehors d'une localité et l'inscription ou non à une planification cantonale supérieure déterminerait la répartition des coûts d'études (le cas échéant) et de réalisation (aménagements, marquages, signalisation verticale).

La répartition est la suivante :

- Pour un tronçon sur **route cantonale** :
  - Hors localité :
    - Si indiqué dans une planification cantonale, financement complet par le Canton compétent.
    - Si non indiqué dans une planification cantonale, financement de la moitié par le Canton compétent et de l'autre moitié par la Commune compétente (participation du fond régional).
  - En localité :
    - Si indiqué dans une planification cantonale, financement des deux tiers par le Canton compétent et du tiers restant par la Commune compétente (participation du fond régional).
    - Si non indiqué dans une planification cantonale, financement du premier tiers par le Canton compétent et des deux tiers restants par la Commune compétente (participation du fond régional).

- Pour un tronçon sur **route communale** :
  - Si indiqué dans une planification cantonale, financement des deux tiers par le Canton compétent et du tiers restant par la Commune compétente (participation du fond régional).
  - Si non indiqué dans une planification cantonale, financement complet par la Commune compétente (participation du fond régional).

À noter que deux crédits d'investissement, pour un total de 30 millions, ont été votés pour soutenir la réalisation d'infrastructures cyclables dans les agglomérations vaudoises et, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de promotion du vélo 2035, le Canton renforcera son appui aux communes. Effectivement, certains coûts d'aménagements et d'entretien, qui sont aujourd'hui de la responsabilité des Communes, seront pris en charge en plus grande part, voire entièrement. Le Canton contribue également à l'étude de réseaux cyclables régionaux.

Le fonds régional serait alimenté par les Communes de la Région et servirait à aider les Communes concernées par des aménagements à les financer. Toutes les communes alimenteraient le fond régional, mais toutes les communes n'auraient pas droit à un financement, car cela dépend de la présence ou non sur le territoire communal d'une partie du réseau régional. En somme, les Communes qui ne sont pas directement concernées par le réseau régional aiderait celles qui le sont, car l'amélioration du réseau cyclable est bénéfique à l'ensemble de la Région et donc des Communes qui la composent.

Traitement des vélos tout terrain dans le PDR :

La question des itinéraires de vélo tout terrain n'a pas été considérée dans l'élaboration du PDR de la Broye. En effet, la région ne comporte aucun itinéraire de VTT. De plus, le domaine touristique n'a pas été traité dans le cadre du PDR.

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères du PDCant / PDCn en tenant compte :

- Pour le Canton de Fribourg :
  - De l'accessibilité à vélo, de manière sûre, directe et confortable, des zones d'activités cantonales et régionales et des sites scolaires ;
  - De la planification des parkings d'échange en tenant compte des besoins en stationnement des cyclistes (mobilité combinée) ;
  - Du stationnement des vélos ;
  - Du plan sectoriel vélo fribourgeois.

- Pour le Canton de Vaud :
  - L'élaboration d'une stratégie qui favorise la mobilité douce.

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

Volet stratégique	Lignes d'actions	MD1 MD2 MD3
Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	B5 – Développement et cohérence du réseau cyclable
	Fiches de mesures	MOB.C – Implémenter des compléments régionaux aux réseaux cyclables cantonaux utilitaires LAC.A – Améliorer la connectivité du réseau de cyclotourisme des rives du lac de Neuchâtel
	Carte sectorielle	Réseau cyclable régional
	Carte de synthèse	Réseau structurant Réseau de rabattement Réseau fin Complément régional Itinéraires cyclotouristiques existants Proposition d'amélioration de l'itinéraire cyclotouristique

4.6 Mobilité douce – piétons

CONTEXTE

Les itinéraires et infrastructures de mobilité douce sont destinés à répondre aux besoins de l'ensemble de la population et de leurs types de déplacements.

Au niveau des déplacements piétonniers, (chemins pour piétions et chemins de randonnées pédestre), la Région n'est pas l'échelon de traitement privilégié. Cependant, les Régions peuvent proposer des adaptations en vue de garantir la continuité des liaisons.

CADRES CANTONAUX

Vaud

La mesure A23 « Mobilité douce » du PDCn vaudois fixe les objectifs et les principes dans ce domaine. L'objectif principal est de tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement à vélo et de doubler celles parcourues à pied à l'horizon 20220.

Les Régions sont chargées d'élaborer une stratégie qui favorise la mobilité douce.

Fribourg

La mesure T207 « Chemins pour piétons » du PDCant fribourgeois fixe les objectifs et principes dans ce domaine. Les tâches régionales sont d'identifier des laisons intercommunales manquantes éventuelles, et de proposer des mesures d'aménagement en vue de leur amélioration.

Le thème T208 traite des chemins de randonnées pédestres. La tâche régionale dans ce domaine est de pouvoir faire des propositions d'ajout régional.

ENJEUX

Le sujet de la mobilité douce a été abordé dans le cadre des ateliers participatifs. La consultation auprès des acteurs du territoire a fait ressortir que le développement de la mobilité douce est important, mais qu'elle concerne avant tout la mobilité cyclable.

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Concernant les chemins pour piétons et les chemins de randonnées pédestres, ils ne sont pas développés davantage dans le PDR de la Broye. En effet, les chemins piétons concernent l'accès local aux infrastructures publiques, thème qui n'est pas traité au sein du PDR. Quant aux chemins de randonnée pédestre, le réseau des itinéraires de randonnées pédestres cantonaux et SuisseMobile « la Suisse à pied » sont suffisants. En outre, cet élément est fortement lié au thème du tourisme, qui n'est pas abordé dans le cadre du PDR, hormis dans le cas des rives des lacs. En ce sens, les itinéraires de randonnée pédestres sont repris à titre indicatif dans la partie sur les rives du Lac (voir carte sectorielle Rives des lacs). N'étant pas traités dans le volet opérationnel, ils ne sont pas repris dans la carte de synthèse.

4.7 Stationnement

Le stationnement pour le trafic individuel motorisé influence les charges de trafic et leurs conséquences associées (impacts environnementaux, usage de l'espace publics, etc.). La compétence en la matière est communale et le cadre est fixé par les Cantons. Compte tenu de cela, le thème n'est pas développé dans le PDR Broye.

4.8 Grands générateurs de trafic

La thématique des grands générateurs de trafic ne sera pas abordée dans le cadre du PDR Broye dans la mesure où les problématiques induites par ces installations sont gérées par les Cantons eux-mêmes. En outre, les définitions cantonales sur ces objets diffèrent. Une nouvelle définition à l'échelle régionale induirait un troisième niveau d'identification, ce qui pourrait présenter des contradictions avec les plans directeurs cantonaux. Il serait peu judicieux d'intégrer une seconde notion dans les planifications communales. Cela complexifie la planification et la gestion du territoire.

A noter que le secteur aérien représente un grand générateur de trafic. Cependant, cette thématique étant facultative, le COPIL a décidé de ne pas la traiter dans le PDR.

5 Rives des lacs

CONTEXTE

La Broye est riveraine de deux lacs : le lac de Neuchâtel et le lac de Morat. La problématique des rives des lacs concerne la protection des rives aux vues de la biodiversité d'une part, et de la gestion et de la planification d'infrastructures de loisirs, notamment d'activités nautiques, d'autre part.

Les rives broyardes du lac de Neuchâtel sont successivement vaudoises et fribourgeoises, ce qui rend la coordination de cette thématique essentielle à une protection et une mise en valeur cohérente. Une très grande majorité des rives sont protégées de par leurs qualités biologiques d'importance nationale, coordonnées par une planification cantonale et intercantonale et gérées par l'association de la Grande-Cariçaie. La préservation des espaces naturels est pour ainsi dire assurée et coordonnée par les paliers supérieurs.

Six « fenêtres », ou ouvertures dans la zone naturelle protégée (Cheyres-Châbles, Estavayer, Chevroux, Gletterens, Delley-Portalban et Cudrefin) permettent des activités de loisirs (ports, plages, camping). Les informations proviennent des communes, que ce soit par le biais d'une consultation en 2020 et par le biais d'échanges spécifiques. Le tableau ci-dessous résume les équipements présents dans ces fenêtres.

Commune	**Cheyres-Châbles**	**Estavayer**	**Chevroux**	**Gletterens**	**Delley-Portalban**	**Cudrefin**
Plage publique	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Camping, caravaning	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Présence de bouées problématiques	non	oui	non	non	non	non
Nombre de ports/pontons	4	3	1	1	1	2
Places d'amarrage	829	1060 +/-*	1500	300	780	608
Places visiteurs	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Projet de réaménagement prévu ou en cours	non	oui	oui	non	non	non
Outil de planification de détail (PAD, PA)	non	oui	oui	oui	oui	oui
	A l'étude	oui	oui	non	oui	oui

Sources : Administrations communales et site Web des communes.

** projet en cours*

Tableau 1 : Sommaire des équipements de loisirs des communes disposant de fenêtres sur la rive sud du lac de Neuchâtel

Les rives vaudoises du lac de Morat concernent trois communes broyardes (Faoug, Avenches, Vully-les-Lacs). Elles sont partiellement bordées par un biotope d'importance fédérale (réserve d'oiseaux d'eau et migrateurs de Salavaux) à l'Ouest du lac (OROEM) ; à relever que le secteur doit être redimensionné pour tenir compte de la situation existante (le secteur se superpose actuellement à la zone scolaire et le village de Salavaux). Nonobstant, les rives font face à une pression importante pour les activités de loisirs et de tourisme. Le tableau ci-dessous résume les équipements présents sur les rives de ces communes. De plus, une planification des rives du lac de Morat nécessite une coordination avec le district du Lac fribourgeois qui s'étend sur les flancs est, nord et ouest.

	Lac Morat		
Commune	**Vully les Lacs**	**Avenches**	**Faoug**
Plages publiques	oui	oui	oui
Camping, caravaning	oui	oui	oui
Présence de bouées	oui	oui	oui

	Lac Morat		
Commune	**Vully les Lacs**	**Avenches**	**Faoug**
Nombre de ports (y.c. le canal de la Broye pour la Cne de Vully)	2	1	2
Places d'amarrage	380	350	358
Places visiteurs	oui	oui	oui
Projet de réaménagement prévu ou en cours	oui	non	oui
Projet de nouveau port prévu ou en cours	oui	non	non
Outil de planification de détail (PA)/masterplan	oui	oui	non

Tableau 2 : Sommaire des équipements de loisirs des communes vaudoises du lac de Morat

Sources : Administrations communales et site Web des communes.

CADRES CANTONAUX ET INTERCANTONAUX

Vaud

La question des rives des lacs est traitée dans la mesure E25 – Rives des lacs du plan directeur cantonal. Sept objectifs y sont déclinés :

- Protéger les rives des lacs
- Faciliter l'accès public aux rives via chemins
- Coordonner les besoins de la population et de l'économie avec le reste
- Conservation des biotopes et politique globale de l'eau
- Assurer le passage à la navigation
- Mettre en valeur le patrimoine bâti
- Conserver le cours naturel des cours d'eau

Fribourg

Les rives des lacs sont traitées dans la mesure T113 « Rives de Lac » du plan directeur cantonal. Dans ce cadre, quatre objectifs sont définis :

- Gestion durable et mise en valeur des rives
- Faciliter l'accès via mobilité douce
- Coordonner les intérêts des différents usagers
- Transférer la planification et la valorisation aux régions et communes.

A noter également la mesure T114 « ports de plaisance et amarrages de bateaux » dont les prescriptions s'appliquent pour les ports fribourgeois localisés sur la rive sud du lac de Neuchâtel.

Le canton de Fribourg indique vouloir mener à terme une étude visant à établir des principes de gestion des rives des lacs permettant d'orienter les autorités régionales. Compte tenu de l'avancement des différentes planifications et des échéanciers décalés, la question des rives des lacs a été partiellement transférée dans la planification régionale. Ainsi, la gestion des rives des lacs est l'une des thématiques obligatoires à traiter dans le plan directeur régional fribourgeois. Concrètement, il s'agit de :

- Distinguer chaque secteur propice au développement d'activités de tourisme et de loisirs, à protéger ou à renaturer et indiquer les mesures à prendre y relatives ;
- Identifier les éventuels projets d'installations de loisirs sur la base de critères de localisation à définir ;

- Identifier les itinéraires touristiques existants, à améliorer ou à créer ;
- Identifier les cheminements existants, à améliorer ou à créer pour être accessibles au public le long des rives (chemins pédestres, pistes cyclables, parcours et pistes VTT) ;
- Identifier les mesures d'aménagement (routes, cheminements, stationnement, etc.) et les compléments du réseau routier à prévoir ;
- Définir le seuil maximal des places d'amarrages par lac et par secteur, en tenant compte de la capacité du site en matière d'accessibilité, de stationnement et de trafic ;

Définir la stratégie pour la mise en œuvre de la restructuration des amarrages, en fixant des priorités et des délais de réalisation.

Le plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat

Les autorités cantonales sont conscientes depuis longtemps de la nécessité d'une coordination accrue dans la Broye. Les deux cantons ont approuvé le Plan directeur intercantonal de la rive Sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat en 1982. Cette planification est toujours en vigueur.

Son périmètre d'action ne se limite pas aux rives au sens strict, mais intègre une bande tampon de plusieurs centaines de mètres à l'arrière de celles-ci, afin de gérer l'ensemble des périmètres liés au contexte marécageux et d'éviter notamment l'extension de l'urbanisation dans les zones agricoles. Il comporte 25 mesures générales concernant les 10 thèmes suivants : zones naturelles ; navigation de plaisance ; niveau des lacs ; lutte contre l'érosion des rives ; épuration ; qualité des eaux et élimination des déchets ; forêt ; résidences secondaires ; circulations ; aménagement et affectations ; coordination. A noter que toutes les thématiques du plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel ne sont pas pertinentes pour le plan directeur régional. Il contient également des mesures particulières pour chaque commune. Il est accompagné d'un accord de mise en œuvre signé par les Conseils d'Etat des deux cantons.

Le Plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat prévoit une délégation de compétence pour la gestion des zones naturelles de la rive sud du lac de Neuchâtel à l'Association de la Grande Cariçaie (AGC). L'AGC coordonne également les activités de loisirs dans les secteurs protégés. Il s'agit de sentiers didactiques de mobilité douce et d'activités de sensibilisation.

La transcription de cette planification directrice s'effectue par le biais du plan d'affectation cantonal des rives sud du lac de Neuchâtel (PAC) pour le canton de Fribourg. Le périmètre du PAC reprend celui des diverses réserves protégées, mais il exclut les fenêtres de loisirs sur le lac, c'est-à-dire les ports, plages et campings. Ce PAC adopté initialement en 2002, a été revu et sa nouvelle mouture a été approuvée par le Conseil d'Etat en novembre 2021. Il n'est cependant pas encore entré en force, en raison d'un recours pendant au Tribunal cantonal. Pour le canton de Vaud, la qualification des rives se fait par des décisions de classement (DC) des réserves naturelles. La mise en œuvre du Plan directeur intercantonal de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat s'inscrit dans son plan directeur cantonal, notamment via la mesure E25 précitée et les mesures E21-24. Les communes vaudoises doivent le mettre en œuvre. Lors de l'élaboration du volet stratégique du PDR en 2021, aucun élément de ce cadre cantonal n'avait été remis en question au niveau du plan directeur régional et il n'y a pas eu de mesures différenciées pour les rives vaudoises du lac de Neuchâtel et du lac de Morat. Au printemps 2022, le canton de Vaud (DGTL) propose l'actualisation de certaines thématiques du Plan des Rives de 1982. De nouveaux thèmes sont également proposés comme la mobilité et le pompage dans les lacs pour l'agriculture ou l'énergie et mis en discussion auprès de commune vaudoises concernées. Cette démarche, parallèle au PDR, aura un impact sur le traitement des rives du lac de Morat (voir ci-après).

En 2023, le Canton a accepté que les communes riveraines du lac de Morat, qui doivent répondre à des enjeux en lien avec la gestion et l'aménagement des rives des lacs, procèdent à une planification directrice intercommunale des rives, sans attendre l'actualisation du PDI des rives du lac de Morat, qui prendra du temps (voir annexe A du présent rapport). Cette planification directrice doit être conforme au PDI en vigueur, et un

cahier de charges doit être élaboré conjointement par les communes de Vully-les-Lacs, Avenches et Faoug, et validé par le Canton. La mise en place de cette planification directrice nécessite une coordination et une collaboration entre les communes concernées, le Canton, la Région, ainsi que la Région du district du Lac fribourgeois et les communes fribourgeoises riveraines du lacs de Morat.

À noter que les communes vaudoises riveraines du lac de Neuchâtel ne sont pas au bénéfice d'une autorisation du Canton, comme c'est le cas pour les communes riveraines du lac de Morat, d'élaborer une planification directrice intercommunale. Raison pour laquelle, le volet opérationnel vaudois ne fait référence qu'au lac de Morat. Cela signifie que la qualification des rives se fait toujours au travers de décisions de classement (DC) et par la mise en œuvre du PDI au travers des mesures inscrites au PDCn. Pour autant et en conformité avec la vision stratégique du PDR « d'évaluer et prendre en compte les projets des communes riveraines » (cf. chapitre 5 du PAR), les infrastructures riveraines projetées des communes sont reportées sur la carte sectorielle Rives des lacs. On y trouve, par exemple, le projet d'agrandissement de la plage de Chevroux.

ENJEUX

Les enjeux liés aux rives des lacs et à leur traitement à l'échelle régionale sont multiples.

Enjeux de gouvernance

D'une part, les outils de planification ne sont pas identiques pour les deux cantons, et ceux qui le sont ne sont pas mis en œuvre uniformément. De plus, ces outils sont de juridiction cantonale (voir supra-cantonale) et règlent d'ores et déjà un certain nombre de question, notamment pour la protection de la biodiversité. D'autre part, la délégation de compétence sur la gestion des rives, la gestion des ports et amarrages ainsi que le développement des différentes mobilités ne sont pas équivalentes d'un canton à l'autre. C'est particulièrement vrai pour la gestion des ports et des amarrages. A la lumière de ce qui précède, et à la suite de la consultation des services vaudois concernés (séance du 15 mars 2021) il est convenu que la thématique Rives des lacs du PDR sera traité de façon différenciée par canton.

Pour les rives fribourgeoises, l'ensemble des éléments du guide pour l'aménagement régional sera traité. Du côté vaudois, le plan directeur régional traitera de façon ad-hoc des éléments identifiés notamment dans le traitement de la mobilité, à la demande des acteurs vaudois pour le lac de Neuchâtel. Le lac de Morat bénéficiera d'une attention particulière, notamment pour assurer une coordination avec le plan directeur régional fribourgeois du district du Lac (en cours d'adaptation en 2022), et valider la décision de l'Etat de Vaud permettant l'élaboration d'une planification directrice intercommunale des rives. Des fiches d'actions sont d'ailleurs développées sur ce point dans le volet opérationnel vaudois du PDR.

Enjeux liés à la qualification des rives

La protection d'une grande partie des rives, assurée aux échelons cantonal et supracantonal, permet d'ores et déjà une certaine forme d'harmonisation à l'échelle de la rive sud du lac de Neuchâtel. Ainsi, ce sont les rives urbanisées, dédiées au tourisme et au loisirs qui font l'objet d'une attention particulière. Ces secteurs, définis comme autant de « fenêtres » sont déjà au bénéfice de planification de détail (PAD, PA) qui cadrent leur développement. La présence des réserves naturelles rend difficile l'agrandissement des fenêtres existantes ; c'est pourquoi l'enjeu lié à la gestion des rives est d'abord et avant tout qualitatif. Le volet opérationnel fribourgeois du PDR reprend ce constat.

L'Etat de Vaud souhaitent revoir certaines thématiques du plan directeur intercantonal des rives de 1982, notamment pour mettre à jour cette planification. Pour le lac de Morat, cette actualisation est d'autant plus importante qu'elle permettrait une plus grande cohérence à l'échelle du lac, notamment en termes de mobilité.

Enjeux d'accessibilité aux rives

De par leurs qualités écologiques exceptionnelles, l'offre récréotouristique existante (ports, plages, campings) et la proximité de villes et villages riverains, les rives attirent à bien des égards. Maitriser les équipements et

infrastructures qui optimisent leur accessibilité est un aspect important de cette thématique du PDR. Les réflexions sur les transports publics et la mobilité douce sont d'ailleurs articulées conjointement avec les mesures liées à la thématique mobilité du PDR. Il est notamment nécessaire d'avoir une desserte adaptée selon l'importance du site de loisirs. Les débarcadères existants sont exploités par une société privée à des fins touristiques. Le développement d'une offre s'assimilant à une offre en transports publics n'est pas envisagé pour le moment, mais si une telle offre venait à se développer, elle devra s'articuler avec l'offre existante et future, ainsi qu'avec les acteurs concernés.

L'accessibilité en TIM et l'offre en stationnements associée est bien étoffée ; en effet, chaque fenêtre dispose de stationnements bien dimensionnés. La desserte en transport publique est également relativement bien assurée ; néanmoins des besoins sont identifiés à Delley-Portalban et à Estavayer, et des projets sont en cours pour faciliter la desserte dans ces secteurs. Le réseau de randonnées est également bien défini et assure une connectivité le long des rives, à travers la Grande-Cariçaie.

L'enjeu quant à l'accessibilité porte sur les itinéraires cyclo-touristiques. A noter que dans le PDR, les itinéraires cyclotouristiques ne sont abordés que dans l'optique de l'accessibilité des rives des lacs, puisque le PDR ne traite pas du tourisme dans son ensemble. Les itinéraires existants présentent des tronçons à améliorer, entre Estavayer et Chevroux et entre Delley-Portalban et Cudrefin, ainsi qu'un tronçon à éventuellement prolonger entre Chevroux et Gletterens. Plusieurs acteurs sont concernés par l'identification d'alternatives et leur mise en œuvre, une fiche de mesure adresse plus en détails ce point dans les volets opérationnels fribourgeois et vaudois. De pair avec les itinéraires vient la question des stationnements vélos. La plupart des fenêtres dispose de plusieurs zones de stationnements vélo (voir chapitre 4.5). A noter que les éléments de coordination autour du lac de Morat (comme les itinéraires cyclotouristiques), entre les communes vaudoises et le district du lac fribourgeois, sont traitées dans le volet opérationnel vaudois. Enfin, la connectivité interlacs étant déjà assurée avec l'itinéraire 481 de SuisseMobile, le sujet n'est pas abordé dans le PDR.

OBJECTIFS

Les objectifs de la thématique Rives des lacs se résument comme suit :

- La préservation des espaces naturels existants ;
- La consolidation des espaces de loisirs respectueux des qualités écologiques des rives ;
- Une accessibilité optimale aux espaces de loisirs et de tourisme est garantie ;
- Une coordination de la gestion des ports et des amarrages est assurée (pour le canton de Fribourg).
- La coordination entre les différentes planifications est facilitée pour le lac de Morat.

CONFORMITE AUX PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le PDR de la Broye respecte les critères du PDCant / PDCn en tenant compte :

- Du plan directeur intercantonal de la rive Sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat de 1982 ;
- Des fiches T113 « Rives de Lac », T114 « Port et amarrages », T201 « Transports publics » et T205 « Cyclotourisme » du Plan directeur cantonal fribourgeois ;
- Du plan sectoriel vélo de 2019 du Service de la mobilité du canton de Fribourg ;
- De la fiche E25 « Rive des lacs » et A23 « Mobilité douce » du plan directeur cantonal vaudois ;
- Du plan vélo 2035 du canton de Vaud.

TRAITEMENT DE LA THEMATIQUE

Volet stratégique	Lignes d'actions	LACF 1 LACF2 LACF3 LACF4 LACF5 LACV1 LACV2 LACV3

Volet opérationnel	Mesures de mise en œuvre	B6 Accessibilité aux rives et connectivité en mobilité douce VD3 Coordination des planifications autour du lac de Morat VD4 Actualisation du PDI Rives pour le lac de Morat
	Fiches de mesures	MOB.C – Implémenter des compléments régionaux aux réseaux cyclables cantonaux utilitaires LAC.A – Améliorer la connectivité du réseau de cyclotourisme des rives du lac de Neuchâtel LAC.B – Actualisation du PDI Rives pour le lac de Morat LAC.C – Coordination régionale autour du lac de Morat
	Carte sectorielle	Rives des lacs
	Carte de synthèse	DC des Réserves naturelles cantonales* Réserves d'oiseaux d'eau et migrateurs* Espace culturel Plage Port Camping Itinéraires randonnée pédestre existants

6 Environnement

Les thèmes abordés dans le volet environnement du PDR sont coordonnés à l'échelle cantonale et communale. La région n'a donc pas de stratégie à définir à proprement parler. Néanmoins, elle doit intégrer ces thèmes comme critère d'évaluation et de mise en œuvre pour la réalisation de sa stratégie d'urbanisation et de mobilité, et c'est l'objet du présent chapitre.

Les thématiques liées à l'environnement sont nombreuses, et pour rappel, le PDR repose sur les thèmes obligatoires du guide pour l'aménagement régional fribourgeois. La protection et la mise en valeur des paysages, ou la gestion des déchets sont des thématiques qui peuvent avoir leur importance à l'échelle intercommunale ou régional, mais les bases de mise en œuvre sont communales ou cantonales. C'est pourquoi elles ne sont pas traitées dans le PDR.

Une réflexion globale du traitement des thèmes environnementaux comprenant la gestion des eaux et l'alimentation en eau potable avait été envisagée sous forme d'une étude de faisabilité environnementale des infrastructures publiques et touristiques associées au PDR et ce pour les deux cantons. Cependant, ces thématiques ayant été retirées du PDR fin 2021, cette approche a dû être adaptée. Dès lors, par analogie à ce qui a été fait dans le PDR de la Broye fribourgeoise, les problématiques environnementales de portée régionale seront traitées pour les nouveaux éléments proposés dans le cadre du PDR ayant un impact sur le territoire. Le présent PDR propose essentiellement des axes stratégiques et des mesures de coordination.

6.1 Protection de l'air et contre le bruit

CONTEXTE

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

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

CADRES CANTONAUX

Vaud

Protection contre le bruit

La protection contre le bruit fait l'objet de la fiche A32 dans la planification cantonale vaudoise, qui pose comme objectif de « Prévenir les nuisances sonores excessives et assainir les installations bruyantes de façon à réduire le nombre de personnes exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites d'exposition au bruit fixées par la législation fédérale. ». Les compétences sont attribuées à la Direction générale de l'environnement (DGE) et aux communes.

Protection de l'air

La protection de l'air est coordonnée par la fiche A31 de son plan directeur cantonal. L'objectif principal est de « Diminuer la charge des polluants atmosphériques de façon à respecter les valeurs limites d'immissions fixées par la législation fédérale ». A l'instar des régions fribourgeoises, les régions vaudoises tiennent compte des plans des mesures OPair dans le cadre des planifications directrices régionales, or les mesures opérationnelles n'ont pas encore été définies pour la Broye vaudoise.

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ces thèmes.

Fribourg

Protection contre le bruit

La fiche T408. *Lutte contre le bruit* du plan directeur cantonal fribourgeois se décline en 4 objectifs : 1. Tenir compte de la protection contre le bruit dès le début de la planification des infrastructures de transport (routes, lignes ferroviaires, aérodromes) et d'autres installations pouvant générer des nuisances ; 2. Proposer en priorité des solutions en termes d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité visant à limiter les nuisances sonores ; 3. Fixer les priorités d'action pour exécuter les assainissements du réseau routier et 4. Veiller à la coordination des mesures d'assainissement et du développement urbanistique planifié. L'essentiel des compétences sont du ressort des Services de l'environnement, du Service des Ponts et Chaussées et des communes.

Protection de l'air

La fiche T407. Protection de l'air détermine les objectifs suivants : 1. Limiter l'exposition des personnes aux nuisances dues aux activités industrielles et artisanales, aux nuisances olfactives dues à l'élevage d'animaux et aux nuisances générées par le trafic automobile ; 2. Réduire les émissions liées à la consommation de combustibles et de carburants, notamment en gérant mieux la mobilité (répartition modale, modération du trafic automobile) et 3. Assainir les sources de pollution, à savoir des installations stationnaires et des infrastructures de transport. Ces tâches sont essentiellement de la responsabilité des services cantonaux qui les ont opérationnalisées dans le *Plan de mesures 2019 pour la protection de l'air*. Les régions sont tenues de coordonner leur planification avec ce plan, en particulier avec la mise en place de projets « grands générateurs de trafic ».

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ces thèmes.

ENJEUX

Il n'y a pas de stratégie régionale à développer sur la protection de l'air et contre le bruit.

6.2 Gestion globale des eaux

CONTEXTE

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

Deux bassins versants ont été identifiés dans la Broye : le bassin de la Broye et le bassin du lac de Neuchâtel. Le bassin de la Broye est divisé en 3 sous bassins : la Moyenne Broye supérieure, la Moyenne Broye inférieure et la Basse Broye.

Etant donné que les thématiques liées à l'eau sont traitées à l'échelle du bassin versant, le PDR se concentre sur le volet « évacuation et épuration des eaux » qui a un lien fort avec les autres thématiques du PDR ; entre autres l'urbanisation et les zones d'activités.

Les STEP régionales

Cette division par bassin versant, de même que la nouvelle législation fédérale pour l'élimination des micropolluants qui demande une modernisation des installations, conduit à la réalisation de stations de traitement et d'épuration (STEP) régionale. A terme, quatre STEP performantes seront mises en service et viendront remplacer nombre de STEP existantes. Ces nouvelles STEP permettront d'optimiser la capacité de traitement des eaux usées, soit sous le profil qualitatif que quantitatif. Le développement de ces projets permettra d'assurer le traitement des eaux conformément à la vision de développement proposée par le PDR de la Broye.

La planification des quatre STEP qui desserviront la Broye est résumée dans le tableau ci-dessous (février 2023). A noter que la STEP de l'ERES est perpétuellement modernisée mais elle ne sera pas adaptée au traitement des micropolluants puisque qu'elle ne répond pas au seuil de 24'000 habitants desservis. Cependant, elle dispose d'une unité de prétraitement pour les eaux industrielles qui pourrait être agrandie selon les besoins liés aux zones d'activités régionales (notamment Plein Sud à Estavayer) identifiées au PDR.

Le projet de STEP régionale de Lucens est le plus abouti, avec une mise à l'enquête publique début 2023, pour une construction en entre 2024 et 2025. Il prévoit une nouvelle STEP régionale d'une capacité de 70'000 EH sur le site de l'actuelle STEP de Lucens.

Le dimensionnement de la STEP de Payerne est basé sur des projections à l'horizon 2045 ; où la population raccordée augmentera de 40%, passant ainsi de 25'000 à 35'000 habitants. Son dimensionnement anticipe les besoins de l'industrie et une croissance supérieure de la population avec une réserve de 8'000 EH. La nouvelle STEP sera dimensionnée pour 42'700 EH.

La STEP régionale de St-Aubin sera implantée sur le site du PAC AgriCo. Son développement en prévu en deux temps, d'une part pour assainir les eaux des entreprises du PAC AgriCo, et ensuite pour traiter les eaux des 10 communes concernées, y compris l'extension modérée de 1,5 hectare de la zone d'activité régionale de Domdidier. A terme, la STEP régionale devrait avoir une capacité de 46'000 EH, y compris une réserve de 16'201EH hors site AgriCo (qui fera l'objet d'une étude séparée). Les études du projet démarreront après l'adoption des statuts de l'association de gestion de la STEP, prévue au printemps 2023.

Site des futures STEP (bassin versant associé)	Lucens (Moyenne Broye inférieure)	Payerne (Moyenne Broye supérieure)	St-Aubin (Basse Broye)	Estavayer (ERES) (Lac de Neuchâtel)
Coordination	Réglée	Réglée	En cours	Inchangée
Statuts de l'association	Adoptés en 2021	Adoptés en 2020	Adoption prévue en 2023	Inchangés
Etudes et mise en œuvre	En cours – enquête mars 2023	PA approuvé – permis de construire en cours	En cours	En cours
Mise en service	2026	2026	2027-2028	2026

Tableau 3 : Planification des STEP régionales de la Broye

CADRES CANTONAUX

Vaud

La planification cantonale vaudoise aborde cette thématique notamment avec les fiches E23 Réseau cantonal des lacs et des cours d'eau, E24 Espaces réservés aux eaux, F43 Eau potable, F44 Eaux souterraines et F45 Eaux usées et claires. Les mesures E13, F11 et F12 viennent compléter les thèmes concernés.

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ces thèmes.

Fribourg

Le *Plan sectoriel de la gestion des eaux (PSGE)* du canton de Fribourg a été adopté en 2021. Ce plan s'articule sur 4 thèmes : 1. Aménagement des cours d'eau et lacs ; 2. Eaux superficielles ; 3. Eaux souterraines et 4. Évacuation et épuration des eaux. Ce plan se base sur la planification par bassins versants et par l'élaboration de plans directeurs de bassins versants. Il intègre les mesures cantonales T401 à T405. Le PSGE identifie 4 bassins versants dans la Broye, dont 3 intercantonaux. Les plans directeurs de bassins versants sont attendus d'ici 2026.

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ces thèmes.

Les équivalences ne sont pas linéaires entre les planifications fribourgeoises et vaudoises, mais la responsabilité de la mise en œuvre est essentiellement cantonale. Bien que les régions n'aient pas de tâches concrètes à cet effet, elles participent à la planification stratégique et intègrent les résultats dans leurs planifications.

6.3 Alimentation en eau potable

CONTEXTE

L'eau potable est un élément fondamental pour le développement territorial. Les régions doivent s'assurer que leur développement soit compatible avec la disponibilité actuelle et future en eau potable. Dans la Broye, la majorité des communes sont organisées en un ou plusieurs réseaux intercommunaux, certaines n'étant approvisionnées que par des sources privées. En effet la distribution de l'eau potable est déjà organisée à l'échelle intercantonale, avec différents types d'associations dont (liste non exhaustive) :

- L'Association intercommunale pour l'alimentation en eau des communes vaudoises et fribourgeoises de la Broye et du Vully (ABV),
- Groupement régional pour l'adduction d'eau de la crête de Châtillon (GRAC),
- L'Association intercommunale pour l'alimentation en eau potable des communes vaudoises et fribourgeoises de la région des tunnels d'Arrissoules et des Bruyères (ARRIBRU).

Les besoins de la population actuels sont assurés pour la totalité des communes. En revanche, dans un contexte de changements climatiques, le stress hydrique et l'alimentation à long termes sont de réelles préoccupations. De plus, pour la Broye, la problématique des pesticides (contaminations liées à l'agriculture) est belle est bien présente. Les cantons et les communes sont aux premières loges quant à cette thématique. Parmi les installations existantes, deux projets sont d'ores et déjà connus : Aquavia à Estavayer (projet d'adduction résidentiel et industriel, dont le secteur Plein Sud, avec production d'énergie et irrigation dont les études doivent démarrer en 2023) et le renouvellement de la station de filtration à Portalban de l'ABV notamment pour anticiper le pôle Agrico de St-Aubin (horizon 2026). Les études sont en cours. Les régions doivent s'assurer que leur développement soit compatible avec la disponibilité actuelle et future en eau potable, en particulier pour les besoins associés aux extensions des zones d'activités.

CADRES CANTONAUX

Vaud

L'alimentation en eau potable sur le territoire vaudois est définie par la mesure F43 Eau potable du plan directeur cantonal. Cette mesure a pour objectif : « *Assurer un développement cohérent et harmonieux des réseaux de distribution d'eau potable sur l'ensemble du territoire cantonal via une coordination locale et régionale* ». La distribution de l'eau potable est coordonnée par l'Office de la consommation (OFCO).

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ces thèmes.

Fribourg

La thématique « alimentation en eau potable » (T406) du PDCant fribourgeois définit les mesures et objectifs permettant de garantir la distribution d'eau potable. La stratégie cantonale fribourgeoise de distribution de l'eau potable reposera sur le plan sectoriel des infrastructures d'eau potable (PSIEau). Ce plan sectoriel, attendu en 2023, reposera sur les données communales existantes et contiendra l'inventaire des installations et les propositions permettant de coordonner, de rationaliser et de compléter les infrastructures existantes pour garantir la qualité et la quantité de l'eau distribuée sur la durée.

Il n'y a pas de tâche attribuée aux Régions par rapport à ces thèmes.

ENJEUX

Il n'y a pas de stratégie régionale à développer sur l'alimentation en eau potable.

7 Conclusion

Le Programme d'aménagement régional a été validé par le comité de pilotage pour l'envoi aux Cantons le 15 juillet 2021. Il a fait l'objet d'une consultation auprès des services cantonaux vaudois et fribourgeois pour une durée de trois mois. Parallèlement, le Copil a choisi également de mettre en consultation les documents constituant le PAR auprès des communes broyardes des deux districts. La consultation s'est terminée le 5 octobre 2021.

Avec le retour des Cantons et des Communes sur le PAR, le volet stratégique a été adapté et finalisé, puis présenté aux communes fin janvier 2022 lors d'une séance d'informations publique.

Le volet opérationnel a été élaboré entre janvier et juillet 2022 par la Région, et l'avant-projet du PDR (constitué du volet stratégique et du volet opérationnel) a été mis en examen préalable auprès des Cantons. Une demande d'harmonisation des procédures cantonales a été demandée par la Coreb et un accord a été trouvé avec les Cantons. Ainsi, l'avant-projet a d'abord été déposé aux Cantons pour examen préalable en août 2022.

Lors du COPIL de juillet 2022, les élus ont décidé de réaliser deux PDR distincts, propres à chaque district, afin de pouvoir répondre aux cadres légaux différents sur les deux cantons. Les études préliminaires et le volet stratégique permettent d'assurer l'intercantonalité des réflexions. De plus, certaines mesures des volets opérationnelles sont applicables aux deux districts.

Le canton de Vaud a rendu ses préavis d'examen préalable le 4 juillet 2023. Le PDR vaudois a été adapté à la suite des préavis du Canton, et de la consultation auprès des communes, en vue d'une mise en consultation publique en 2025, précédée d'une séance d'information publique.

A l'issu de la consultation publique, un rapport de consultation sera constitué et le projet de PDR finalisé pour approbation de la Région et des Communes, puis des Cantons.

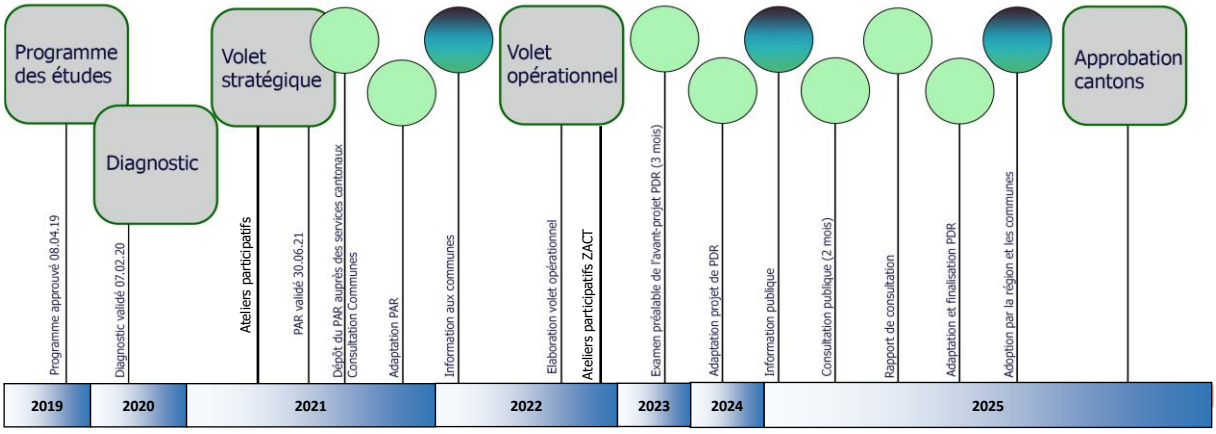

Figure 8 : Processus du Plan directeur régional

8 Annexes

A. Courrier

Municipalité
de Payerne
Case postale 112 - 1530 Payerne
Tél. (026) 662 65 30
E-mail commune@payerne.ch

Direction générale de la mobilité
et des routes DGMR
Division planification
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

N/réf : 0426/420-0/BS/chm

Payerne, le 15 avril 2026

Plan directeur régional, éléments nouveaux relatifs à la desserte en transports public

Madame, Monsieur,

Faisant suite à la séance du lundi 2 mars 2026 dans les locaux de la DGIP, la Municipalité de Payerne porte à votre attention des éléments nouveaux et structurants concernant la desserte en transports publics des deux zones d'activités PA4 et PA5, situées sur le territoire payernois et concernées par le Plan directeur régional de la Broye, élaboré sous l'égide de la Coreb.

Il s'agit des éléments suivants.

1. Une démarche conforme aux orientations du Plan directeur cantonal (PDCn)

Le développement des zones d'activités PA4 et PA5 à Payerne s'inscrit pleinement dans les lignes d'action du PDCn, notamment :

- D1 : encourager une gestion rationnelle des zones d'activités ;
- D11 et D12 : prioriser les sites stratégiques de développement d'activités (SSDA) et les zones d'activités régionales (ZAR) ;
- A21 : développer des infrastructures de transports publics adaptées aux besoins des pôles économiques.

La Commune de Payerne, identifiée comme centre cantonal dans le PDCn, est appelée à jouer un rôle moteur dans l'équilibre territorial et le développement économique régional de la Broye vaudoise et fribourgeoise.

2. Une planification régionale cohérente avec les objectifs de la COREB

A la suite du retour du préavis d'examen préalable du Canton de Vaud le 4 juillet 2023, le Plan directeur régional de la Broye (PDR), volet vaudois, a été adapté pour prendre en compte les éléments relevés, ceci après consultation des communes. La consultation publique du dossier a eu lieu du 4 mars au 4 avril 2025. Elle a été accompagnée d'une séance d'information publique le mardi 4 mars 2025.

A l'issue de la consultation publique, un rapport de consultation a été réalisé et les différentes remarques ont été traitées. Le dossier sera ensuite adopté par les Communes de la Broye-Vully, puis approuvé par le Conseil d'Etat vaudois.

Le PDR vise une coordination intercantonale des politiques d'urbanisation, de mobilité et de développement économique. Il intègre une stratégie de gestion des zones d'activités et une approche multimodale de la mobilité.

Les deux zones d'activités en question ont été identifiées comme prioritaires dans le cadre du PDR volet vaudois.

3. Justification du développement des activités tertiaires et commerciales dans une SRGZA

Dans le cadre de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA), le secteur concerné à Payerne présente un potentiel identifié pour accueillir des activités tertiaires et commerciales. Ce développement s'inscrit dans les objectifs du Plan directeur cantonal (PDCn) et du Plan directeur régional (PDR), conformément aux critères établis par la DGTL.

Les activités tertiaires, telles que bureaux, services et espaces de coworking, permettent une diversification de l'offre économique locale ainsi qu'une densification du bâti et une optimisation du foncier. Elles répondent aux principes de durabilité et de mixité fonctionnelle définis dans le PDCn.

Le développement commercial vise à accroître l'attractivité du secteur, la création d'emplois locaux et la dynamisation de l'économie régionale. Il est envisagé en complémentarité avec les fonctions existantes et futures, en lien avec les pôles de mobilité et les interfaces de transport.

La présence actuelle de deux lignes de bus, l'étude de deux arrêts supplémentaires et l'amélioration de la fréquence visent à assurer une desserte en transports publics conforme aux exigences de la DGTL et de la DGMR. La Municipalité prévoit de développer l'offre de transports publics dans ce secteur. Cette accessibilité accrue permet l'implantation de commerces et de services tout en limitant la dépendance à la voiture individuelle.

De plus, le secteur se caractérise par la proximité géographique avec le centre de Payerne, situé à moins de 15 minutes à pied et à 5 minutes en vélo, ce qui favorise les déplacements à pied et en vélo. Le développement des activités tertiaires et commerciales dans ce secteur contribue au fonctionnement du centre cantonal de Payerne défini dans le PDCn et participe à l'équilibre territorial recherché par les politiques cantonales et régionales. Il répond également aux besoins des entreprises présentes et de leur personnel, tout en participant à la valorisation du secteur.

Le classement du secteur comme SRGZA par le Canton de Vaud officialise son potentiel économique et territorial. Cette désignation implique une mobilisation du foncier disponible pour des activités compatibles avec les objectifs de durabilité, d'accessibilité et de cohérence territoriale.

Le développement d'activités tertiaires (bureaux, services) et commerciales (commerces de proximité, services aux entreprises et à la population) relève des objectifs du Plan directeur cantonal (PDCn) et du Plan directeur régional (PDR). Il favorise la diversification de l'offre économique locale, le renforcement de l'attractivité du territoire et la création d'emplois qualifiés et de proximité.

Ces activités sont compatibles avec une mixité fonctionnelle et une densification du bâti, soutenant une urbanisation durable. Elles peuvent être installées dans des bâtiments compacts et performants, intégrant des aménagements adaptés aux mobilités douces et à la vie locale.

4. Une desserte en transports publics en pleine évolution

Dans le cadre du retour d'examen préalable du Canton, la DGMR a soulevé la question de la qualité de la desserte en transports publics des deux zones d'activité PA4 et PA5. La consultation du guichet cartographique de la Confédération et du Canton de Vaud indique en effet que la qualité de desserte de ce secteur ne correspond pas à un niveau C selon la méthodologie de l'ARE.

Après vérification, il s'avère que les informations sur la qualité de desserte en transports publics ne sont pas à jour. En effet, la situation actuelle de la desserte a évolué :

- deux lignes de bus desservent désormais le centre-ville de Payerne ;
- ces développements ne sont pas encore intégrés dans les couches de données utilisées par le guichet cartographique, ce qui fausse l'évaluation de la qualité de desserte.

Vous pourrez prendre connaissance de ces éléments dans la notice jointe en annexe et réalisée par nos mandataires UrbanMoving & WAYS. Nos mandataires ont recalculé la qualité de desserte de chacun des arrêts en fonction de l'horaire 2025. Nous avons relevé des incohérences importantes qui ont dû biaiser l'analyse de la situation. Une mise à jour du guichet cartographique serait appropriée pour représenter correctement la qualité de desserte en transports publics.

En effet, diverses actions sont en cours au sein de la Commune de Payerne pour développer encore les transports publics.

La Commune a développé une vision de mobilité et d'évolution des espaces publics avec une approche multimodale. Cette vision concrétise les actions à entreprendre pour mettre en œuvre le PDR au sein du territoire communal avec une cinquantaine de fiches de projets. Ces mesures touchent l'entier du territoire et l'ensemble des modes de transports. Elles constituent le plan d'action de la Commune. Cette vision permet de développer les modes actifs et les transports publics tout en maîtrisant les transports individuels motorisés avec une amélioration notoire de la qualité des espaces publics au centre-ville.

Un masterplan des espaces publics a été réalisé dans le centre historique. Des mandats d'études parallèles ont été réalisés pour requalifier la Grand-Rue et la rue de Lausanne avec un projet qui a fait l'objet d'un examen préalable auprès des services du Canton après un passage à la SCEP.

Deux arrêts de bus supplémentaires sont en cours d'étude sur la route de Grandcour dans le cadre du mandat confié à un bureau de génie civil (phase d'avant-projet en cours). Ces deux arrêts permettront une amélioration notoire de la qualité de desserte en transports publics dans ce secteur. Les cadences et le tracé des lignes desservant ces futurs arrêts sont en cours d'étude.

Une étude globale concernant le développement des transports publics a été lancée par la Commune dans le but d'analyser les possibilités d'extension et de développement des transports publics en particulier dans le but de mieux desservir les zones d'activité concernées.

5. Une réponse aux critères de la DGTL

Selon les recommandations du Guide pour les plans directeurs régionaux publié par la DGTL, la qualité de desserte en transports publics est un critère fondamental pour la validation des zones d'activités.

Or, la commune agit en conformité avec les exigences de mobilité multimodale et de densification du bâti. Le développement du réseau de transports publics est intégré dans une stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). Les mesures en cours répondent aux objectifs de mobilisation des réserves et de requalification des zones.

La Municipalité sollicite dès lors une réévaluation de la position de la DGMR-P, à la lumière des éléments actualisés, et propose une mise à jour du guichet cartographique en collaboration avec les services cantonaux et une intégration des projets de transports publics en cours dans l'analyse de la qualité de desserte.

La Municipalité souhaite que la destination de ces deux zones d'activité permette d'accueillir des services et des commerces.

Conformément aux éléments évoqués lors de la séance du 2 mars 2026 et à la demande formulée dans le préavis de la DGMR division planification dans le cadre de l'examen préalable consécutif à la consultation publique, la Municipalité s'engage à renforcer le développement des transports publics afin d'améliorer la desserte des secteurs PA_4 et PA_5 dans un délai de 5 ans. Cette démarche s'inscrit dans une vision globale de mobilité qui sera déployée à l'échelle de l'ensemble du territoire communal. Plusieurs actions sont d'ores et déjà engagées dans ce sens et devraient permettre, dans cet horizon temporel, de répondre pleinement aux attentes exprimées.

La Municipalité rappelle par ailleurs que la planification en cours s'inscrit dans une perspective d'environ quinze à vingt ans. Dans ce contexte, elle estime qu'il ne serait pas opportun de restreindre le développement économique des zones d'activités concernées au moyen d'un refus de destination fondé sur une qualité de desserte appelée à évoluer de manière significative à court terme.

La Municipalité reste à disposition pour étayer sa vision du développement de notre Ville et du transfert modal.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic : La Secrétaire :

L. Voinçon C. Thöny

Annexe : ment.

Copie va à : Mme et MM. les membres de la Municipalité
M. Bertrand Sauterel, Urbanisme, mobilité et environnement
Mme Cynthia Thöny, Administration générale