

# T311

# Paysage

## Voir aussi

—

## Thèmes :

Sites construits protégés  
et chemins historiques

Energie éolienne

Energie hydraulique

Surfaces d'assolement

Biotopes

## Fiches de projet :

Fiches de projet relatives  
aux paysages d'importance  
cantonale

## Instances concernées

—

Instance de coordination :  
SFN

Instances cantonales :  
GN, SeCA, SdE, SEn,  
SAEF, SBC

Confédération : OFEV

Autre instance : UFT

> Voir thèmes « Energie  
éolienne » et « Energie  
hydraulique »

## 1. Objectifs

- > Conserver intacts les paysages des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale.
- > Protéger les paysages inscrits dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale.
- > Protéger les paysages d'importance cantonale.
- > Protéger les paysages dignes d'intérêt au niveau régional ou local.
- > Viser une gestion et un aménagement qualitatif de tous les paysages en tant qu'élément important de la qualité de vie.

## 2. Principes

### Paysages d'importance nationale

- > Considérer comme d'importance nationale les paysages inscrits dans l'inventaire des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale et dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).
- > Prendre des mesures de protection en se référant aux objectifs de protection propres à chaque site marécageux et de l'IFP.
- > Planifier les installations à fort impact visuel en dehors des paysages d'importance nationale.

### Paysages d'importance cantonale (PIC)

- > Considérer comme d'importance cantonale une entité territoriale dont la typicité et la rareté lui confère une qualité particulière et importante à l'échelle cantonale et qu'il convient de protéger, de gérer et d'aménager.
- > Les 12 paysages reconnus comme d'importance cantonale sont les suivants :

- > 1. Vallée de l'Intyamon
- > 2. Massif du Moléson et Teysachaux
- > 3. Gruyères et alentours



- > 4. Chaîne des Gastlosen et Hochmatt
- > 5. Lac Noir
- > 6. Massif de la Berra et du Cousimbert
- > 7. Lac de la Gruyère
- > 8. Gorges de la Sarine
- > 9. Sarine en Ville de Fribourg
- > 10. Campagne de Pierrafortscha
- > 11. Rive nord du Lac de Morat
- > 12. Terrasses de Cheyres-Châbles-Font

> Voir fiches de projet  
relatives aux paysages  
d'importance cantonale

---

> Prendre des mesures de protection, de gestion et d'aménagement en se référant aux objectifs spécifiques propres à chaque paysage d'importance cantonale.

### **Paysages d'importance régionale ou locale**

> Considérer comme étant digne d'intérêt régional ou local une entité spatiale présentant une identité et une unité en raison de ses caractéristiques spécifiques reconnues, en particulier sur les plans esthétique, typologique, scientifique ou éducatif.

---

> Prendre des mesures de protection, de gestion et d'aménagement en relation avec les intérêts particuliers de ces paysages.

### **Paysages non inventoriés**

> Pour tous ces paysages, prendre en compte leurs caractéristiques dans les planifications.

### **Vues sur le grand paysage**

> Pour tout projet à fort impact visuel, évaluer l'atteinte depuis les points de vue majeurs situés à l'extérieur des paysages d'importance nationale et cantonale. Si nécessaire, prendre des mesures pour limiter l'impact visuel.

> Voir thème «Sites  
construits protégés et  
chemins historiques»

---

> Pour les projets à fort impact visuel à l'intérieur des PIC ou des IFP, évaluer leur impact sur la visibilité des éléments caractéristiques de ces paysages.

## Coordination

- › Tenir compte des éléments caractéristiques des paysages d'importance nationale, cantonale, régionale et locale dans toutes les activités qui ont un impact territorial.

---

- › Assurer l'intégration paysagère des installations, infrastructures et constructions dans tous les paysages.

---

- › Coordonner les mesures de protection et de gestion et d'aménagement des paysages avec les prescriptions liées à l'ISOS.

---

- › Coordonner les mesures de protection, de gestion et d'aménagement des paysages avec les projets agricoles.

---

- › Promouvoir un aménagement de qualité des paysages dans les projets d'agglomérations.

---

- › Les CFF doivent être consultés en cas de nouvelles signalétiques aux gares dans le cadre de la mise en valeur des sites naturels et de la mobilité douce.

› Voir thème « Sites construits protégés et chemins historiques »

› Voir thème « Améliorations foncières », « Diversification des activités agricoles » et « Réseaux écologiques »

## 3. Mise en œuvre

### 3.1. Tâches cantonales

- › Le Conseil d'Etat :
  - › désigne les paysages d'importance cantonale ;
  - › veille à la mise sous protection des paysages d'importance nationale et cantonale.
- › Le Service des forêts et de la nature (SFN) :
  - › met en œuvre les mesures de protection, de gestion et d'aménagement des paysages d'importance nationale ;
  - › soutient la mise en œuvre des mesures de protection, de gestion et d'aménagement des paysages d'importance cantonale ;
  - › soutient les communes dans la protection, la gestion et l'aménagement des paysages d'importance régionale et locale.

### 3.2. Tâches régionales

- › Les régions :
  - › peuvent désigner des paysages d'importance régionale sur la base d'une étude paysagère régionale.



## Conséquences sur le plan directeur régional

### > Carte de synthèse

- > Reporter les paysages nationaux, cantonaux à titre indicatif.
- > Si des paysages d'importance régionale sont définis, les représenter sur la carte de synthèse.

### > Rapport explicatif

- > Justifier le choix des paysages d'importance régionale.
- > Indiquer les conséquences du paysage d'importance régionale dans le plan d'aménagement local.

## 3.3. Tâches communales

### > Les communes :

- > mettent sous protection les paysages nationaux, cantonaux et régionaux inventoriés dans leur planification ;
- > peuvent définir des paysages d'importance locale ;
- > prennent en compte les paysages non inventoriés dans leur planification et dans les tâches qui leur incombent.

## Conséquences sur le plan d'aménagement local

### > Plan directeur communal :

- > Définir des mesures en faveur des paysages inventoriés aux niveaux national, cantonal, régional et local.

### > Plan d'affectation des zones :

- > Inscrire les périmètres des paysages d'importance nationale et cantonale en périmètre de protection du paysage.
- > Inscrire les éventuels paysages d'importance régionale et/ou locale en périmètre de protection du paysage.
- > Définir des périmètres à prescription particulière dans les secteurs où une mesure de préservation (vues, arborisation, typologie architecturale, etc.) est identifiée et dans le cadre des planifications projetées (PAD obligatoire dans la zone à bâtir, etc.).
- > Reporter les vues caractéristiques à préserver à l'extérieur / intérieur des périmètres de protection du paysage.

› Règlement communal d'urbanisme :

- › Définir des dispositions de protection liées aux objectifs spécifiques définis pour les paysages d'importance nationale et cantonale.
- › Définir des éventuelles dispositions de protection pour les paysages d'importance régionale et/ou locale.
- › Définir des prescriptions particulières dans les secteurs où une mesure de préservation (par exemple vues, arborisation, typologie architecturale, etc.) est identifiée et dans le cadre des planifications projetées (PAD obligatoire dans la zone à bâtir, etc.).
- › Définir des dispositions qui permettent de garder la vue libre de végétation, de construction, d'éléments perturbateurs dans les champs de vision des vues caractéristiques.

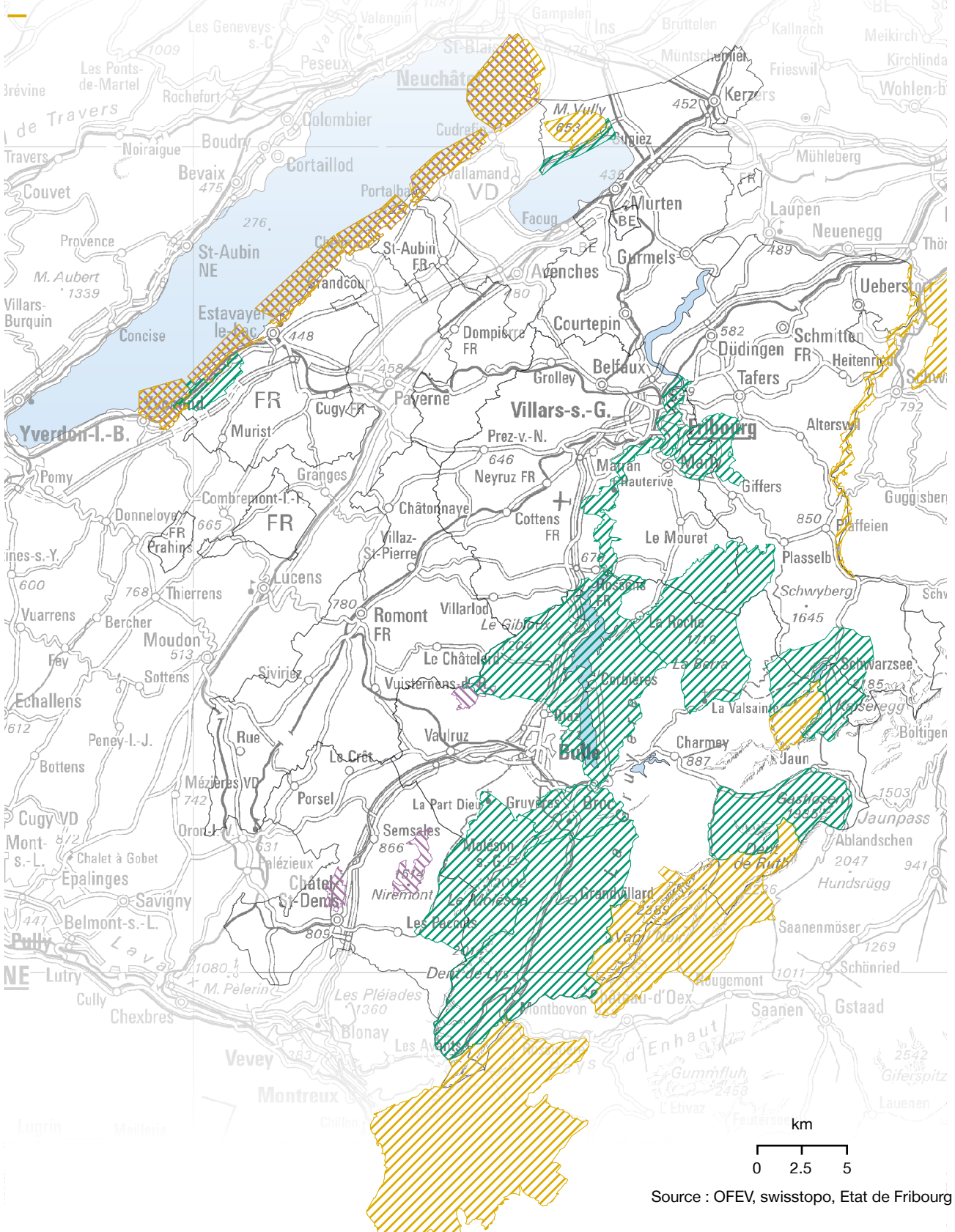
› Rapport explicatif :

- › Démontrer la prise en compte adéquate des paysages nationaux, cantonaux et régionaux inventoriés.
- › Démontrer la prise en compte de la thématique paysage dans les documents de planification territoriale.
- › Justifier le choix des paysages d'importance locale.



3

## Délimitation des paysages d'importance cantonale et nationale



### Légende

— Périamètre des paysages d'importance cantonale (PIC)

Données de base

— Secteur inscrit à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP)

— Secteur inscrit à l'inventaire fédéral des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale

## 1. Objectifs

Par son étendue jusqu'aux chaînes préalpines et sa position de transition entre les régions lacustres, le territoire fribourgeois présente une diversité paysagère très marquée. Une étude de la Fondation suisse pour la protection des paysages (2016) a par ailleurs mis en évidence, pour le canton de Fribourg, l'existence de nombreux types de paysages culturels caractéristiques différents, qui concernent l'entier du territoire et englobent non seulement les vastes espaces ruraux mais aussi les zones urbaines et périurbaines.

Cette vision globale du paysage se fonde sur la définition de la Convention européenne du paysage de Florence considérée comme étant « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ». Elle promeut une vision dynamique et évolutive des paysages. Dans cette perspective, le paysage ne se limite pas à la protection des valeurs naturelles et culturelles mais il est aussi considéré comme un territoire aménagé et modelé par l'homme en constant développement.

Le plan directeur cantonal distingue quatre niveaux de paysages différents aux buts et modalités de protection distincts : les paysages d'importance nationale, cantonale, régionale/locale et les paysages non inventoriés.

### Paysages d'importance nationale

Les paysages d'importance nationale sont désignés au niveau fédéral par l'inventaire des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale et par l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).

Pour les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale, la conservation de leur intégrité prime sur l'utilisation du sol. La protection est absolue et exclut toute atteinte à l'objet protégé indépendamment de toute autre considération dans une approche de protection défensive.

Les paysages inscrits dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP) représentent les paysages suisses les plus précieux et contribuent à maintenir la diversité des paysages du pays. Leur protection est relative et s'évalue en fonction des buts de protection propre à chaque IFP : les caractères particuliers de ces paysages ne doivent pas être altérés.

### Paysages d'importance cantonale (PIC)

Les paysages d'importance cantonale, en tant que paysage revêtant un intérêt particulier selon la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPNat), sont définis par le canton et désignés directement dans le plan directeur cantonal. Les critères de sélection des paysages d'importance cantonale sont définis dans l'étude de base.

Un paysage d'importance cantonale est une portion de territoire dont la typicité et la rareté lui confèrent une qualité particulière et importante à l'échelle cantonale et qu'il convient de maintenir, de préserver ou de valoriser.

---

#### Références

Conseil fédéral (1996). Ordonnance sur la protection des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale, RS 451.35.

Conseil fédéral (2017). Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels, RS 451.11.

Service des forêts et de la nature, section nature et paysage (2019). Inventaire des paysages d'importance cantonale.

Fondation suisse pour la protection et l'aménagement des paysages (2015). Concept des paysages du canton de Fribourg.

---

#### Participants à l'élaboration

SAEF, GN, SBC, SEn, SFN, DIME, SeCA, UFT

Les critères fondamentaux de définition d'un PIC sont les suivants :

- › Typicité : élément qui caractérise un paysage et le différencie d'un autre, qui est distinctif. Il est souvent lié à un usage ou à une tradition particulière.
- › Rareté : élément paysager qui n'existe qu'à peu d'exemplaires, qui est original et peut augmenter la sensibilité d'un paysage au changement en cas de disparition ou de transformation.

Le SFN a réalisé l'inventaire des PIC en collaboration avec un groupe de travail constitué de représentants des services cantonaux concernés, de l'UFT, des ONG et de l'Association des communes fribourgeoises. Pour identifier les PIC et réaliser leur inventaire, le SFN a d'abord repris la liste de 45 paysages décrits par l'étude de la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage (2015), établie sur la même base légale (LPNat). La détermination des critères de sélection et la définition de ce qu'est un paysage d'importance cantonale ont ensuite permis de réduire le nombre de PIC potentiels. Des paysages absents de l'étude de 2015 ont aussi été envisagés pour autant qu'ils répondent aux critères de sélection et à la définition établie. Les périmètres des paysages inscrits à l'IFP ont été exclus du choix des PIC potentiels puisqu'ils présentent déjà une reconnaissance et une protection suffisantes.

Une fois la première liste de paysages répondant à la définition de PIC établie, une analyse plus fine a été réalisée et les paysages retenus ont été évalués selon les critères de définition des PIC par le groupe de travail. Au terme de ce travail de sélection, 12 PIC ont finalement été retenus. Un atelier participatif a été organisé pour chacun des PIC avec l'ensemble des communes concernées et d'autres acteurs impliqués dans la gestion et le développement de ces paysages, afin de recueillir leurs visions et d'améliorer le contenu de l'étude. Des rencontres avec les communes concernées ont également eu lieu en 2020 afin d'affiner, si nécessaire, les périmètres et objectifs proposés pour les PIC. La démarche suivie pour l'établissement de l'inventaire des PIC est décrite dans l'étude de base.

Leur protection est relative et consiste à les préserver, à l'issue d'une pesée des intérêts, des atteintes qui en altèrent leur caractère. Elle vise à maintenir visibles les éléments qui composent l'identité et la singularité de ces paysages. L'admissibilité d'une atteinte dépend de la pesée des intérêts qui doit évaluer la compatibilité de l'atteinte avec les buts de protection du paysage concerné.

La protection du paysage est dite relative lorsqu'il est possible de porter atteinte à ce dernier à certaines conditions. Autrement dit, les atteintes aux paysages ne sont pas exclues d'emblée. Dans ce cadre, l'admissibilité d'une atteinte à un paysage protégé dépendra du résultat d'une pesée des intérêts dans laquelle il faudra évaluer la compatibilité de l'atteinte avec les buts de protections qui sont en jeu. L'atteinte est ainsi en principe exclue si ces buts sont respectés, et inversement.

Par opposition on parle de protection du paysage absolue lorsque celle-ci exclut toute atteinte à l'objet protégé, indépendamment de toute autre considération. Ce régime de protection est le plus sévère. Son champ d'application est d'ailleurs fortement limité. Au niveau fédéral, il ne comprend que le régime de protection des sites marécageux d'importance nationale et d'une beauté particulière selon la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage.

## Paysages d'importance régionale et locale

Les paysages d'importance régionale et locale peuvent compléter les inventaires nationaux et cantonal. Conformément à la LPNat, les régions et les communes ont la possibilité d'identifier des paysages dont la qualité contribue notamment à créer un cadre de vie favorable au bien-être et à la santé des habitants. Leur protection est relative et vise à maintenir les qualités particulières qui les ont distinguées.

## Paysages non inventoriés

Les territoires avec des paysages non inventoriés doivent aussi viser une forte qualité paysagère conformément à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

## 2. Principes

- › Les actions de protection ont pour objectif de préserver en priorité les éléments qui composent l'identité et le caractère des paysages pour les maintenir visibles/lisibles.
- › Les actions de gestion ont pour objectif d'entretenir les paysages, de prévenir les altérations et de ménager les sites faiblement anthropisés, mais également d'harmoniser les transformations induites par les évolutions sociales, économiques, environnementales.
- › Les actions d'aménagement se concrétisent par des mesures de valorisation, de restauration, voire de création des paysages et impliquent une intervention proactive en faveur du paysage.

L'intégration systématique de la réflexion paysagère dans toutes les activités ayant des effets sur le territoire permet de susciter une évolution qualitative du paysage sur l'ensemble du territoire.

Des outils pour évaluer l'intégration paysagère et sa qualité seront proposés dans l'aide à l'exécution de la LPNat.

Les projets de qualité du paysage et les projets de réseaux agro-écologiques sont des instruments particulièrement pertinents pour la mise en œuvre des objectifs de qualité paysagère

## 3. Mise en œuvre

### 3.1. Tâches cantonales

Le SFN se tient à disposition des communes et des régions pour les accompagner dans la mise en œuvre des principes de protection, de gestion et d'aménagement des paysages. Il leur accorde un soutien technique (rôle de conseil) et financier.

### 3.2. Tâches régionales

Les régions ont la possibilité de définir des paysages d'importance régionale dans le cadre de leur plan directeur régional, sur la base d'une étude paysagère régionale, au nom de paysages régionaux à protéger dans l'aménagement local.

### 3.3. Tâches communales

Les communes ont pour tâche de mettre sous protection, dans leurs planifications, des paysages inventoriés aux niveaux national, cantonal et éventuellement régional. Elles ont également la possibilité d'identifier des paysages d'importance locale.

In fine, elles doivent tenir compte des paysages dans leur planification et dans toutes les tâches qui ont un impact spatial.

L'aide à l'exécution de la LPNat soutient les communes dans la mise en œuvre de ces travaux. Elle les accompagne dans la transposition des inventaires nationaux, cantonaux et éventuellement régionaux dans leur plan d'aménagement local ainsi que dans l'éventuelle définition des paysages d'importance locale.

# T313

# Géotopes

Voir aussi

—

Thèmes :

Paysage

> Voir thème « Paysage »

Instances concernées

—

Instance de coordination :

SFN

## 1. Objectifs

> Protéger et conserver les géotopes caractéristiques du canton et leur dynamique.

> Entretien et mettre en valeur les géotopes atteints.

## 2. Principes

> Tenir compte des géotopes caractéristiques du canton dans tous les projets ayant un impact sur la topographie du sol.

> Coordonner les actions de valorisation des géotopes caractéristiques du canton avec les actions de valorisation du paysage.

> Permettre des relevés scientifiques systématiques des géotopes caractéristiques du canton avant leur destruction si celle-ci est inévitable.

## 3. Mise en œuvre

### 3.1. Tâches cantonales

> Le Conseil d'Etat :

> désigne les géotopes d'importance cantonale.

> Le Service des forêts et de la nature (SFN) :

> veille à la mise en œuvre des mesures de protection, de gestion et de valorisation des géotopes caractéristiques du canton ;

> initie et soutient des projets de valorisation et de sensibilisation en lien avec les géotopes.



---

### Références

Strasser, A., Heitzmann, P., Jordan, P., Stapfer, A., Stürm, B., Vogel, A., et Weidmann, M. (1995). Géotopes et la protection des objets géologiques en Suisse : un rapport stratégique. Fribourg : Groupe de travail suisse pour la protection des géotopes.

Vonlanthen (2019). Géotopes fribourgeois d'importance cantonale : approche méthodologique et inventaire. Travail de Master. Université de Fribourg, Institut de Géographie.

---

### Participants à l'élaboration

SFN, SeCA

## 1. Objectifs

Les géotopes sont des portions du territoire d'une importance géologique, géomorphologique ou géoécologique particulière. Ils sont des témoins importants de l'histoire de la Terre et donnent un aperçu sur l'évolution passée et actuelle du paysage, du climat et de la vie. Certains géotopes ont une étendue très limitée (p. ex. : blocs erratiques, gisements fossilifères, affleurements rocheux, carrières, gravières, dolines) alors que d'autres occupent une surface plus importante (p. ex. : glissements de terrain, gorges, lits de rivière, montagnes, collines, vallées).

Dans tous les cas, les géotopes constituent des éléments remarquables du patrimoine géologique. En tant qu'objets d'étude des sciences de la Terre, ils contribuent à une meilleure compréhension des processus géologiques et géomorphologiques à l'origine des reliefs et du paysage. Ils représentent ainsi des lieux d'un grand intérêt didactique, propices à la transmission des connaissances scientifiques au plus grand nombre.

Les géotopes font partie intégrante de nos paysages et caractérisent leurs traits principaux. Ils constituent quelquefois des lieux singuliers, de véritables « curiosités ou monuments naturels » dotés d'une valeur esthétique indéniable. Leur sauvegarde s'inscrit donc dans une démarche de protection du paysage.

Bon nombre de géotopes cumulent également des qualités additionnelles qui dépassent le strict cadre des géosciences : intérêts culturel, religieux, historique, archéologique, socio-économique ou touristique. De plus, les géotopes remplissent souvent une fonction importante pour la biodiversité en offrant des conditions de vie particulières susceptibles d'accueillir une flore et une faune spécifiques.

La conservation des géotopes dépasse donc le seul intérêt des sciences de la Terre et la préservation de ces objets bénéficie à la société toute entière. Dès lors, les géotopes caractéristiques sont à conserver pour la postérité. Ils doivent être protégés des actions qui portent préjudice à leur intégrité, leur structure, leur forme ou leur dynamique naturelle, d'autant plus qu'ils représentent des vestiges de l'histoire de la Terre qui ne peuvent être reconstitués en cas de destruction.

## 2. Principes

Les organes de l'Etat ainsi que les communes prennent en compte les intérêts de la protection des géotopes dans l'exercice de leurs activités susceptibles d'avoir un impact sur ces objets. Les projets doivent prioritairement être réalisés de façon à éviter les atteintes aux géotopes. L'inventaire des géotopes d'importance cantonale est en cours d'élaboration. D'ici son établissement, il convient de prendre en compte les géotopes du canton qui figurent sur la liste nationale. Ils sont représentés sur le portail cartographique sous forme de points. Si un projet devait se situer à proximité d'un géotope, un contact doit être pris avec le SFN pour déterminer les enjeux et impacts sur celui-ci.

Au niveau cantonal, les catégories de géotopes suivantes sont en cours d'identification :

- Grands ensembles structuraux et géotopes d'intérêt tectonique ;
- Affleurements rocheux :
  - Sites fossilifères ;
  - Structures sédimentaires, faciès pétrographiques, coupes-types et succession ;
  - Stratigraphies remarquables ;
  - Géotopes résultant de l'exploitation humaine.
- Géotopes gravitaires :
  - Glissements actifs ;
  - Éboulis, dépôts d'éboulement ;
- Géotopes karstiques :
  - Formes karstiques de surface ;
  - Cavités et réseaux souterrains ;
  - Pertes et sources karstiques.
- Géotopes glaciaires et périglaciaires :
  - Blocs erratiques ;
  - Formes glaciaires (de dépôt et d'érosion) ;
  - Formes périglaciaires.
- Géotopes fluviales :
  - Formes actives ;
  - Formes héritées (d'érosion et d'accumulation).
- Géotopes lacustres et palustres.

La modification de la topographie du sol (p.ex. : exploitation de matériaux, décharges, remblais, déblais) peut présenter un fort impact négatif sur les géotopes. Une extraction de matériaux peut conduire à l'altération partielle ou à la destruction complète d'un site d'intérêt tandis que des remblais peuvent faire disparaître les éléments remarquables d'un géotope. Les géotopes caractéristiques du canton doivent donc être intégrés dans la planification de tout projet ou aménagement qui modifie la topographie du sol.

Les géotopes sont également une composante de notre paysage. Lors de projets de valorisation du paysage, des synergies avec ceux-ci sont à rechercher.

En cas d'atteinte inévitable à un géotope, le site doit faire l'objet d'une analyse scientifique avant sa destruction pour permettre de relever les données scientifiques de cet objet.

### 3. Mise en œuvre

#### 3.1. Tâches cantonales

Afin de répondre aux exigences de la loi sur la protection de la nature et du paysage, le SFN est en train d'établir un inventaire des géotopes d'importance cantonale. Des dispositions spécifiques de protection seront fixées pour chaque catégorie de géotopes identifiée comme digne d'importance cantonale.

La désignation formelle des géotopes d'importance cantonale nécessitera leur inscription dans le plan directeur cantonal. Ainsi, le présent thème « Géotopes » sera adapté une fois l'inventaire des géotopes d'importance cantonale établi, afin de spécifier la manière dont les communes et les services de l'Etat devront en tenir compte dans leur aménagement local, respectivement dans l'accomplissement de leurs tâches.

Les géotopes ne présentent pas les mêmes enjeux selon leur catégorie et leur situation et nécessitent des principes de protection et de gestion spécifiques. Certains objets peuvent être rendus accessibles au tourisme par exemple ; dans ce cas, des aménagements, des chemins pédestres ou des sentiers didactiques pourront être envisagés. En revanche, certains objets, de par leur rareté et leur originalité, seront soumis à des dispositions de protection contraignantes. Ces aspects sont communiqués par le SFN qui initie et soutient l'information du public relative aux géotopes.



Le canton estime cependant que l'objectif visé est important et qu'il permet de justifier cette emprise, compte tenu notamment du caractère suprarégional des installations et de leur emplacement à l'intérieur du territoire d'urbanisation.

Le développement du secteur stratégique Rose de la Broye est à coordonner avec celui du centre logistique ferroviaire de la Broye.

## Etat des travaux

En phase préliminaire, la COREB, l'Entente intercommunale et le canton ont mené depuis 2008 de larges réflexions et conduit différentes études spécifiques afin de déterminer le potentiel de développement du secteur stratégique. L'ensemble de ces études définissent de nombreuses opportunités et contraintes de développement en suggérant des mesures et principes d'aménagement à respecter pour la mise en œuvre.

L'étude de mobilité établie en 2014 visait à déterminer si le développement souhaité du secteur est compatible avec les réseaux de transports individuels motorisés, de transports publics (TP) et de mobilité douce. Cette étude propose des variantes d'accessibilité au secteur stratégique et des mesures d'aménagement.

En 2016, une étude de faisabilité a été lancée, visant à identifier les contraintes majeures de planification afin de proposer un concept urbanistique pour le développement de la zone projetée qui permette de les solutionner.

De 2018 à 2020, des études complémentaires ont permis d'analyser les contraintes potentielles du site et de proposer le cas échéant des solutions. Une étude de faisabilité économique a démontré que les mesures nécessaires étaient finançables sans remettre en cause la rentabilité de l'opération, notamment pour les contraintes hydrographiques, géologiques, hydrogéologiques ou liées au bruit.

Le concept d'urbanisation a été revu pour tenir compte du déplacement du centre logistique de la Broye. Il propose des solutions urbanistiques de qualité et établit les principes à prendre en compte pour la réglementation. Le concept résout la compatibilité du projet avec le passage du corridor à faune au sud-est du périmètre.

La vocation du secteur stratégique a été précisée afin de profiter de la présence du centre logistique de la Broye au nord du périmètre.

La maîtrise foncière sera assurée par les collectivités, et en coordination avec les CFF pour le centre logistique ferroviaire de la Broye, au plus tard lors de la procédure de planification. Les communes concernées se sont engagées à entamer des négociations avec les propriétaires fonciers afin de déterminer les outils les plus adéquats : syndicats d'améliorations foncières, terres de remplacement à proposer aux agriculteurs qui seront encore en activité à ce moment-là, etc. La stratégie foncière sera ainsi coordonnée sur l'ensemble du périmètre. L'établissement cantonal de promotion foncière, dont un représentant participe aux séances de l'Entente, est associé aux démarches pour le secteur stratégique.

## 2. Justification de la localisation

Le secteur stratégique présente les atouts suivants :

- › accessibilité à la jonction autoroutière d'Estavayer-le-Lac sur l'A1 qui garantit les relations avec Yverdon-les-Bains/Lausanne ainsi que Berne, sans traversée de localité (zone d'habitation) ;
- › visibilité directe depuis l'autoroute ;
- › accessibilité en TP par la ligne de bus des TPF qui permet de rejoindre avec une cadence horaire les gares d'Estavayer-le-Lac et de Cugy, desservies par la ligne ferroviaire du réseau express régional Fribourg | Freiburg (cadence semi-horaire);
- › proximité directe à long terme avec le futur centre de logistique ferroviaire de la Broye, offrant à l'horizon 2030 la possibilité d'un raccordement ferroviaire idéal pour tout le secteur ;
- › localisation entre la route cantonale, l'autoroute et la voie ferrée bordant la zone d'activités de la Guérite, ne jouxtant aucune zone d'habitation et ne présente donc aucune contrainte par rapport au bruit généré.

### Potentiels du secteur

Au vu de la qualité de desserte en TP du secteur et de sa taille (actuellement niveau E seulement), il faudra assurer au minimum une desserte de niveau D pour développer cette zone, par le biais notamment d'un nouveau réseau de bus urbain dans le centre régional qui, combiné à la desserte régionale, permettra d'assurer une desserte du secteur à la demi-heure. Néanmoins, le niveau de desserte restera en deçà de ce qui est nécessaire pour une densité élevée d'emplois (niveau C).

A l'horizon 2030, avec le déplacement de la gare de marchandises d'Estavayer à Sévaz dans le centre logistique de la Broye, le secteur offrira des possibilités de raccordement ferroviaire pour des marchandises.

En conséquence, ce secteur présente des atouts pour des entreprises nécessitant ce type de service.

Selon les premières études, le nombre d'emplois envisageable pour la zone projetée serait de 2'500 emplois.

### 3. Contraintes à prendre en compte

Les contraintes majeures identifiées par l'étude de faisabilité ont été approfondies lors de la phase d'études complémentaires (2018-2020). Ces études ont permis d'écarter certaines incertitudes (sur les conditions hydrogéologiques notamment), de proposer une démarche pour les questions foncières et d'intégrer les contraintes relatives au bruit et au corridor à faune dans le concept d'urbanisation. Le plan de mesure de protection de l'air devra également être pris en compte. L'étude de faisabilité économique a démontré que les solutions peuvent être mises en œuvre sans remettre en cause la rentabilité de l'opération.

La thématique des infrastructures pour l'évacuation et l'épuration des eaux devra être analysée pour identifier les contraintes majeures de planification et réalisation et les solutionner. Pour considérer que le secteur stratégique est équipé, les infrastructures dans le domaine de l'évacuation et de l'épuration des eaux devront être planifiées (PGEE – étude régionale d'épuration) pour être réalisées avant le développement du secteur stratégique et la mise en service des entreprises prévues.

La planification du secteur stratégique devra rester en dehors des surfaces des mesures de compensation écologique de l'autoroute A1.

### 4. Procédure et suite des travaux

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- > élaborer la planification du secteur stratégique sur la base du concept d'urbanisation;
- > mettre en oeuvre les mesures foncières.

P0404

# Projets de routes de contournement à étudier

## ETAT DE COORDINATION

Information préalable

## THÈME RATTACHÉ

Transport individuel motorisé

Transports publics

## COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET

Courtepin

Belfaux

Givisiez

Neyruz

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

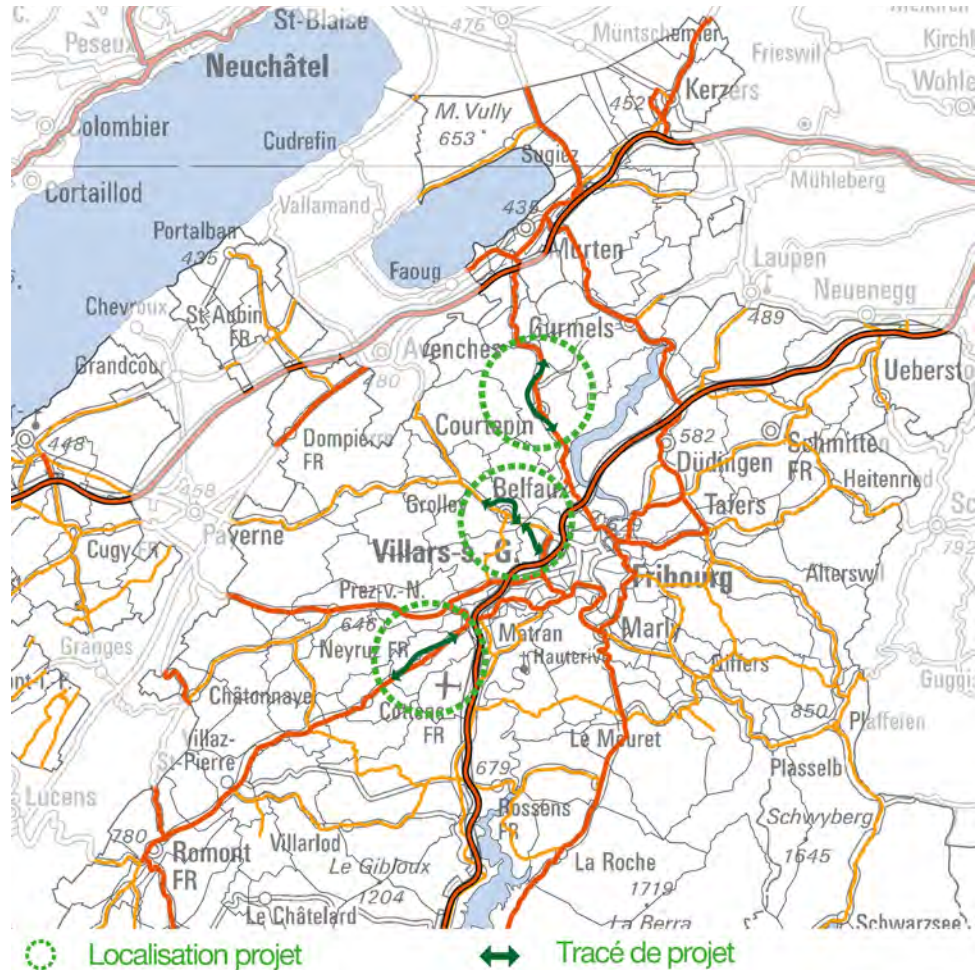
Canton de Berne

Association des communes du district du Lac

Région Glâne-Veveyse

Association régionale de la Sarine

Agglomération de Fribourg



## 1. Description du projet

Les routes cantonales doivent assurer le trafic général de transit, compléter le réseau des routes nationales et assurer les liaisons importantes entre les différents centres urbains et le réseau routier national.

Avec la forte augmentation démographique du canton de Fribourg, les charges supportées par les infrastructures routières cantonales sont en constante augmentation. Malgré le report modal, le trafic de transit lié à la croissance démographique continue à s'intensifier et engendre des nuisances importantes dans le centre de plusieurs localités. Plusieurs communes ont dès lors demandé la réalisation de routes de contournement pour décharger leur centre.

Afin d'évaluer l'opportunité des projets de routes de contournement souhaités par les communes et d'en établir une priorisation, la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement a mandaté une étude per-

mettant de mesurer le rapport utilité-coût des contournements (Evaluation et priorisation des routes de contournement, 2013). Après discussion au Grand Conseil le 8 septembre 2016, deux projets supplémentaires ont été ajoutés à la liste proposée par le Conseil d'Etat et un crédit de 34'750'000 francs a été octroyé pour les études de projet et les acquisitions de terrain.

La liste des routes de contournement à étudier, objets de cette fiche, est la suivante (par ordre alphabétique) :

- › Belfaux
- › Courtepin
- › Givisiez
- › Neyruz, ce projet ayant toutefois été remplacé par un projet de réaménagement de la route cantonale existante.

Deux projets ont fait l'objet d'un décret pour leurs études : Marly-Matran en 2006 et le contournement de Düdingen en 2009. Ils font l'objet de fiches de projet spécifiques.

Les projets de routes de contournement à Kerzers, Prez-vers-Noréaz et Romont, initialement traités dans la présente fiche font également l'objet de fiches de projet spécifiques.

### 3. Contraintes à prendre en compte

Des sondages archéologiques diagnostiques sont prévus dans les emprises concernées par les travaux et doivent être pris en considération.

### 4. Procédure et suite des travaux

En décembre 2018, le Conseil d'Etat a fixé une priorité de réalisation des routes de contournement et a décidé de lancer les études en vue de la réalisation des routes de contournement de Kerzers, Prez-vers-Noréaz et Romont.

Les études des autres routes seront lancées au fur et à mesure de la mise en service des trois routes précitées ou en cas de blocage durable de la procédure de l'une d'entre elles.

Elles devront passer par les étapes de développement suivantes :

- › établissement de l'avant-projet et définition des mesures d'accompagnement éventuellement nécessaires en traversée de localité ;
- › établissement d'une fiche de projet spécifique à chaque route dans le plan directeur cantonal, au gré des résultats des études de projet ;

- > établissement du projet définitif (comprend la consultation des services cantonaux et fédéraux, y compris sur la notice ou l'étude d'impact sur l'environnement) ;
- > mise à l'enquête publique ;
- > demande d'approbation ;
- > demande de crédit pour les travaux ;
- > exécution des travaux.

Le projet de route de contournement de Belfaux a fait l'objet de premières réflexions sur l'opportunité de réaliser un remaniement parcellaire préalable. Les discussions sont en cours.

Une priorisation plus fine des projets validés par le Grand Conseil devra également être effectuée en fonction de leur rapport coût-utilité et des moyens financiers du canton. A noter que la liste de ces projets peut, le cas échéant, évoluer.

P0406

# Route de contournement de Düdingen

## ETAT DE COORDINATION

Information préalable

## THÈME RATTACHÉ

Transport individuel motorisé

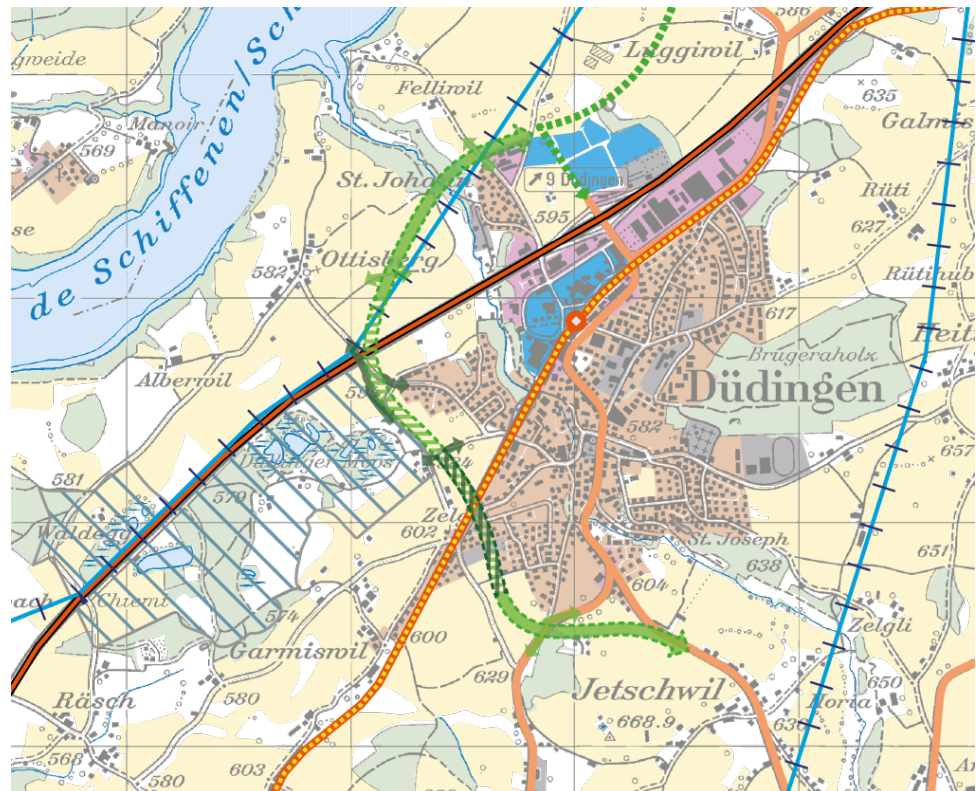
## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

Düdingen

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Gemeindeverband  
Region SenseAgglomération de  
Fribourg

OFROU



- — — Tracé route de contournement
- — — Tracés sorties / variante haute
- — — Tracé souterrain variante haute / basse
- — — Tracé projet de liaison Birch-Luggwil

## 1. Description du projet

Le tracé de la future route de contournement de Düdingen fait l'objet d'études de variantes depuis plus de 20 ans, avec des propositions par l'est ou par l'ouest du village.

Suite au rapport du Conseil d'Etat en réponse au postulat Bürgisser-Marbach, une étude de trafic, intitulée « Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk », a été réalisée dans la Basse-Singine, sur un périmètre délimité à l'ouest par la Sarine, au nord par la Singine, à l'est par la frontière cantonale et au sud par la route Fribourg-Tafers-Heitenried.

L'étude a conclu qu'un contournement de la localité permettrait la résolution à long terme des problèmes actuels rencontrés dans la traversée de la localité de Düdingen, tandis que des améliorations de la desserte en transports publics ou un nouveau raccordement à l'autoroute entre Düdingen et Flamatt (p. ex. dans la liaison Berg-Fillistorf) n'assureraient pas forcément une facilitation significative de la traversée de la localité. L'étude a retenu un concept de trafic impliquant notamment la réalisation d'une route de contournement de Düdingen et la mise en place du système de valorisation des espaces routiers en traversée de localité (VALTRALOC).

D

Un crédit d'engagement d'un montant de 9 millions de francs pour les études d'avant-projet et les acquisitions de terrain en vue de la réalisation de la route de contournement de Dürdingen a été accepté par le Grand Conseil en 2009.

Cependant, en 2013, le Conseil d'Etat, d'entente avec la commune et la région, décidait qu'une poursuite des études ne serait envisageable qu'après l'achèvement de la liaison routière de Birch-Luggiwil par l'OFROU. La première étape, la réalisation de la liaison Birch-Luggiwil en mains de l'OFROU, a pris du retard suite au dépôt d'oppositions lors de sa première mise à l'enquête publique en 2014. Une nouvelle mise à l'enquête a eu lieu au printemps 2017. L'étude de trafic de Metron AG, sur mandat du canton, recommandait d'attendre les effets du pont de la Poya sur la traversée de Dürdingen. Suite à l'ouverture du pont 2014, le canton a constaté une diminution de l'ordre de 5.5 % du trafic à Dürdingen. Ce faible impact sur la traversée de la localité de Dürdingen ne nécessite par conséquent pas une actualisation de l'étude Metron.

## 2. Justification de la localisation

Les études d'avant-projet ont abouti au choix d'un tracé de 3'710 m de longueur par l'ouest du village en partant de la liaison routière Birch-Luggiwil, projetée par l'Office fédéral des routes (OFROU), et en rejoignant la route cantonale existante à l'entrée de Jetschwil. Au stade actuel d'avant-projet, il reste néanmoins, selon la longueur de la partie enterrée, deux variantes évaluées respectivement à 160 et 230 millions de francs.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Les contraintes suivantes, géotechniques ou autres, doivent être respectées :

- › Le rapport d'impact sur l'environnement a été élaboré pour les deux variantes. La variante basse, c'est-à-dire la plus profonde, présente un tronçon couvert (tunnel) plus important que la variante haute ce qui engendre par conséquent des coûts supérieurs. Par contre, elle présente moins de nuisances sonores. En effet, la variante haute nécessiterait une digue antibruit et un revêtement phono-absorbant au portail nord de la tranchée couverte. Le respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit doit être assuré et si nécessaire, une adaptation du tracé doit être examinée.
- › Le projet routier touche le périmètre de protection du marais nommé Dürdinger Moos qui comprend des hauts-marais, bas-marais et sites de reproduction de batraciens d'importance nationale. La variante basse présente le risque d'assécher le marais en coupant l'alimentation naturelle, car elle est située à hauteur de la nappe phréatique. La variante haute permettrait par contre de restituer au marais de l'eau de chaussée après traitement.
- › Quelle que soit la variante, le projet a une emprise sur les surfaces d'assolement de 5.5 ha. Par ailleurs, il nécessite un défrichement de 4'300 m<sup>2</sup> dans sa partie nord.

- › Le ruisseau situé à l'extrémité nord du tunnel est traversé par un pont et est maintenu intact.
- › Des sondages archéologiques diagnostiques sont prévus dans les emprises concernées par les travaux et doivent être pris en considération.
- › Les mesures applicables du plan de mesures pour la protection de l'air, entré en vigueur le 01.01.2020, doivent être incluses dans l'étude d'impact sur l'environnement.

P0410

# Route de contournement de Kerzers

## ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

## THÈME RATTACHÉ

Transport individuel motorisé

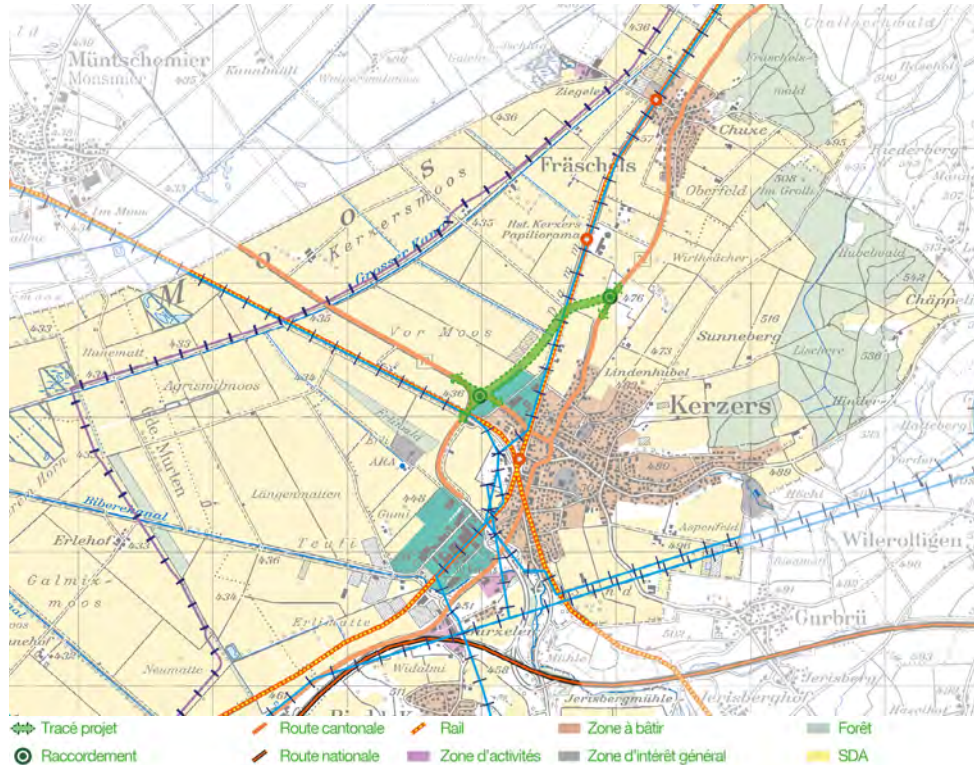
## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

Kerzers

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Association des communes du district du Lac

OFROU



## 1. Description du projet

Suite à de nombreux projets de réalisation de routes de contournement, la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) a mandaté une analyse de 26 projets. Sur la base des résultats de cette analyse, le Conseil d'Etat a décidé en 2014 de réaliser des études de planification pour les projets les mieux classés. Le 8 septembre 2016, le Grand Conseil a ajouté les routes de contournement de Givisiez (raccordement à l'A12) et de Kerzers au décret correspondant.

En 2017, le Service de la mobilité a commandé une étude de planification sur le contournement de Kerzers afin d'optimiser les tracés dessinés en 1987, d'estimer les coûts, d'examiner la faisabilité technique et environnementale et de modéliser le report du trafic. L'objectif du projet de route de contournement est de délester le centre village de Kerzers du trafic de transit. Le contournement constitue par ailleurs la condition préalable à l'exploitation d'une gravière inscrite au plan sectoriel pour l'exploitation des matériaux (PSEM).

Sur la base des recommandations formulées par le comité de pilotage (COFIL), mais aussi en tenant compte des conditions de réalisation du projet (terrain en mains de l'Etat, remaniement effectué, route en partie déjà existante, etc.) et de la répartition régionale, le Conseil d'Etat a décidé le 10 décembre 2018 de débiter les études d'avant-projet et, si nécessaire, les acquisitions de terrain pour le contournement de Kerzers ainsi que d'autres projets.

L'élaboration de l'avant-projet a commencé en 2019 pour la route et les deux points de jonction (giratoire – jonction sud dans la zone Moosgärten / Terraviva et jonction nord dans la zone du Papiliorama). Entre ces deux points de jonction, un pont de plusieurs centaines de mètres franchira la ligne ferroviaire Kerzers–Lyss au nord-ouest de la commune de Kerzers. La conception de l'ouvrage dans le cadre de l'avant-projet ainsi que l'examen préalable se sont terminés en avril 2021. L'élaboration du projet de construction a commencé en mai 2021.

## 2. Justification de la localisation

Dans le cadre de l'étude de planification, deux tracés ont été comparés, un tracé qui longe la voie de chemin de fer de la ligne Kerzers–Lyss, et un tracé plus court qui franchit la voie ferrée et les chemins agricoles situés de part et d'autre de la voie ferrée, au nord-ouest de la commune de Kerzers. Seul ce dernier tracé, doté d'un raccordement à la route cantonale, a été retenu. Un pont enjambant le ligne ferroviaire et un passage souterrain ont été envisagés. Pour chaque option, deux variantes ont été évaluées. Pour cela, différents types de jonction ont été étudiés.

Pour des raisons de coûts, de niveau (élevé) de la nappe phréatique et de simplicité d'exécution, la variante du pont long a été privilégiée et recommandée pour la poursuite du projet.

## 3. Contraintes à prendre en compte

La zone du projet se trouve à l'extrémité sud-est du Grand Marais du Seeland. À l'ouest de la ligne ferroviaire Kerzers–Lyss, en particulier, la route de contournement traverse des couches tourbeuses sensibles au tassement. Les contraintes géotechniques et les autres contraintes à prendre en compte sont précisées ci-après.

- Les couches superficielles du sol de fondation sont relativement instables et sensibles au tassement.
- Le périmètre du projet se trouve dans le secteur de protection des eaux Au et dans des secteurs üB. Les eaux souterraines sont proches de la surface et on signale par endroits la présence de nappes captives.
- Le pont doit satisfaire à des exigences élevées en matière de conception, car il devra s'intégrer dans un paysage principalement agricole, plutôt plat et d'apparence homogène.
- Le franchissement de la ligne ferroviaire Kerzers–Lyss constitue l'élément central de la structure porteuse du pont. Les CFF sont propriétaires du tracé, mais l'exploitation est assurée par BLS. Le tronçon Kerzers–Lyss fait partie du tableau-horaire 291 (Kerzers–Solothurn) et comprend une voie à écartement normal.
- Une ligne à haute tension des CFF longe la voie ferrée. Conformément aux exigences du projet routier, elle devra être préalablement relevée.

- › Le périmètre du projet est presque entièrement situé dans une zone de surfaces d'assolement. Le projet est soumis à une étude d'impact sur l'environnement.
- › Les exigences relatives à la mobilité douce doivent être prises en compte pour la phase des travaux et pour l'état final du projet.
- › La zone du projet se situe dans un périmètre archéologique. Des investigations archéologiques supplémentaires sont prévues dans les zones affectées par les travaux.
- › La route de contournement affecte la forêt à deux endroits. Le tracé doit être conçu de manière à minimiser autant que possible la surface forestière affectée.
- › Les mesures applicables du plan de mesures pour la protection de l'air en vigueur doivent être incluses dans l'étude d'impact sur l'environnement.
- › La question du bruit doit également être abordée dans l'étude d'impact sur l'environnement.

#### **4. Procédure et suite des travaux**

La nouvelle route de contournement sera cantonale.

La procédure à suivre est la procédure cantonale.

**P0411**

# Route de contournement de Prez-vers-Noréaz

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Transport individuel motorisé

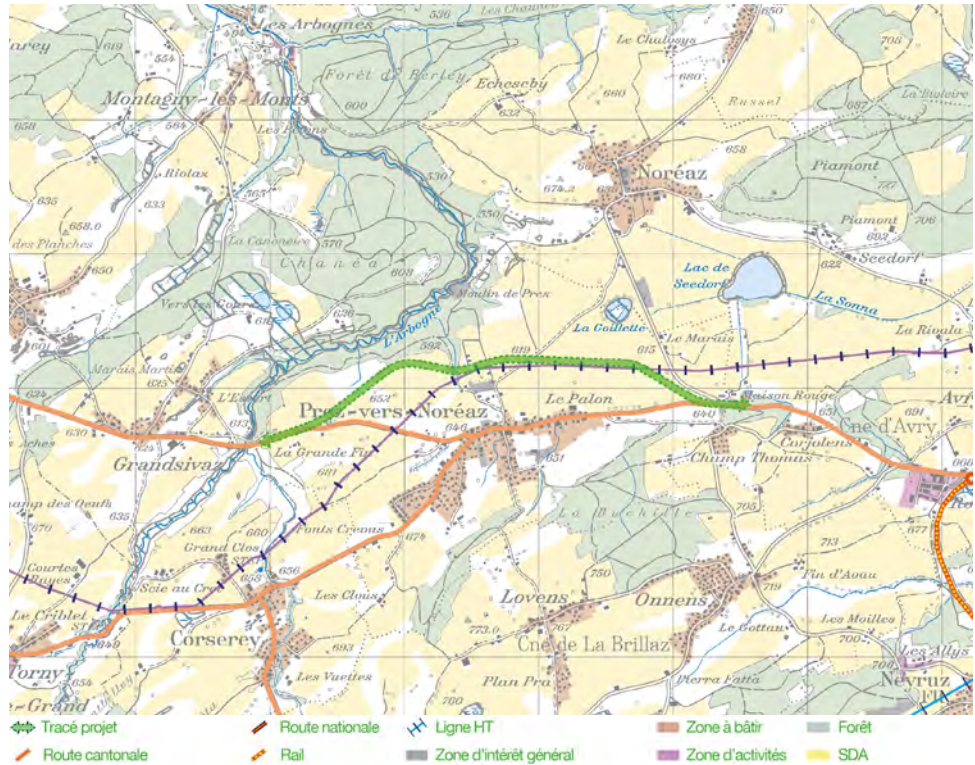
**COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET**

Prez

**AUTRES INSTANCES CONCERNÉES**

Association Régionale de la Sarine

OFROU



## 1. Description du projet

Depuis de nombreuses années, la question d'une route de contournement pour la localité de Prez-vers-Noréaz est discutée, raison pour laquelle l'Etat de Fribourg a participé activement au remaniement parcellaire.

Cette nouvelle route de contournement permettra de délester le village de Prez-vers-Noréaz. Le trafic journalier moyen en 2015 était de 13'200 véhicules par jour sur la route de Fribourg et de 10'000 véhicules par jour sur la route de Payerne. Cet axe sert de liaison entre les autoroutes A1 et A12.

En septembre 2016, un crédit d'engagement a été alloué par le Grand Conseil pour les études de projet et les acquisitions de terrain de sept routes de contournement, dont celle de Prez-vers-Noréaz.

Un Comité de pilotage, présidé par le Conseiller d'Etat Directeur de la DIME et composé de 15 membres dont des députés et des représentants politiques de la commune, a été nommé en mars 2019 par le Conseil d'Etat.

D

## 2. Justification de la localisation

Après plusieurs études de variantes, c'est le tracé au nord de la localité de Prez-vers-Noréaz qui a finalement été retenu le long de la ligne haute tension. Sa longueur est de 3.7 km.

Le tracé au sud aurait créé des nuisances sonores aux quartiers Les Riaux, Les Combes et La Rapetta. De plus, la topographie du terrain naturel aurait occasionné une longue pente de plus de 10% pour le tracé.

Les emprises de terrains nécessaires, essentiellement situées en zone agricole, sont évaluées à 8.7 ha dont 6.5 ha en surfaces d'assolement qui seront pris dans la réserve cantonale.

Le remaniement parcellaire a été mis à l'enquête en 2015. Les parcelles du tracé défini lors de l'étude préliminaire appartiennent au SPC.

Les cyclistes continueront d'emprunter le centre de la localité déchargé de son trafic de transit.

Les points spécifiques suivants ont fait l'objet de variantes :

- › l'intégration des cheminements de la mobilité douce aux points d'accrochage du projet ;
- › définition des types et de la position des carrefours ;
- › franchissement de la route du Moulin.

Chaque point caractéristique du projet a été noté sur la base d'analyses multicritères.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Les différentes contraintes du projet sont listées de manière non exhaustive ci-dessous :

- › respect des servitudes accordées lors du remaniement parcellaire simplifié ;
- › traversées des ruisseaux du Focho et du Palon en minimisant les impacts ;
- › protection de la faune en étudiant des passages protégés, des clôtures ou d'autres système de protection ;
- › définition du tracé de façon à minimiser les emprises nécessaires sur l'aire forestière ;
- › élaboration du projet routier en tenant compte de toutes les directives de sécurité de ligne à haute tension et du gazoduc existants ;

- › étude pédologique en cours afin de revaloriser les sols à proximité du projet ;
- › soumission du projet à une étude d'impact environnemental qui déterminera les mesures de compensation ;
- › interactions entre le trafic et la mobilité douce aux points d'accrochages devront être étudiées ;
- › intégration des arrêts de bus de Maison Rouge au projet, lesquels seront mis en conformité LHand ;
- › sondages complémentaires et fouilles archéologiques prévues durant les études puisqu'il s'agit d'une zone riche en vestiges archéologiques.
- › le plan de mesure pour la protection de l'air doit être pris en compte.

#### **4. Procédure et suite des travaux**

La nouvelle route de contournement sera cantonale. Une partie de la route cantonale actuelle sera remise à la commune de Prez entre le carrefour Prez/Corserey et Maison Rouge.

La procédure à suivre est la procédure cantonale.

P0412

# Route de contournement de Romont

## ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

## THÈME RATTACHÉ

Transport individuel motorisé

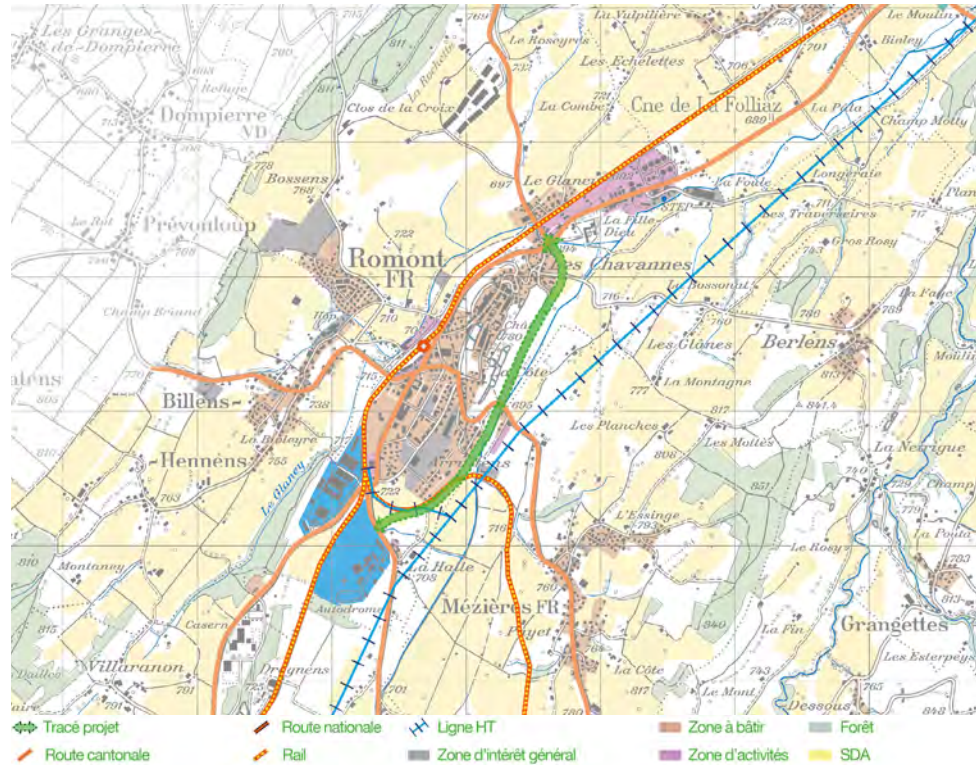
## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

Romont

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Association des communes glânoises

OFROU



## 1. Description du projet

Les premières études de contournement de la Ville de Romont remontent à 1979. En 2005, une mise à jour est effectuée afin de tenir compte des différents changements régionaux.

En 2013, en prévision de l'augmentation importante de la population du canton de Fribourg et du trafic correspondant, le projet est classé en priorisation 1 de l'étude globale d'évaluation et de priorisation des routes de contournement réalisé par le SMO.

En 2013 toujours, la Commune de Romont demande une variante de contournement par le sud, et en 2015, la comparaison des variantes démontre que le contournement par le sud de la ville représente une alternative valable.

En raison des projets tiers et connexes développés à des stades différents, le contournement de Romont est ensuite distingué en 2 tronçons : le tronçon est et le tronçon sud. Chaque tronçon est développé selon son propre calendrier, mais aucun des 2 tronçons ne peut évoluer sans l'autre : 2 tronçons, 2 projets, 1 seul contournement.

Un comité de pilotage (COPIL), présidé par le Conseiller d'Etat Directeur de la DIME et composé de 17 membres dont des députés et des représentants politiques des communes, a été nommé par le Conseil d'Etat.

## 2. Justification de la localisation

Le tronçon est se situe entre le giratoire des Chavannes et celui de La Parqueterie. L'implantation du tracé est dictée d'une part par l'emplacement du quartier des Chavannes et d'autre part par la volonté de conserver au maximum l'infrastructure existante de la route de la Glâne.

Le tronçon sud se situe entre le giratoire de La Parqueterie et la Route de Lausanne. L'implantation du tracé est dictée principalement par la topographie du terrain, et notamment la colline de Romont, par la géologie et l'hydrogéologie du site, mais également par le futur tracé de la ligne ferroviaire Romont-Vuisternens des TPF.

Tant le tronçon est que le tronçon sud donne lieu en première étape à une étude de variantes du profil en long. Ces études sont terminées ou en cours d'élaboration.

Sur le tronçon est, l'étude de variantes a eu pour objectif de définir la meilleure variante de franchissement de la route de Berlens entre 2 options:

- franchissement à niveau par la réalisation d'un giratoire ou d'un carrefour ;
- franchissement par-dessus par la réalisation d'un ouvrage d'art.

C'est la deuxième option qui a été retenue par le COPIL le 26 février 2021.

Sur le tronçon sud, l'étude de variantes avait pour objectif de définir si, pour des raisons d'intégrations visuelles et de nuisances sonores, il y avait lieu de réaliser le segment de la route situé en contrebas de la colline de Romont en tranchée couverte ou s'il était suffisant de ne réaliser qu'une auge semi-enterrée ou un tracé à niveau. Le COPIL a finalement retenu la variante tranchée couverte.

Sur la base d'analyses multicritères, le COPIL a défini la variante optimale pour chacun des 2 tronçons. L'analyse multicritère s'articule principalement autour des critères suivants : coûts, impacts environnementaux (paysage, nuisance sonore, mouvements de terres, protection des eaux, ...), fluidité du trafic, mobilité douce, acceptabilité publique, etc.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Les contraintes à prendre en compte pour le développement du projet sont nombreuses et variées. Parmi celles-ci, on identifiera les contraintes principales suivantes (non classées par ordre d'importance) :

- proximité de zones résidentielles : le projet a pour objectif principal de minimiser les impacts visuels et sonores de la route de contournement. Des études acoustiques seront nécessaires ;
- protection de l'air : le plan de mesure pour la protection de l'air doit être pris en compte ;

- › intégration au contexte patrimonial : la présence d'un périmètre environnant de catégorie 1 selon l'ISOS et la proximité des sites construits protégés de l'Abbaye de la Fille-Dieu et du quartier des Chavannes doivent être prises en compte. Des objectifs d'intégration et étude spécifique doivent être identifiés ;
- › emprises définitives : les parcelles impactées par le projet sont nombreuses, le traitement foncier est un des enjeux majeurs du projet ;
- › emprise sur des surfaces agricoles : la protection des surfaces d'assolement et des bonnes terres agricoles doit être prise en compte ;
- › interface avec le futur tracé de la ligne Romont-Vuisternens : la route de contournement doit franchir la ligne TPF au droit d'un secteur en remblai. La coordination avec les TPF est un enjeu majeur puisque le passage inférieur devra être en parfaite adéquation entre les 2 projets dès le dépôt du dossier de procédure d'approbation des plans (PAP) ;
- › intégration de la mobilité douce : le projet a pour objectif le développement de l'attractivité de la mobilité douce aux abords de l'ensemble de la route de contournement ;
- › proximité de la Glâne, qui est en priorité de revitalisation à 20 ans sur ce tronçon : le tracé est relativement proche par endroit du cours d'eau, tant en plan qu'en altitude ;
- › sondages archéologiques : des sondages sont prévus dans les emprises concernées par les travaux et doivent être pris en considération. D'éventuelles fouilles pourraient s'avérer nécessaires.
- › Des études acoustiques sont réalisées afin de s'assurer du respect de l'ordonnance sur la protection du bruit (OPB) dans le cadre du rapport d'impact sur l'environnement (RIE).
- › Une étude spécifique liée au contexte patrimonial du site est réalisée.

#### 4. Procédure et suite des travaux

La nouvelle route de contournement sera cantonale.

La procédure à suivre est la procédure cantonale.

P0413

## Jonction de Bulle

## ETAT DE COORDINATION

Information préalable

## THÈME RATTACHÉ

Transport individuel motorisé

## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

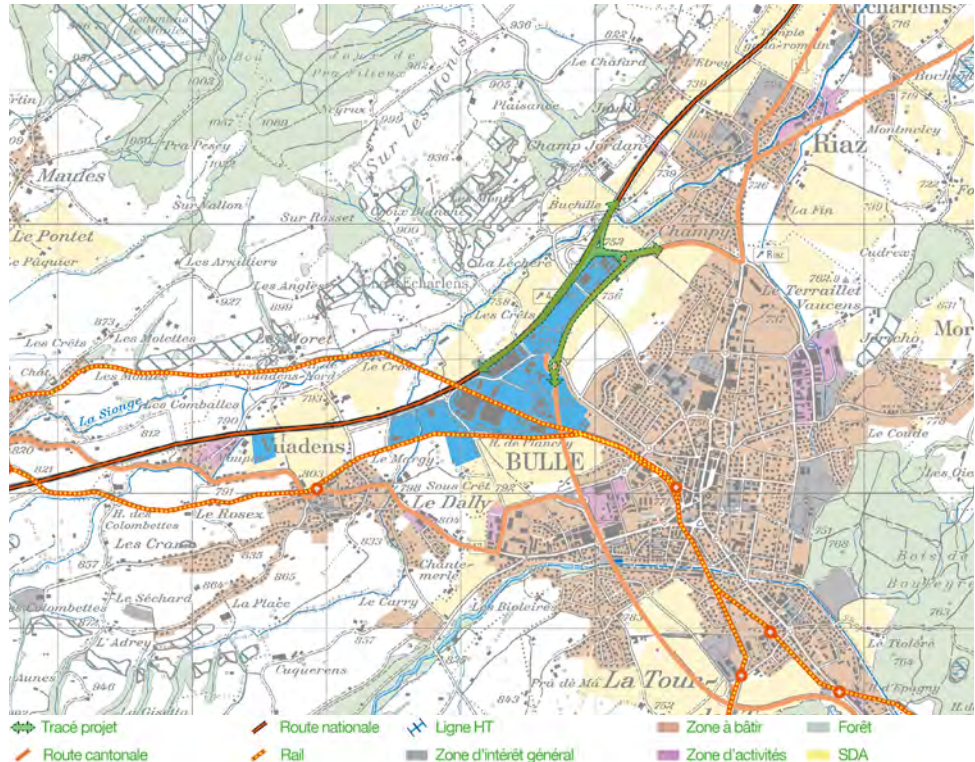
Bulle

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

Association de communes Mobul

ARG

OFROU



## 1. Description du projet

La jonction autoroutière de Bulle connaît une saturation et des problèmes d'écoulement de trafic durant les heures de pointe, entraînant des remontées de files d'attente sur les bandes d'arrêts d'urgence des deux côtés de la jonction et posant des problèmes en terme de sécurité sur l'autoroute.

En novembre 2020, l'Office fédéral des routes (OFROU), la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement du Canton de Fribourg (DIME) et la Ville de Bulle se sont mis d'accord sur une « feuille de route » fixant les objectifs à atteindre et les modalités d'exécution des études à mener ainsi que l'organisation entre maîtres d'œuvre. Le but était d'établir un plan d'action et une vision partagée des interventions à entreprendre aux différents horizons temporels.

Les enjeux à court et long termes sont les suivants :

- Amélioration de la zone d'entrecroisement : celle-ci joue un rôle clé dans l'assainissement des congestions et déficits de sécurité à la jonction.

D

- Accessibilité à la zone d'activités « Les Combes nord » : La feuille de route signée entre la Confédération, le canton et la commune a pour conséquence la fermeture de l'accès à la zone «Les Combes nord» via le giratoire d'accrochage nord de la jonction autoroutière.
- Optimisation du giratoire d'accrochage nord : Celui-ci présente un niveau de saturation aux heures de pointe occasionnant des remon-tées de files d'attente.
- Augmentation des capacités de la jonction : A plus long terme, une évolution du trafic est attendue avec les développements planifiés dans la région (en particulier ceux du projet d'agglomération Mobul) et dans le secteur (densification de la zone « Les Combes nord » et développement du secteur « La Prila »).

## 2. Procédure et suite des travaux

Des analyses complémentaires d'amélioration et d'augmentation des capacités de la jonction autoroutière de Bulle doivent être entreprises. Une étude globale de trafic sur le secteur est lancée en 2021. D'une part, elle vise à identifier et définir les mesures à long terme (horizon 2030-2040) permettant de résoudre le problème de l'entrecroisement, d'améliorer la sécurité et d'augmenter la capacité de la jonction. D'autre part, elle vise à identifier et définir les mesures à court/moyen terme (horizon 2022 à 2030) permettant d'améliorer la capacité du giratoire de l'accrochage nord et de la jonction en général, la fermeture de l'accès à la zone d'activités « Les Combes nord » étant précisée dans ce cadre. Le résultat de cette étude donnera lieu à un rapport global fixant et décrivant les différentes mesures ainsi que leurs échéances et leurs conditions de mise en œuvre (mesures liées).

En parallèle, la Ville de Bulle poursuit les études relatives à la création d'un passage routier sous la route de la Léchère, permettant d'offrir une alternative d'accès à la zones d'activités « Les Combes nord ».

Au terme des études, un plan d'action sera établi précisant l'organe responsable de chacune des mesures retenues et le calendrier prévisionnel de mise en œuvre.

**P0414**

# Centre logistique ferroviaire de la Broye

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination en cours

**THÈME RATTACHÉ**

Transports de marchandises

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET**

Estavayer

Les Montets

Sévaz

**AUTRES INSTANCES CONCERNÉES**

COREB

CFF



## 1. Description du projet

Le centre logistique ferroviaire de la Broye, d'une emprise de 5.2 ha, remplacera les installations actuellement au centre d'Estavayer-le-Lac grâce à un nouveau faisceau de voies. Il vise à :

- reprendre les activités de chargement et de manutention actuellement effectuées dans les gares d'Estavayer-le-Lac et de Payerne pour diminuer les nuisances (bruit, gestion du passage à niveau) et le risque d'accident, tout en revalorisant les surfaces à proximité de la gare ;
- apporter de nouvelles fonctionnalités (transbordement de containers, chargement de gravier, chargement de betteraves, etc.) et faciliter le transport de marchandises agricoles (accès simplifiés, capacité supplémentaire) ;
- répondre aux besoins avérés du tissu industriel régional en termes de transport de marchandises par le rail et son augmentation ;
- permettre aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires de disposer d'un site de stockage pour leurs véhicules de travaux ;
- offrir des services logistiques au secteur stratégique cantonal.

## Fonctionnalités du centre logistique

- 3 voies de réception pour des trains de 400 m (dont 1 voie de dépassement) ;
- 2 voies en cul-de-sac de 400 m, avec plus de 100 m de quai de chargement pour le service des travaux CFF (optimisation ou mutualisation des voies entre le service des travaux et le chargement de betteraves) ;
- 3 voies en cul-de-sac de 200 m (pour le trafic d'ELSA) ;
- 1 voie de débord de 200 m.

## Etat des travaux

Les études et travaux pour le centre logistique ferroviaire de la Broye sont coordonnés avec ceux qui ont déjà pu être réalisés et ceux qui pourraient être encore prévus sur le site dans le cadre du développement du secteur stratégique « Rose de la Broye ». De ce fait, l'étude de faisabilité, lancée en 2016, et les études complémentaires, réalisées entre 2018 et 2020, sur le site ont permis d'analyser les contraintes potentielles et d'y proposer des solutions.

Le concept d'urbanisation réalisé dans le cadre des travaux sur le secteur stratégique Rose de la Broye tient compte de l'emplacement du centre logistique de la Broye.

La maîtrise foncière sera à assurer en coordination entre les collectivités et les CFF au plus tard lors de la procédure de planification. Les communes concernées se sont engagées à entamer des négociations avec les propriétaires fonciers afin de déterminer les outils les plus adéquats : syndicats d'améliorations foncières, terres de remplacement à proposer aux agriculteurs qui seront encore en activité à ce moment-là, etc. La stratégie foncière sera ainsi coordonnée sur l'ensemble du périmètre du secteur stratégique Rose de la Broye et du centre logistique ferroviaire.

## 2. Justification de la localisation

La localisation du projet a été déterminée sur la base de la desserte en train ainsi que d'une analyse des CFF considérant : la surface disponible nécessaire pour accueillir le projet, l'accès à une autoroute, le zonage actuel ou prévu, la possibilité de libérer les gares d'Estavayer-le-Lac et de Payerne du trafic marchandises, les nuisances dues à l'exploitation du site et à l'accès routier, et la possibilité d'extensions futures.

Comme le centre logistique se trouvera à proximité directe avec le secteur stratégique Rose de la Broye, les activités qui y seront développées profiteront d'une facilité de raccordement au rail.

### 3. Contraintes à prendre en compte

Le projet s'inscrit en quasi-totalité sur des surfaces d'assolement. Cette emprise est inévitable étant donné l'emplacement du réseau ferroviaire et les configurations techniques requises pour un tel projet.

L'étude de faisabilité (2016) et les études complémentaires (2018-2020) réalisées ont permis d'identifier les contraintes majeures du site et d'en éloigner les incertitudes, de proposer des solutions pour les questions foncières et d'intégrer les solutions concernant le bruit et le corridor à faune dans le concept d'urbanisation. Le plan de mesure pour la protection de l'air devra être pris en compte.

### 4. Procédure et suite des travaux

Le centre logistique ferroviaire de la Broye est intégré au Plan sectoriel fédéral des transports, partie Infrastructures rail.

La réalisation d'un centre logistique ferroviaire pour le trafic marchandise est soumise à la procédure fédérale.

Dans le cadre du dossier d'autorisation, une justification de la localisation et de l'emprise sur les SDA est à apporter. Des mesures de compensation des emprises seront à prévoir.

Le financement de la réalisation du centre logistique de la Broye est assuré par le programme de développement stratégique étape d'aménagement 2035 de la Confédération (PRODES EA 2035) approuvé par le Parlement fédéral.

**P0502**

# Extension du domaine skiable, sentiers VTT et Via Ferrata de Moléson-sur-Gruyères

## ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

## THÈMES RATTACHÉS

Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

Pôles touristiques

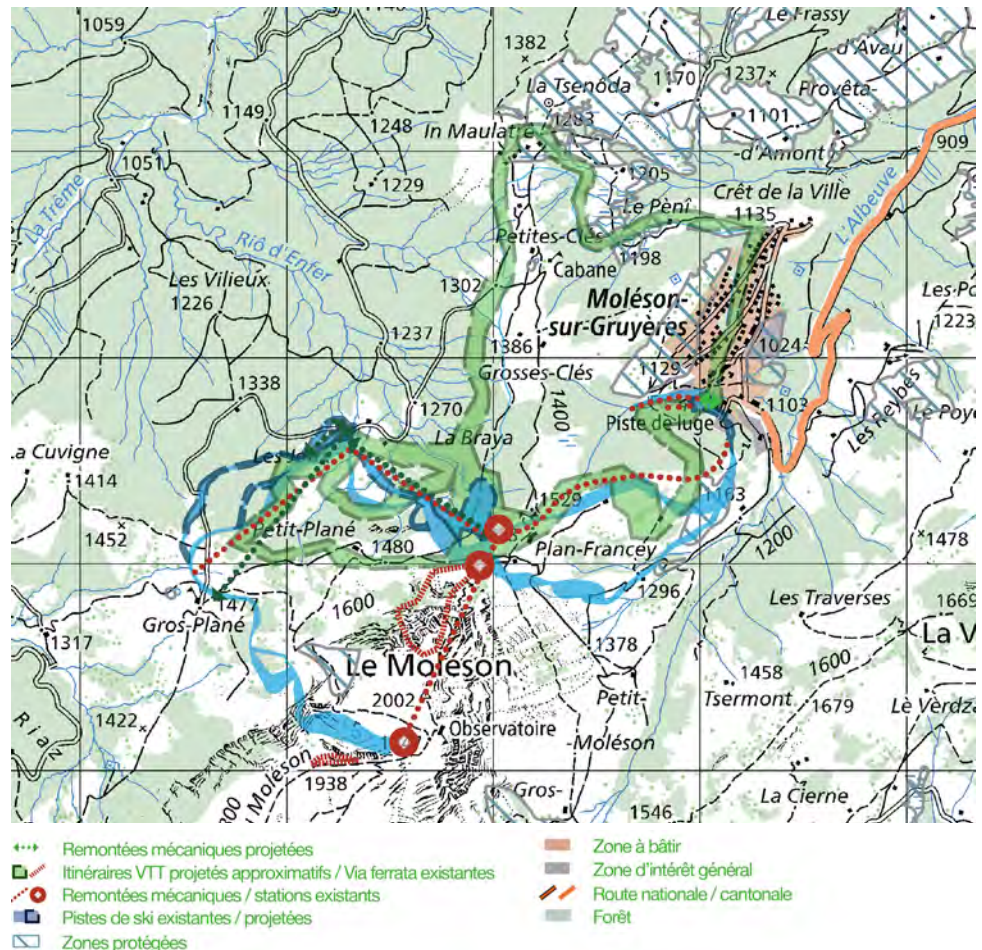
Vélo tout terrain

## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

Gruyères

## AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

ARG



## 1. Description du projet

Le domaine de Moléson-sur-Gruyères est avant tout une destination d'excursion journalière. Conformément à la vision «Préalpes 2030», la stratégie touristique régionale vise à prolonger les séjours en Gruyère, en s'appuyant notamment sur les hébergements de Moléson. La planification directrice régionale prévoit de renforcer l'axe touristique en direction de Gruyères, Broc-Fabrique et Charmey, jouant sur la complémentarité de ces sites pour inciter les visiteurs à rester plus longtemps dans la région. La station a donc un double rôle à jouer dans cette vision, pour l'hébergement et les activités.

Les instances responsables du développement du tourisme et de l'immobilier planifient la construction en deux phases d'un grand nombre de nouveaux logements de vacances ainsi que d'une installation de loisir intérieure. En raison des nouveaux logements, le domaine de Moléson accueillera à l'avenir davantage d'hôtes, c'est pour-

quoil'augmentation des nuitées va de pair avec le développement des installations de loisirs pour le tourisme quatre saisons.

## Installations de tourisme hivernal

Une étude a permis d'évaluer différentes variantes. Les facteurs écologiques y ont joué un rôle important. Toutes les zones écologiques sensibles définies par les planifications locales des communes concernées de la région ont par exemple été définies comme secteur d'exclusion pour l'extension du domaine skiable. De plus, différents aspects tels que la pente, le rayonnement solaire et le danger d'avalanche ont été considérés.

Sur la base de cette étude, le projet suivant a été élaboré :

La construction et le renouvellement des installations de tourisme hivernal sont planifiés par étapes. Dans la première phase, le télésiège de Plan-Francey est remplacé par un télésiège dont le tracé est prévu en parallèle à l'ancien télésiège. La piste existante est prolongée. Le tracé de l'ancien télésiège est transformé en une nouvelle piste. Celle-ci doit permettre d'avoir une nouvelle piste bleue du télésiège jusqu' au lieu-dit « Les Joux ».

Dans la deuxième phase, un nouveau télésiège avec deux petites pistes est prévu dans le secteur « Joux-devant ». Par ailleurs, une nouvelle piste est planifiée afin de mieux exploiter le télésiège existant. Par la réalisation des installations dans la phase une et deux, la capacité du domaine skiable pourrait augmenter de 28 %, ce qui correspond à 2'820 skieurs par jour.

Dans une troisième phase, le domaine skiable entre les endroits « Gros-Plané » et « Joux-Devant » doit être étendu, puisqu'il y a de bonnes conditions d'enneigement. Il y est planifié la création d'une nouvelle piste et le remplacement du télésiège par un nouveau télésiège à 4 places.

Une quatrième phase permettant d'exploiter le secteur « Cheval Brûlé » a également été évaluée mais n'est pas intégrée dans la présente fiche.

## Installation de tourisme estival

Afin de développer le tourisme estival, de nouveaux parcours de vélo tout terrain (VTT) et de via ferrata sont planifiés.

Une étude a montré que le lieu serait approprié pour accueillir de nouveaux parcours de VTT, tant du point de vue de sa situation géographique, de la topographie, de la disponibilité des installations de transport, de la proximité aux grands centres que de la desserte en transports publics. Dans cette étude, plusieurs variantes d'itinéraires ont été étudiées. Dans la variante retenue, les chemins doivent se trouver entre Plan-Francey et Moléson-Village, un secteur qui est déjà accessible par le téléphérique existant et qui nécessite dès lors peu de nouvelles infrastructures. De plus, le lieu et les iti-

néraires ont été choisis de sorte à proposer une offre diversifiée. Le réseau de parcours doit autant comprendre des parcours faciles connectés par un téléski que des tracés plus long de niveau intermédiaire accessibles par funiculaire. Le but de cette densification est d'intégrer de manière optimale l'activité dans le site tout en respectant l'environnement et le paysage existant, soit en veillant à générer le plus faible impact sur ceux-ci. Les tracés précis des parcours VTT seront définis à l'échelle locale.

L'agrandissement des parcours de VTT contribue à diversifier l'offre touristique estivale et à améliorer la rentabilité de différentes infrastructures et génère des nuitées supplémentaires. Selon une étude, le domaine de Moléson pourrait, par ce projet, accroître le nombre de visiteurs de 50 % en été.

Deux voies de via ferrata, appréciées des grimpeurs et grimpeuses, ont été installées sur la face nord du Moléson en 2004. Ces deux parcours sont qualifiés de difficile à très difficile. Pour varier l'offre, des parcours plus courts et plus aisés doivent aussi être proposés aux novices et aux enfants. Dans le cadre d'une étude, plusieurs variantes ont été confrontées. Sur la base de cette analyse, un pan de rocher situé à environ 300 m à l'ouest de la gare d'arrivée du téléphérique du Moléson a été retenu pour accueillir le projet. Desservi en aval et en amont par des sentiers pédestres existants, son accès ne nécessiterait que peu d'agencements complémentaires. Les équipements fixes nécessaires qui seraient installés sur cette via ferrata ne seraient plus visibles à 300 m de distance et s'intégreraient harmonieusement dans le paysage.

## 2. Contraintes à prendre en compte

Forêt : l'abandon de la phase quatre réduit l'emprise initialement prévue sur la forêt. Des défrichements et des reboisements restent nécessaires pour permettre le développement du domaine skiable et des pistes VTT: ceux-ci devront être compensés. L'impact sur les forêts protégées et les pâturages d'estivage concernés par les reboisements compensatoires doit être minimisé. L'impact des itinéraires de VTT et de la via ferrata sur les forêts doit être minimisé. Dans les inventaires fédéraux, les parcours VTT utiliseront les routes et chemins existants. Pour que les touristes bénéficient d'information sur l'environnement et pour qu'ils respectent effectivement les règles, un concept efficace de communication est à proposer.

Nature et faune : le développement des activités touristiques, notamment les itinéraires de VTT et les via ferrata doit prendre en compte la protection de la nature: faune et flore. Les atteintes, dont le dérangement de la faune sauvage, doivent être évitées, minimisées autant que possible et compensées par des mesures.

Eaux : les zones de protection des eaux et les cours d'eau à proximité des pistes et installations doivent être pris en compte par la commune dans le cadre de la planification du projet.

Dangers naturels : la commune tiendra compte dans le cadre de la planification du projet des secteurs exposés aux dangers de glissement de terrain, d'effondrement de falaise, de chutes de pierres et d'avalanches. Les cartes de dangers cantonales servent de références.

Agriculture: les activités de tourisme peuvent représenter un conflit potentiel avec les activités agricoles et devront en tenir compte.

Un concept d'accessibilité favorisant les transports publics et la mobilité douce, ainsi que l'utilisation des infrastructures de stationnement existantes est à élaborer. Il veillera à dimensionner et à gérer le stationnement en tenant compte de l'offre en transports publics et de la part des excursionnistes journaliers.

Les impacts du changement climatique sur les différents projets doivent être évalués.

### 3. Procédure et suite des travaux

Démontrer la faisabilité de chacune des installations d'un point de vue environnemental et sous l'angle de la mobilité à chaque étape de planification :

- Représenter les éventuelles variantes étudiées et justifier le choix de la variante retenue, notamment sous l'angle de la protection de l'environnement ;
- Préférer la variante ayant le moins d'impact environnemental ;
- Si exigé par l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, réaliser une telle étude.

Planifier dans le plan d'aménagement local en affectant en différentes zones spéciales et périmètres spéciaux le projet.

Elaborer un plan d'aménagement de détail pour la coordination des itinéraires touristiques, de l'emprise des nouvelles installations et des secteurs pour l'extension des installations touristiques.

Déposer les demandes de permis de construire et les demandes de défrichement correspondantes.

Obtenir les approbations des plans et les autorisations d'exploitation de l'Office fédéral du transport pour la construction et la mise en service ainsi que pour le renouvellement des remontées mécaniques.

P0503

# Développement du domaine sportif 4 saisons de Schwarzsee

## ÉTAT DE COORDINATION

Divers

## THÈMES RATTACHÉS

Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

Pôles touristiques

## COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET

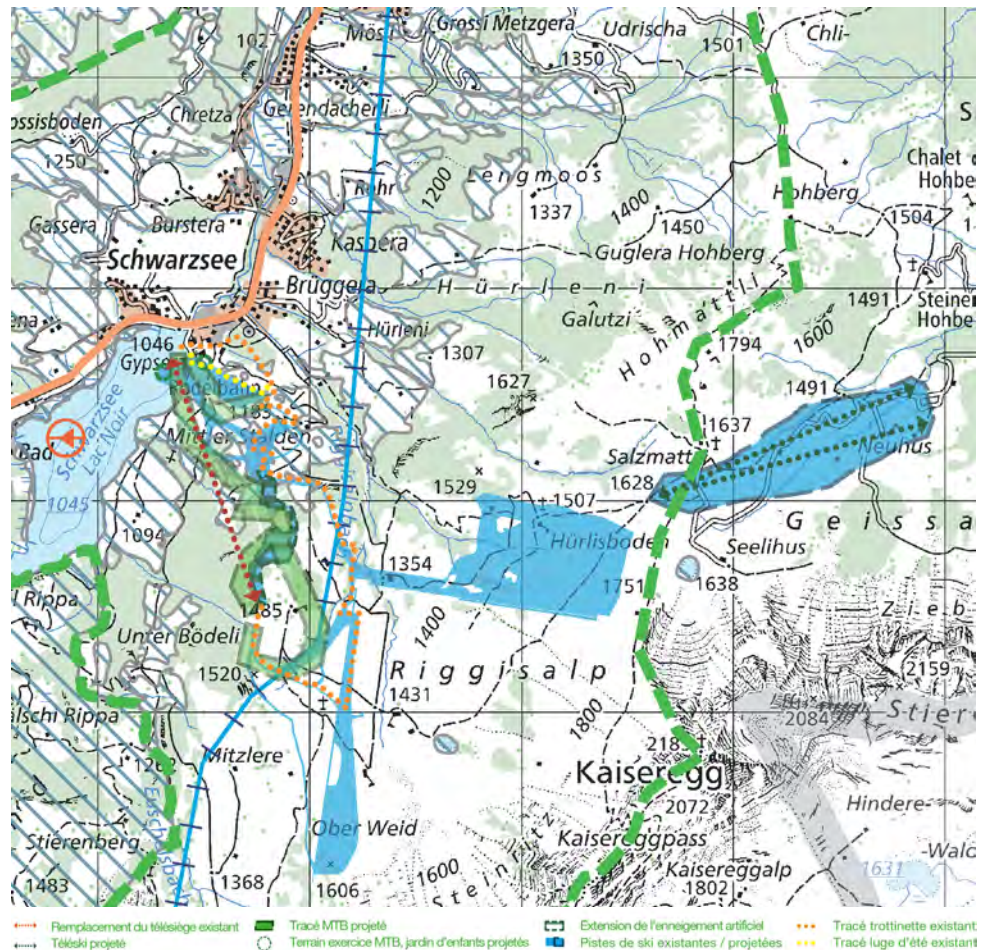
Plaffeien

Jaun

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

ArmaSuisse

Région de la Singine



### Éléments du projet

Extension de l'enneigement artificiel de Riggisalp  
 Remplacement du télésiège à deux places de Riggisalp  
 Télésiège de Geissalp  
 Sport VTT

### Etat de coordination

Coordination en cours  
 Coordination en cours  
 Information préalable  
 Coordination en cours

## 1. Description du projet

Le domaine skiable de Schwarzsee, situé dans les Préalpes singinoises, est rapidement accessible depuis l'agglomération de Fribourg et la région capitale suisse de Berne. La station de ski la plus proche est celle de La Berra. Toutefois, les deux domaines sont trop éloignés l'un de l'autre pour qu'un regroupement puisse entrer en ligne de compte.

Les clubs sportifs peuvent organiser des entraînements et des courses, notamment pour les plus jeunes, sur différentes pistes.

Les sociétés de remontées mécaniques sont soumises à une pression toujours plus grande. Les visiteurs fréquentent différentes stations d'hiver et n'hésitent pas à les comparer. Pour que Schwarzsee puisse s'affirmer comme un domaine skiable et garantir un bon enneigement, il est prévu de rénover les installations et d'étendre les pistes enneigées artificiellement.

De plus, les remontées mécaniques du Kaiseregg-Schwarzsee SA ont intégré dans la planification à long terme l'idée d'une extension de l'offre de pistes dans le secteur Muscherental-Geissalp.

D'autres offres pour la période sans neige doivent également être mises en œuvre. L'expansion dans le domaine des sports VTT est particulièrement importante.

Par ailleurs, le lien avec l'agriculture alpine est à renforcer. La nouvelle fromagerie d'alpage Riggisalp en offre la possibilité.

Ces quatre programmes d'extension et de rénovation sont planifiés pour les années à venir ou leur faisabilité doit encore être examinée :

### **Extension de l'enneigement artificiel de la piste rouge de Riggisalp (coordination en cours)**

Le domaine skiable de Schwarzsee a déjà la possibilité de diffuser de la neige artificielle ou neige de culture sur la piste bleue de Riggisalp jusqu'à la piste bleue de Kaiseregg. C'est également le cas pour la partie inférieure de la piste rouge de Riggisalp, où des courses de ski (homologuées par la fédération internationale de ski) sont organisées. Afin de pouvoir garantir l'enneigement de toute cette piste rouge, les remontées mécaniques du Kaiseregg-Schwarzsee SA prévoient d'équiper également sa partie supérieure en installations d'enneigement artificiel. Etant donné que la piste rouge de Riggisalp est intéressante et diversifiée, la garantie de son enneigement sur toute la longueur bénéficiera assurément à toute la région.

### **Remplacement du télésiège à deux places de Riggisalp (coordination en cours)**

Un télésiège a une durée de vie moyenne de 25 ans. Il est donc temps d'inclure dans la planification une installation pour remplacer le télésiège à deux places de Riggisalp. Ce télésiège permet d'accéder à l'ensemble de l'offre. Il est indispensable pour atteindre la partie supérieure du domaine skiable. Néanmoins, il représente un goulet d'étranglement. Une nouvelle installation est donc nécessaire pour offrir la qualité désirée. Le télésiège est exploité aussi bien pendant l'hiver que durant le semestre d'été, car il permet aux skieurs, mais aussi aux randonneurs d'atteindre la cabane de Riggisalp. Les offres actuelles, comme la randonnée ou le Riggli Weg – un chemin didactique pour les enfants –, et le développement d'activités estivales (p. ex. Sport-VTT) dépendent directement de cette remontée mécanique.

L'offre d'activités estivales à Riggisalp va être élargie avec, entre autres, une aire de jeux. Le remplacement du télésiège contribue également au développement à l'année de la stratégie touristique régionale de la Gruyère. Le plan directeur régional prévoit également le renforcement des axes de mobilité active, dont l'offre VTT, entre les pôles touristiques cantonaux de Schwarzsee et Charmey.

Pour remplacer le télésiège à deux places de Riggisalp, les remontées mécaniques du Kaiseregg-Schwarzsee SA prévoient de construire un télécombi (avec sièges et cabines). L'utilisation partielle des cabines réduit la dépendance à la météo. L'emplacement actuel de la station inférieure est en cours de vérification dans le cadre du remplacement de l'actuel téléphérique.

### Télésiège de Geissalp (information préalable)

Afin de diversifier et d'agrandir le domaine skiable, la société de remontées mécaniques a lancé une étude sur l'éventuelle extension à long terme du domaine skiable. Une nouvelle piste de ski et un nouveau téléphérique dans le domaine de Geissalp sont à l'étude. La base militaire de la région ainsi que le paysage et la nature représentent des contraintes qui doivent être clarifiées avant que cet élément du projet ne soit davantage planifié.

Le vent, qui vient principalement de l'ouest, déplace de grandes quantités de neige du flanc ouest-nord-ouest du Kaiseregg vers la vallée du Muscheren. Les travaux de déneigement qu'il faut entreprendre chaque printemps pour dégager la route le prouvent aisément. L'enneigement sera donc garanti sans recourir à la neige artificielle.

### Sport VTT (information préalable)

Le centre sportif VTT de Schwarzsee disposera à l'avenir d'un flow trail qui pourra être utilisé par le grand public et les familles. Un centre de compétences (Mini Trail Center) pour les familles vient étoffer l'offre.

Le centre de compétences comprendra un flow trail pour enfants, une piste de pump-track et une piste uphill.

Un jardin d'enfants avec boucle walkbike est à créer sur le terrain de l'actuel terrain d'entraînement de l'école de ski.

L'offre de parcours VTT est destinée à relier Schwarzsee aux autres stations touristiques. Cette connexion avec les autres stations touristiques doit être précisée, notamment par quels itinéraires elle doit s'effectuer.

Sous réserve de la prise en compte de l'étude « Préalpes 2030 » du canton.

### 3. Contraintes à prendre en compte

Les activités touristiques peuvent représenter un potentiel conflit pour l'agriculture existante, cela doit être considéré.

Dans le cas des projets envisagés, il s'agira d'examiner les effets sur la nature et le paysage et comment ceux-ci peuvent être protégés.

#### Geissalp

Le projet nécessitera une coordination avec les propriétaires de bien-fonds et les fermiers : la Confédération, en sa qualité de propriétaire foncière, exclut de desservir le domaine skiable tant que les stands de tir de Geissalp sont exploités activement.

La station supérieure se trouve à la limite d'une zone provisoire de protection des eaux souterraines. Certains points doivent encore être clarifiés, mais cela ne devrait pas freiner la construction.

Dans la zone où le téléski et les pistes pourraient voir le jour, la carte des dangers naturels relève des secteurs avec indication de dangers, notamment de glissements de terrain et d'avalanches. Des clarifications sont requises.

Il faudra tenir compte des constructions alpestres et militaires.

Dans les emprises possibles de la remontée mécanique et des pistes, il existe des secteurs de dangers naturels selon la carte des dangers naturels du canton. Les thèmes sont ceux des glissements de terrain et les avalanches. Des clarifications sont nécessaires dans le cadre du projet.

Le périmètre du projet affecte l'habitat des espèces d'oiseaux sensibles. Il faut préciser quel impact le projet a sur les habitats de l'avifaune. Les effets des changements climatiques sur le périmètre du projet doivent également être clarifiés. Si nécessaire, des mesures de protection doivent être prises.

Le site de reproductions des batraciens d'importance cantonale « Seelihus » se trouve dans le périmètre de développement. Il est à prendre en compte lors de l'élaboration du projet.

Présence d'un périmètre archéologique dans la zone où sont prévus les nouvelles remontées mécaniques.

#### Riggisalp

La forêt est partiellement affectée par les projets VTT qui nécessitent un permis de défrichement.

L'agrandissement prévu des zones d'enneigement artificiel doit s'effectuer dans le cadre de la concession d'utilisation des eaux publiques actuelle.

Toute modification du tracé nécessiterait le défrichement de zones forestières.

#### 4. Procédure et suite des travaux

Les exigences concernant les places de parking doivent être traitées dans le concept de place de parking Schwarzsee, qui doit être coordonné avec la fiche de projet P0508 Centre Schwarzsee. Une étude sur le développement des transports publics dans la région de Schwarzsee est en préparation.

Un calcul de rentabilité reste à effectuer.

##### Geissalp

Conclure un accord contractuel avec les propriétaires de bien-fonds et les fermiers.

Présenter la faisabilité des installations d'un point de vue environnemental à chaque étape de planification de manière aussi détaillée que nécessaire :

- › représenter les éventuelles variantes étudiées et justifier le choix de la variante retenue, notamment sous l'angle de l'organisation du territoire et de la protection de l'environnement ;
- › préférer les variantes qui nécessitent le moins de mesures de compensation du point de vue de leur réalisation conforme au droit environnemental.

Elaborer une étude pour le projet d'aménagement envisagé.

Les projets planifiés nécessitent une étude d'impact sur l'environnement.

# P0504

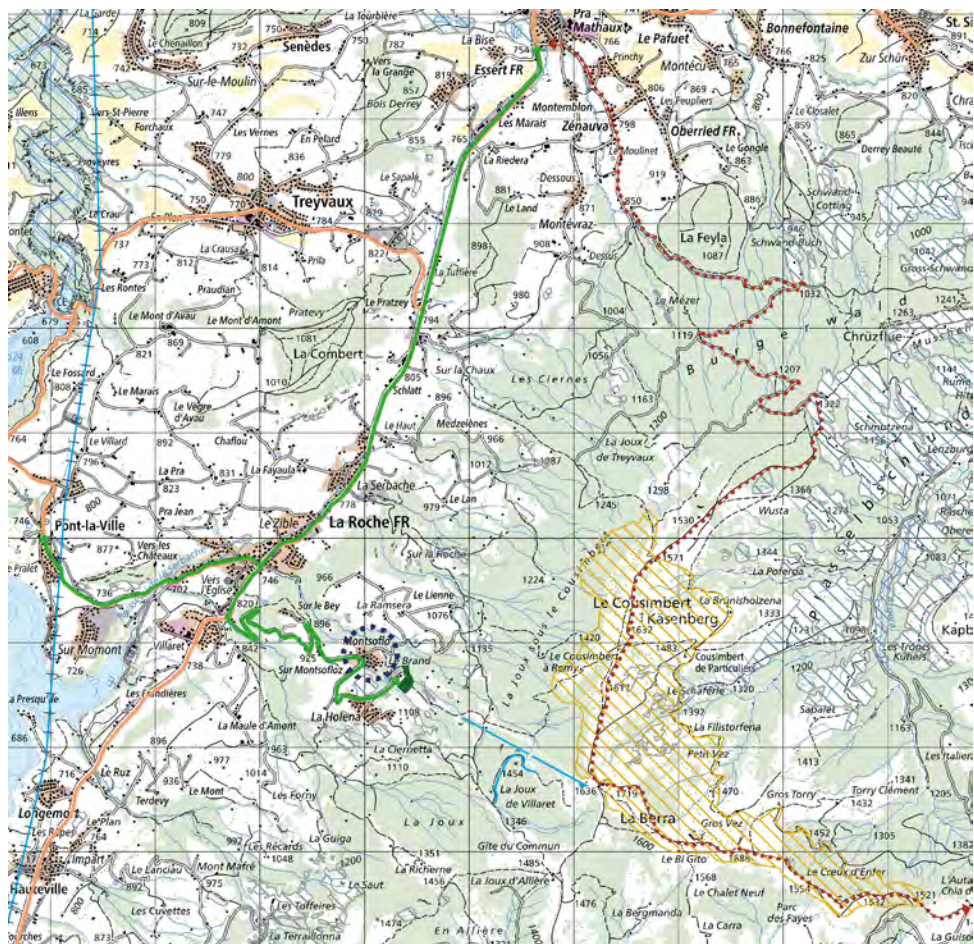
## Développement des infra-structures à La Berra et liaison La Berra-Plan des gouilles

**ETAT DE COORDINATION**  
Divers

**THÈME RATTACHÉ**  
Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET**  
La Roche  
Pont-la-Ville

**AUTRE INSTANCE CONCERNÉE**  
ARG



- ..... Sentier pédestre projeté
- ◉ Amélioration projetée offre hôtelière
- Liaison TP projetée
- Zone de tranquillité pour la faune
- Extension projetée ZIG / PPP

**Eléments du projet**

- Axe 1, piste de luge
- Axe 2, domaine skiable
- Axe 3, offre estivale
- Axe 4, zone d'intérêt touristique
- Axe 5, offre hôtelière

**Etat de coordination**

- Coordination réglée
- Coordination en cours
- Coordination réglée
- Coordination en cours
- Coordination réglée



## 1. Description du projet

Dans le but de renforcer l'attractivité du pôle touristique régional La Roche-Pont-la-Ville, incluant la montagne, le lac et le golf, le comité de direction de la société des remontées mécaniques de La Berra SA a formulé 5 axes de travail pour un développement futur, principalement en termes de tourisme doux.

### **Axe 1 : Amélioration de l'offre de ski et éventuelle création d'une piste de luge entre La Berra et Plan des Gouilles (via Aigle Noir) (coordination réglée)**

Le projet de piste a pour objectif de relier les pistes enneigées artificiellement au secteur à fort enneigement naturel. Il permet de garantir l'ouverture totale de la station lors d'un enneigement réduit, en évitant le passage par le sommet fortement exposé à l'ensoleillement. Il a également l'avantage de réduire le recours à l'extension de l'enneigement artificiel sur ce secteur.

Le tracé retenu se situe sur celui d'un ancien chemin forestier et jouxte la piste de vélo tout terrain. Il permet de rationaliser les déboisements et d'utiliser de manière optimale les sentiers existants. Ce projet était inclus dans la consultation préalable de la modification partielle du plan d'aménagement local de La Roche mais, en raison de l'absence de planification au niveau supérieur, il n'a pas pu être retenu. La présente fiche remédie à ce manque.

### **Axe 2 : Amélioration de l'offre de ski en étendant le domaine skiable sous le télémixte existant et en créant une piste partiellement damée pour la pratique de ski « hors piste » (coordination en cours)**

L'amélioration de l'offre correspond à la volonté d'optimiser les installations touristiques existantes avant d'en créer d'autres dans d'autres régions. La création d'une piste partiellement damée pour la pratique de ski fun « hors piste » a pour but d'éviter une pratique de ski « sauvage » dans les zones de protection de la faune à proximité. Le projet est soumis à des contraintes environnementales, forestières, de dangers naturels et de protection des eaux.

### **Axe 3 : Amélioration et diversification de l'offre estivale (tourisme doux) dans les secteurs de Crau Rappo, Crête Cousimbert, Chalet La Berra, Cernia (hôtel Chia), Pont-la-Ville (golf et lac) (coordination réglée)**

Cet axe recouvre des développements en termes de randonnée équestre, promotion de produits du terroir dans des chalets existants, découverte de la nature par des guides, développement de soirées et nuits à la belle étoile (yourtes, tipis). Il vise à renforcer le fort potentiel touristique actuel. La liaison est aisée en transports publics via la ligne Fribourg – Bulle et la grande fidélité de la clientèle sarinoise doit être maintenue par une offre touristique développée. Le plan d'aménagement local de La Roche fixe des dispositions pour certaines de ces activités, notamment l'accueil à l'arrivée des remontées mécaniques. Il prévoit des cheminements de mobilité active (VTT, réseau pédestre), en tenant compte des contraintes environnementales. La planification régionale prévoit les outils pour planifier les activités dans les secteurs touris-

tiques. La planification doit maintenant être menée pour les projets restants selon la procédure adaptée.

#### **Axe 4 : Consolidation de l'offre d'activités de détente printanières, estivales et automnales (coordination en cours)**

Cet axe a pour objectif de développer les activités touristiques annexes, ce qui permet d'être moins dépendant de l'exploitation du télémixte. Le projet nécessite l'extension de la zone d'intérêt touristique et une optimisation des infrastructures de parking (gestion, navette depuis les parkings de plaine, etc.).

#### **Axe 5 : Consolidation de l'offre hôtelière à proximité directe de la station de La Berra et développement du tourisme 4 saisons (coordination réglée)**

Cet axe porte sur le réaménagement de l'hôtel-restaurant Monsoflo et le développement de résidences hôtelières en relation avec les installations touristiques. Cet aspect a été pris en compte dans la révision du plan d'aménagement local de La Roche en 2018.

Le développement prévu pour le pôle touristique répond à la stratégie touristique régionale et aux objectifs et recommandations de l'étude « Préalpes 2030 » du canton. En particulier, les sites mentionnés ci-dessus sont coordonnées avec les intentions de la région dans le plan directeur régional.

### **3. Contraintes à prendre en compte**

Les axes concernent en partie la zone de tranquillité pour la faune sauvage de la Berra. La fonctionnalité de la zone de tranquillité existante devra être garantie.

Les impacts du changement climatique sur les différents projets doivent être évalués.

Un concept d'accessibilité favorisant les transports publics et la mobilité douce, ainsi que l'utilisation des infrastructures de stationnement existantes est à élaborer.

Les éventuels impacts sur l'agriculture devront être pris en compte.

L'axe 1 nécessite un léger déboisement avec exploitation préjudiciable de la forêt, voire un défrichement en fonction de l'ampleur, et d'étendre sur ce tracé le périmètre à prescription particulière (PPP-Ski). La distance par rapport à l'îlot de vieux bois ne devra pas être réduite.

L'axe 2 suppose un léger réaménagement sur terrain naturel déjà déboisé ainsi que d'étendre sur ce tracé le périmètre à prescription particulière PPP-Ski. La compensation écologique du défrichement a été faite lors de l'enquête du télémixte. Cependant, un effet accru sur la forêt et la nature sera à analyser. Tout aménagement réalisé sur des surfaces déboisées mais non défrichées nécessite une autorisation. Un élargissement du secteur défriché n'est pas envisageable. L'axe 2 a déjà fait l'objet d'un examen préalable auprès des instances cantonales dont l'issue a mentionné que ce projet ne pourrait être légalisé sans concept global des pistes de ski. L'impact du projet sur la

forêt, notamment le risque d'inciter indirectement les skieurs à entrer dans la forêt, devra être évalué.

L'axe 3 implique une amélioration des transports publics (la mise en place des transports par les Transports publics fribourgeois a déjà été acceptée par les communes de La Roche et Pont-la-Ville) et la construction d'éventuelles infrastructures légères. Une desserte par les transports publics existe d'ores et déjà le week end.

L'axe 4 est actuellement en forêt et devra respecter la législation forestière. La zone d'intérêt général « IG5 » doit être étendue sur ces secteurs, en prévoyant des restrictions quant au type de constructions autorisées. Une mise en zone d'intérêt général d'une surface forestière nécessite un défrichement. Une autorisation ne pourra être octroyée que si les exigences légales sont respectées : le projet devra être détaillé et justifié.

#### 4. Procédure et suite des travaux

- › Démontrer la faisabilité de chacune des installations d'un point de vue environnemental et sous l'angle de la mobilité à chaque étape de planification :
  - › Exposer les éventuelles variantes étudiées et justifier le choix de la variante retenue, notamment sous l'angle de la protection de l'environnement ;
  - › Besoin de coordination avec l'Association régionale de la Sarine (ARS)
  - › Préférer la variante ayant le moins d'impact environnemental ;
  - › Si exigé par l'ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement, réaliser une telle étude.

P0507

# Développement du site de Jaun/ Gastlosen

## ETAT DE COORDINATION

Divers

## THÈMES RATTACHÉS

Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

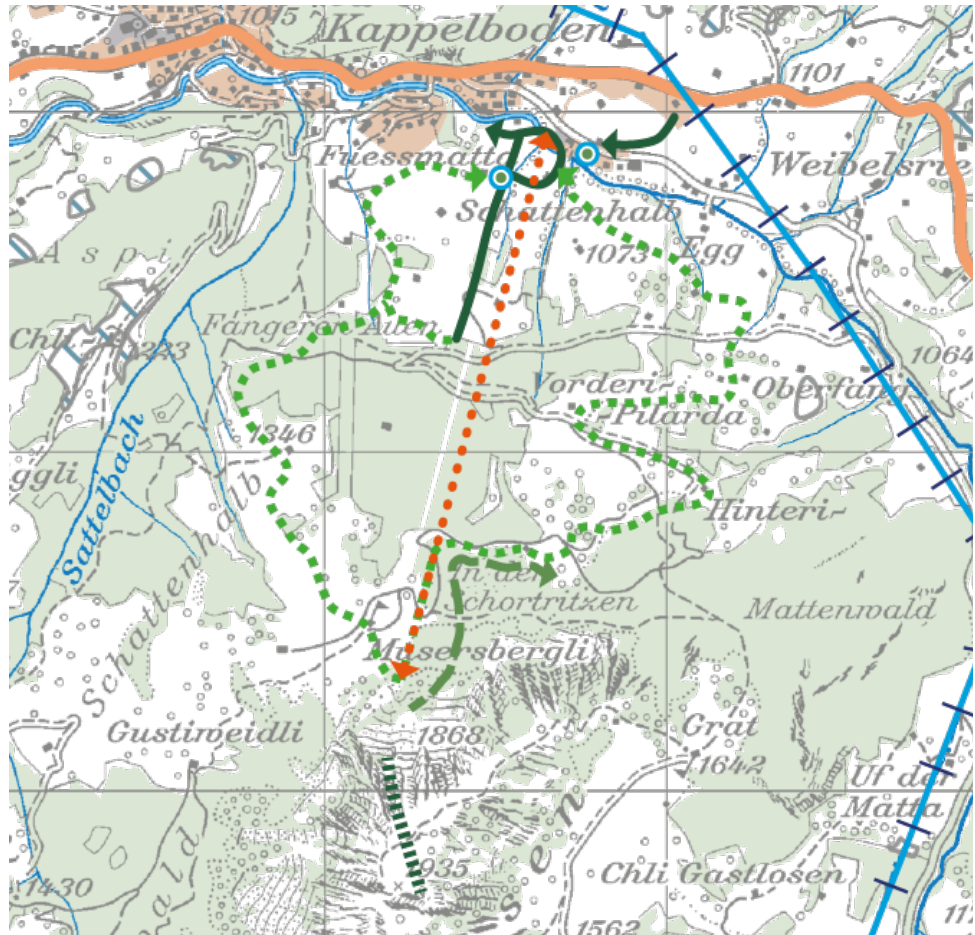
Pôles touristiques



## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET



Jaun

## AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

ARG



 Enneigement et éclairage / Enneigement  
 Luge d'été / Via ferrata projetées

 Restauration projetée  
 Remontées mécaniques existantes

### Éléments du projet

Via ferrata et piste de luge d'été

Parking et buvette des pistes

Installation d'éclairage

### Etat de coordination

Coordination en cours

Coordination en cours

Coordination en cours

## 1. Description du projet

### Situation initiale

En 2011, la construction du télésiège dans la région de Jaun/Gastlosen a engendré une augmentation du flux de visiteurs et a permis de développer la pratique touristique estivale de cette région. La stratégie touristique régionale, conforme à la vision « Préalpes 2030 », vise en effet le renforcement de ce pôle touristique régional sur les 4 saisons. Ceci nécessite la réalisation de divers projets :

- › la construction d'une via ferrata et d'une piste de luge d'été ;
- › l'agrandissement du parking et le renouvellement de la buvette et du « cabanon de pistes »
- › le renouvellement des infrastructures d'enneigement et le remplacement de l'installation d'éclairage.

Il est prévu que le plan directeur régional définisse un secteur de tourisme intensif sur ce secteur, ainsi qu'un point d'accès au bas des remontées mécaniques. La station est positionnée sur l'axe touristique à renforcer (transports publics) ainsi que sur un axe de mobilité douce prioritaire. Il règle ainsi la coordination de ces projets à l'échelle régionale.

### **Construction d'une via ferrata et d'une piste de luge d'été (coordination en cours)**

Depuis que la région des Gastlosen attire des touristes également en été, plusieurs offres ont été réalisées, donnant lieu année après année à une augmentation du chiffre d'affaires depuis 2012. On enregistre également une hausse des visiteurs et visiteuses issus des cantons voisins. Afin de faire perdurer cette attractivité estivale, il est prévu de développer les offres actuelles à moyen terme et d'en proposer de nouvelles. Pour ce faire, une piste de luge d'été au départ du chalet Grat et une via ferrata dans le domaine situé derrière la station de montagne sont planifiées, l'itinéraire de la seconde restant encore à déterminer.

### **Agrandissement du parking et renouvellement de la buvette et du « cabanon de pistes » (coordination en cours)**

L'augmentation du nombre d'utilisateurs et utilisatrices du télésiège, qui devrait encore croître avec la nouvelle installation pour l'enneigement, a pour conséquence le besoin d'un plus grand parking. En effet, malgré les efforts faits en termes de transports publics, la majorité des skieurs utilise toujours les transports individuels motorisés. La surface pressentie est déjà utilisée comme parking l'hiver tandis qu'elle est exploitée l'été comme surface agricole. La société des remontées mécaniques de Jaun-Gastlosen a déjà conclu une promesse de vente avec le propriétaire foncier.

La buvette provisoire créée il y a trente ans doit être remplacée à moyen terme. Les exigences en termes de service, de méthode de travail et le nombre de places pour les clients et clientes ne suffisent plus. L'ancien bâtiment de la scierie, sis sur l'article 253aab, doit être réaménagé en buvette par la société des remontées mécaniques de Jaun-Gastlosen ou par un investisseur privé. Lors de cette restructuration, il est également prévu d'y aménager les caisses pour l'achat de billets, actuellement logées dans un container, des installations sanitaires, des toilettes pour handicapés (actuellement inexistantes) ainsi que les locaux pour l'école suisse de ski et les samaritains. Non seulement les services seront améliorés, mais également le bilan environnemental, par le regroupement de ces infrastructures dans un volume existant.

Le cabanon « Pistenhüttli », qui chaque année est construit et à nouveau démonté, doit être déplacé dans la grange à proximité (articles 1293 et 1258), qui n'est plus utilisée par l'agriculture. Le plan directeur régional, en priorisant les infrastructures du pôle touristique régional sur ce secteur, donne les bases nécessaires à la commune pour planifier ces infrastructures et ainsi débloquer ces projets.

### Renouvellement de l'installation d'enneigement et remplacement de l'installation d'éclairage (coordination en cours)

La société des remontées mécaniques de Jaun-Gastlosen planifie la construction d'une installation d'enneigement. L'installation actuelle dans le secteur du télésiège Schattenhalt est en effet vieille de 25 ans et ne répond plus aux exigences techniques, écologiques et énergétiques actuelles. L'assemblée des actionnaires du 23 septembre 2016 a accepté la demande du Conseil d'administration visant à rénover l'installation existante. 5 km de pistes d'une surface totale de 17 ha doivent ainsi être enneigés artificiellement. Ceci aura lieu en quatre étapes, pour lesquelles quatre différents périmètres seront fixés. L'eau pour la production de neige sera prélevée en respectant les règles sur les débits résiduels minimaux de la Jogne. Le dossier a été mis à l'enquête par la commune de Jaun. Entretemps, les servitudes de passage ont été convenues avec les propriétaires et le rapport d'impact sur l'environnement a été rédigé.

En outre il est prévu d'installer 17 mats d'éclairage le long de la piste principale à l'ouest du télésiège. Sur cette piste, des courses FIS (Fédération internationale de ski) et de Coupe d'Europe pourront régulièrement être organisées à l'avenir. Avec le nouvel éclairage, il sera aussi possible d'organiser un slalom nocturne de Coupe d'Europe.

L'équipement d'éclairage devra être conçu afin d'éviter d'éventuelles nuisances sur la faune.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Les impacts du changement climatique sur les différents projets doivent être évalués.

Un concept d'accessibilité favorisant les transports publics et la mobilité douce, ainsi que l'utilisation des infrastructures de stationnement existantes est à élaborer en tenant compte des exigences du futur plan directeur régional.

Il faudra démontrer que le restaurant «Pistenhüttli» est judicieusement prévu pour une utilisation touristique dans le contexte général.

Aucun défrichage n'est nécessaire pour la construction de l'installation d'enneigement et le secteur ne contient ni biotope d'importance nationale ou régionale, ni site archéologique. Les Gastlosen se trouvent dans l'inventaire des géotopes d'importance nationale dont les sites et leurs caractéristiques doivent être maintenus. La construction de l'installation d'enneigement peut déranger des espèces d'animaux sauvages et d'oiseaux et le secteur se trouve en zone de protection des eaux « Au ». Concernant le renouvellement de l'installation d'enneigement et le remplacement de l'installation d'éclairage il n'y a pas d'impact environnemental supplémentaire significatif par

rapport à l'état initial déjà impacté, pour autant que les mesures de protection de l'environnement soient pleinement mises en œuvre. La piste de luge d'été sera implantée de manière à limiter son impact sur le paysage. Conformément aux exigences du plan directeur régional, le projet sera soumis à la commission Patrimoine de la région qui vérifiera l'insertion paysagère de la piste de luge et des surfaces de stationnement.

Le tracé prévu pour la luge d'été se situe en partie en forêts protectrices. L'impact du projet sur la forêt devra être évalué, minimisé et compensé. En particulier, la réalisation du projet ne devra pas préjudicier l'entretien des forêts protectrices, leur accès étant déjà limité par la neige et la protection des oiseaux. Ce projet nécessitera vraisemblablement un défrichage.

#### **4. Procédure et suite des travaux**

Les projets nécessitent une procédure de mise en zone spéciale.

Afin que le projet touristique puisse être examiné dans son entier, il s'agira par ailleurs de savoir comment les activités peuvent être approuvées et à l'aide de quelles mesures d'aménagement du territoire.

Si exigé par l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, réaliser une telle étude (renouvellement de l'installation d'enneigement, parking)

P0508

## Centre Schwarzsee

## ÉTAT DE COORDINATION

Information préalable

## THÈMES RATTACHÉS

Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

Pôles touristiques

## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

Plaffeien

## AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Région de la Singine



## 1. Description du projet

La zone de la Gypsera est le centre de ce lieu touristique qu'est Schwarzsee et de toute la vallée. C'est donc une carte de visite pour l'ensemble de la région.

Actuellement, la majeure partie de cette zone sert d'aire de stationnement. Or, au vu de sa situation, elle présente un potentiel indéniable pour viser un aménagement plus convivial, avec une forte valeur ajoutée. L'idée de créer un « Centre Schwarzsee » repose sur la volonté de proposer davantage qu'une simple aire de stationnement aux visiteurs. Située au bord du lac et blottie au fond de la vallée, cette zone se prête dès lors à de nombreuses activités touristiques.

Les remontées mécaniques du Kaiseregg-Schwarzsee SA, propriétaires de la zone de la Gypsera (art. 606 et 607 RF), participent d'une façon décisive au développement d'un « Centre Schwarzsee ».

Une étude de faisabilité (dans le cadre de la nouvelle politique régionale) est sur le point d'être achevée.

D

La zone est divisée en trois axes thématiques :

### Place de village

L'aménagement de cette zone prévoit la création d'un centre / d'une place de village qui débordera de vie et que jeunes et moins jeunes aussi bien que locaux et touristes fréquenteront. Cette place pourra accueillir du sport, de la culture et de la tradition.

### Affectations artisanale et résidentielle

Des affectations vivantes, centrées sur la région, seront favorisées. Les commerçants et artisans locaux pourront présenter leurs produits dans un bâtiment (galerie marchande couverte). La production locale ou régionale sera vendue sur place. L'endroit deviendra tout à la fois un lieu de rencontre convivial et un magasin où acheter des produits régionaux. En dehors des produits déjà proposés dans la région, il offrira suffisamment de place pour de nouvelles idées. Enfin, ce secteur pourra aussi être utilisé comme hôtel, appart'hôtel ou servir d'appartements exploités à des fins touristiques.

### Places de stationnement / parking couvert

Il faudra construire un parking couvert pour répondre aux besoins en termes de stationnement. Lors du calcul de la taille du stationnement, le trafic généré ainsi que le trafic multimodal doivent être pris en compte. Une étude sur le développement des transports publics dans la région de Schwarzsee est en préparation.

La création de ce centre offrira à la région touristique de Schwarzsee la possibilité d'exploiter son capital, de mettre en valeur la nature et le lac et d'accueillir les visiteurs.

Sous réserve d'une prise en compte du projet dans l'étude « Préalpes 2030 » du canton.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Il faudra assurer la coordination avec les propriétaires fonciers concernés, afin de développer le site de Schwarzsee selon une approche cohérente.

En ce qui concerne les cours d'eau existants, les points suivants sont à traiter dans le cadre du plan d'aménagement de détail «Gypsera» :

- > Délimitation de l'espace réservé aux eaux pour les cours d'eau existants ;
- > Cours alternatif des cours d'eau (détournement) ;
- > Préservation des cours d'eau canalisés ;
- > Mise à ciel ouvert de la dernière section du cours d'eau avant qu'il ne se jette dans le lac.

Il faudra compenser les surfaces à défricher par le biais de reboisements compensatoires.

Il convient d'adapter en conséquence le concept de stationnement de Schwarzsee.

Il faut améliorer les cheminements pour piétons le long de la route principale et intégrer au site des places de stationnement pour vélos.

#### 4. Procédure et suite des travaux

Commune de Plaffeien : déterminer les mesures de compensation liées à la problématique des cours d'eau.

Concilier les intérêts des propriétaires de bien-fonds.

Etudier différents modèles de financement.

La commune a déterminé un périmètre pour lequel un plan d'aménagement de détail est obligatoire. Les exigences y relatives sont intégrées au règlement communal d'urbanisme.

Selon la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, un plan d'aménagement de détail est exigé afin de pouvoir démontrer, en ce qui concerne l'aménagement, l'équipement, l'environnement et les biens culturels, quelles mesures à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre peuvent être utilisées pour limiter les effets du projet à un niveau acceptable. De plus, la distinction des zones résidentielles et des autres zones ainsi que la définition de l'usage de résidence secondaire est à traiter dans le plan d'aménagement de détail conformément aux exigences de l'ordonnance sur les résidences secondaires.

Pour le projet, une étude de mobilité détaillée est nécessaire, qui traite notamment de toutes les dessertes (transports publics, transport individuel motorisée et mobilité douce) et du dimensionnement des places de parcs, y compris le nombre de places actuellement disponibles et les besoins futurs.

P0509

# Développement touristique du secteur Bad à Schwarzsee

## ÉTAT DE COORDINATION

Information préalable

## THÈMES RATTACHÉS

Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

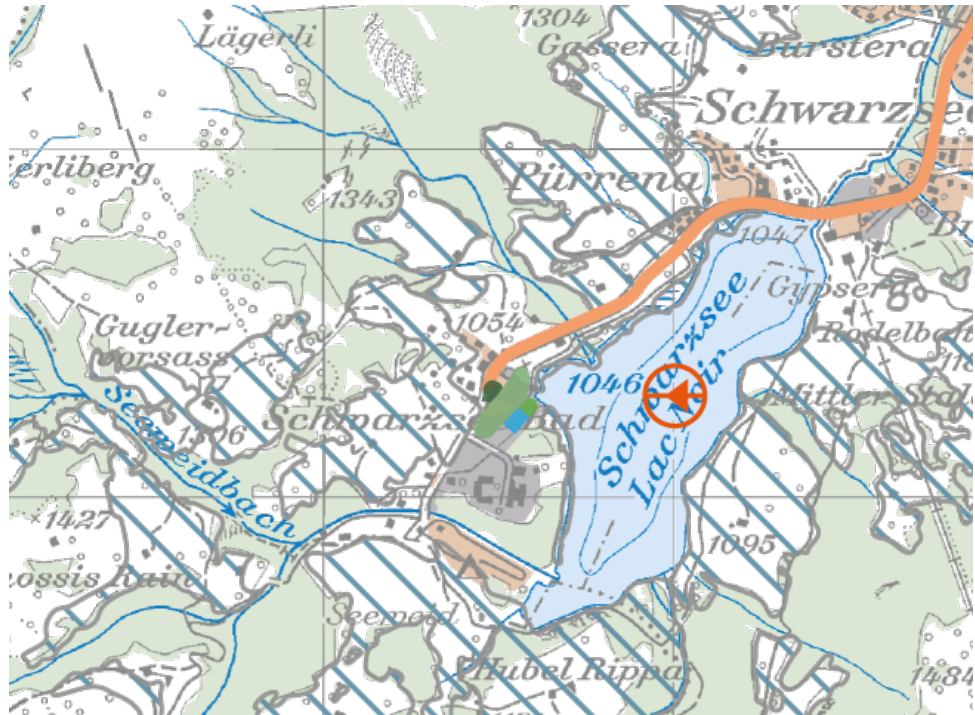
Pôles touristiques

## COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET

Plaffeien

## AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Région de la Singine



■ Hôtel projeté

■ Installations sportives et récréatives projetées

■ Plage avec ponton projetée

■ Développement des terrains de sport

## 1. Description du projet

La zone qui entoure le lac Noir constitue le noyau du pôle touristique cantonal de Schwarzsee défini dans le plan directeur cantonal. Le secteur Bad à l'extrémité ouest du lac présente aujourd'hui un potentiel considérable en matière de développement touristique. L'Hôtel Bad marque cette région depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. L'offre en matière d'installations sportives et récréatives a vu le jour progressivement depuis des décennies : appontements pour bateaux, piste de ski de fond, terrain de tennis et terrain polyvalent, minigolf. Le potentiel des installations existantes n'est pas encore pleinement exploité. Une démarche coordonnée doit contribuer à harmoniser la future extension du secteur et les compléments qui seront apportés aux bâtiments et aux équipements existants.

Aujourd'hui, ce périmètre est classé en partie comme zone d'intérêt général et en partie comme zone touristique.

Le concept de développement du secteur Bad prévoit d'étendre l'offre de sports et de loisirs en fonction de l'offre hôtelière et à l'attention de tous les visiteurs de Schwarzsee.

D

Les bâtiments et équipements suivants sont prévus :

- construction d'une piscine vouée aux loisirs et au bien-être en relation avec l'hôtel existant ;
- développement de l'offre actuelle de minigolf en un espace de loisirs avec golf ;
- utilisation des installations sportives existantes (terrain de tennis et place de jeux) en tant que patinoire l'hiver ;
- pose d'une toiture sur l'installation sportive existante afin de garantir son exploitation quel que soit le temps ;
- réaménagement des rives, afin de réaliser une plage avec un ponton pour les baigneurs.

Les installations et activités actuelles (apportement pour bateaux, patinoire artificielle, piste de ski de fonds) doivent être conservées.

Alors que l'accent au nord-est du lac a été mis sur les sports d'été et d'hiver en relation avec les remontées mécaniques, le secteur Bad se prête davantage à des activités plus tranquilles en plein air et à des offres sous toit pour toute l'année. Le développement des activités sportives augmentera aussi l'attrait du centre de sport cantonal tout proche, le Campus Schwarzsee. Les synergies qui pourront ainsi naître pour les acteurs locaux contribueront indéniablement à assurer le financement et la rentabilité des installations.

Le nouvel aménagement du secteur Bad offrira à la région touristique de Schwarzsee la possibilité d'exploiter son capital, à savoir de mettre en valeur la nature et le paysage lacustre, et d'accueillir les visiteurs.

Une étude sur le développement de l'offre en transport public dans la région de Schwarzsee est en cours.

Sous réserve d'une prise en compte dans l'étude « Préalpes 2030 » du canton.

### 3. Contraintes à prendre en compte

Le périmètre de planification touche en périphérie le besoin en espaces d'un petit cours d'eau et la forêt. Il faudra compenser les surfaces à défricher par le biais de reboisements compensatoires. Pour des raisons de protection des rives de lac et du paysage, le défrichement de la forêt est exclu, à l'exception de l'aménagement éventuelle de chemins de liaison.

Certaines parties de cette zone sont classées en degré de « danger moyen » (bleu). Des mesures techniques devront réduire les risques de dommages pouvant découler de glissements de terrain et d'inondations.

Le tracé du chemin de rive (qui sert à la promenade ainsi qu'à la randonnée estivale et hivernale) devra être modifié en fonction de la réalisation des bâtiments et équipements projetés. De manière générale, il faudra améliorer les liaisons piétonnes et ajouter des places de stationnement pour vélos sur cette aire. La qualité, l'attractivité et les fonctions de délaissement et de loisirs des rives du lac doivent être maintenues par d'éventuelles adaptations et améliorations des liaisons piétonnes en bordure du lac.

Le projet se trouve à proximité immédiate d'un bas-marais et d'un site de reproduction de batraciens d'importance cantonale, qui sont exclus du périmètre de développement. Ces zones doivent être maintenues intactes et les effets négatifs du projet sont à éviter.

Il faudra tenir compte de la protection des rives du lac au moment de l'aménagement de la plage.

L'offre actuelle en matière de stationnement doit être assurée et répondre à l'augmentation des activités. Il convient d'adapter en conséquence le concept de stationnement de Schwarzsee.

La chapelle de Schwarzsee-Bad est un bien culturel protégé (chapelle Notre-Dame au bord du lac).

#### **4. Procédure et suite des travaux**

Concilier les différents intérêts des propriétaires de bien-fonds sous la conduite de la commune, afin d'obtenir un programme harmonisé pour le développement du secteur Bad.

Les modalités de planification à suivre pour ce projet ne sont pas encore déterminées.

Etudier différents modèles de financement.

P0708

## Couverture de Chamblieux

## ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

## THÈMES RATTACHÉS

Lutte contre le bruit

Densification et requalification

Transports publics

Mobilité combinée

## COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET

Fribourg

Givisiez

Granges-Paccot

Villars-sur-Glâne

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

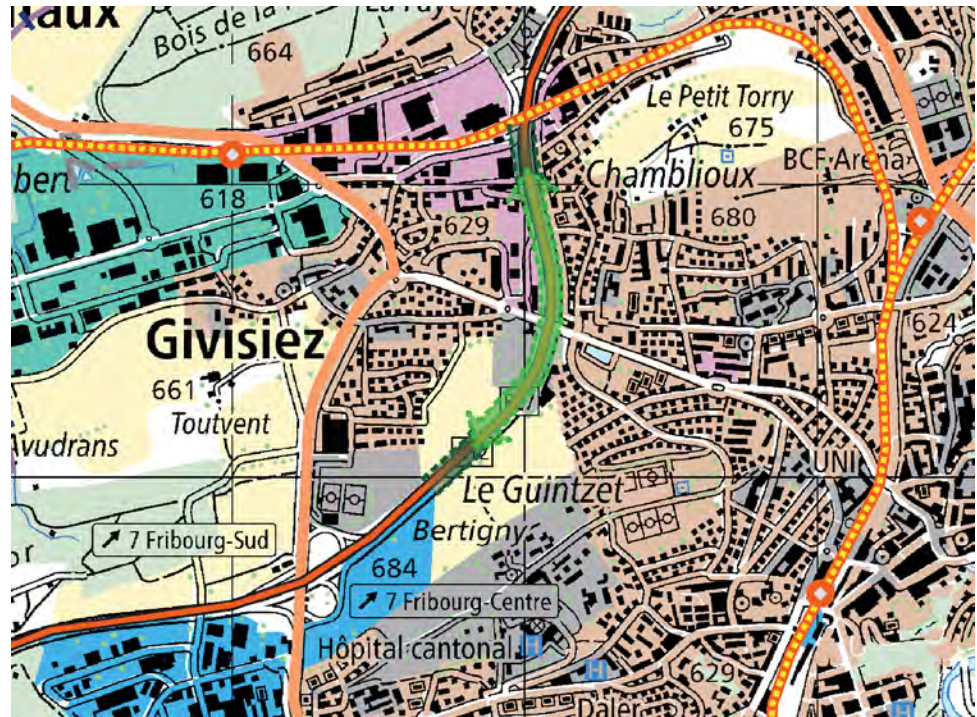
Agglomération de Fribourg

TPF

OFROU

OFT

CFF



↔ Position et longueur minimum (1'100m)

--- Prolongements optionnels au nord et/ou au sud (100 à 150m)

## 1. Description du projet

Actuellement, l'autoroute A12 est une barrière visuelle et sonore ainsi qu'une fracture physique et fonctionnelle qui compromet un développement territorial cohérent dans le secteur de Chamblieux situé à cheval sur les communes de Givisiez, Fribourg, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne. La couverture de l'autoroute se présente comme une solution pour dessiner un nouveau quartier urbain durable, particulièrement judicieuse au sein de l'agglomération de Fribourg. Le quartier devra être mixte, dense et soigner les espaces publics. En outre, la couverture permettra de relier des secteurs densément peuplés de l'agglomération et d'en créer de nouveaux ainsi que permettre la mise en place d'une infrastructure écologique dans l'agglomération. L'organisation des transports sera revue pour optimiser la desserte en transports publics et intégrer des cheminements de mobilité douce attractifs (mesure 20.9 du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération (PA2), cofinancée par la Confédération). L'opportunité de développer une infrastructure de transport à haute capacité sera analysée dans ce cadre.

Par vote du 17 mars 2015, le Grand Conseil a soutenu à l'unanimité le mandat demandant de relancer le projet de couverture. Il a estimé que l'installation de parois antibruit n'était plus une solution moderne pour une agglomération en pleine croissance. En plus d'une efficacité toute relative contre le bruit, ces parois dénaturent le paysage et dévaluent les surfaces avoisinantes.

Déjà présente dans le PA2, la couverture de l'A12 fait l'objet d'une mesure dans le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, ainsi que dans celui de 4<sup>e</sup> génération (4M.09.01 Couverture de la N12). En outre, le secteur est à cheval sur deux sites stratégiques, Givisiez-Gare-Corberaye et Sortie d'autoroute F.-Sud-Belle-Croix qui font l'objet de la mesure 4U.06 Etudes de développement pour les sites stratégiques du secteur Chamblieux-Bertigny.

Ce site fait également l'objet d'autres mesures issues des PA2, PA3 et PA4 qui interagissent directement ou indirectement avec la planification élargie du secteur Chamblieux-Bertigny

## 2. Justification de la localisation

Deux variantes de longueur de couverture ont d'abord été proposées : 600 ou 1'000 m. La variante de 600 m a été abandonnée pour une variante étendue sur plus de 1'200 m ouvrant des opportunités de développement urbain plus intéressantes. Celle-ci prolonge les variantes de base sur le territoire de la commune de Villars-sur-Glâne, en direction de la jonction autoroutière Fribourg sud-centre et/ou au nord en direction du pont ferroviaire.

La viabilité du projet se justifie tant par le potentiel de valorisation foncière des terrains situés de part et d'autre de la couverture que par celui de nouvelles connectivités aux points névralgiques de l'agglomération et entre ses plateformes d'échanges modaux.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Une ligne de transport d'énergie CFE, dont les possibilités de câblage par un nouveau tracé sont limitées, traverse actuellement l'autoroute..

## 4. Procédure et suite des travaux

Une convention a été signée entre l'Office fédéral des routes (OFROU) et le canton en décembre 2017. Le canton est porteur du projet de construction de la tranchée couverte. La partie inférieure de la couverture, c'est-à-dire le tunnel que formeront les parois supérieure et latérales de la route nationale, deviendra par la suite propriété de la Confédération. Cette dernière s'engage à affecter à ce projet le montant qu'elle prévoyait initialement pour les parois anti-bruit.

L'OFROU :

- facilite la réalisation en mettant à disposition la surface autoroutière ;
- réalise la couverture en cofinancement avec le canton et les communes afin de faciliter les diverses procédures ;

- approuve les aspects techniques garantissant la sécurité et la fluidité du trafic de l'autoroute durant la construction et l'exploitation.

La mise en zone de la surface sise sur la couverture autoroutière peut être réalisée soit par la ou les communes par le biais du plan d'aménagement local, soit par le biais d'un plan d'affectation cantonal.

A ce stade du projet, aucun immeuble, à l'exception de structures pavillonnaires légères, ne peut être construit directement sur la tranchée couverte de l'autoroute. Les indices de construction seront reportés.

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- conventions pour le financement des études entre les différents partenaires (communes, etc.) (réalisée) ;
- décision de principe du Conseil d'Etat (réalisée) ;
- demande de crédit d'études au Grand Conseil (réalisée) ;
- études de projet et de concept urbanistique (réalisée);
- procédure de légalisation ;
- mandat d'étude pluridisciplinaire du projet de couverture de l'autoroute, secteur Chamblieux, et devis estimatif des coûts de construction ;
- mise en place d'un mécanisme de financement ;
- enquête publique et permis de construire ;
- demande de crédit de réalisation des travaux.

**P0709**

# Densification et requalification du Plateau d'Agy

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination en cours

**THÈMES RATTACHÉS**

Densification et requalification

Mobilité combinée

Transport individuel motorisé

Grands générateurs de trafic

Installation militaire

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET**

Fribourg

Granges-Paccot

**AUTRES INSTANCES CONCERNÉES**

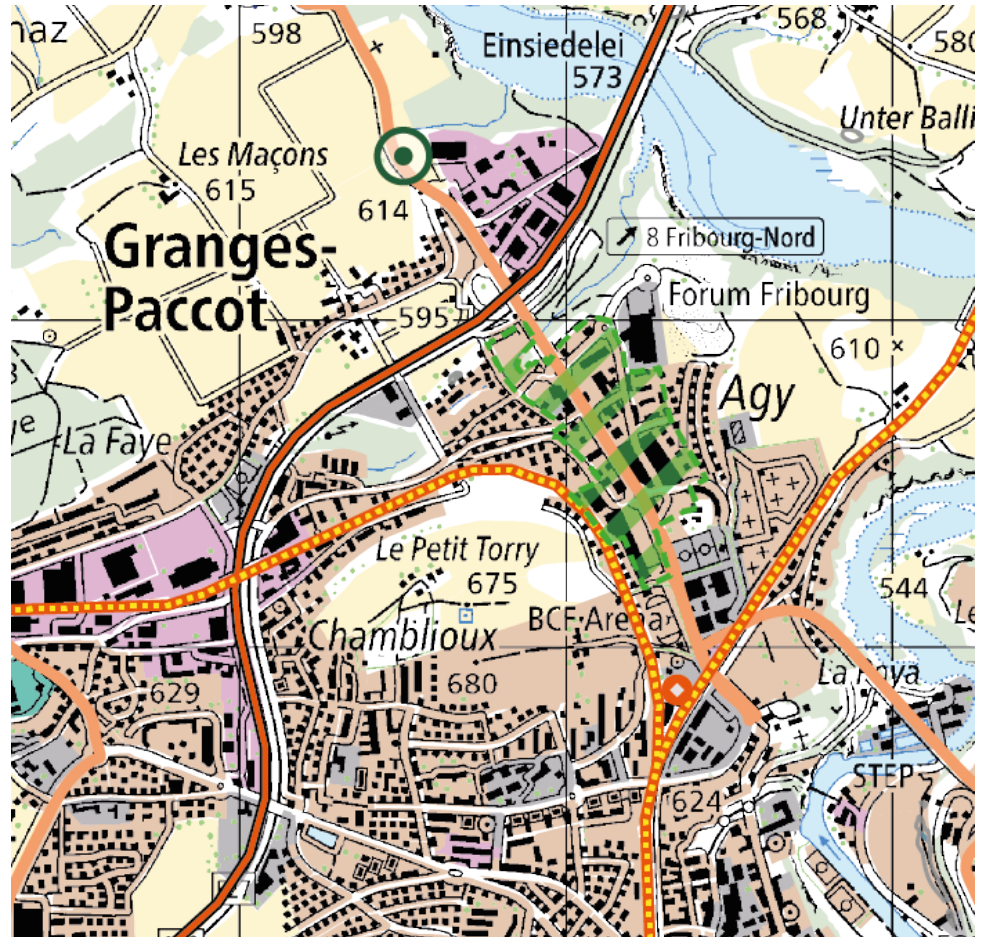
Agglomération de Fribourg

Canton de Fribourg

OFROU

DDPS

ArmaSuisse



Périmètre du Plateau d'Agy

Relocalisation P+R

## 1. Description du projet

Le plateau d'Agy s'inscrit sur les communes de Granges-Paccot et de Fribourg. Outre un emplacement exceptionnel entre deux grands espaces ouverts, la colline du petit Torry et Grandfey-Sarine, il dispose d'une forte accessibilité par un accès direct à l'autoroute A12 et au réseau ferroviaire avec une halte ferroviaire existante et une deuxième projetée.

Traversant le plateau d'Agy, la route cantonale de Morat possède un triple rôle de pénétrante, ceinture et desserte reliant des activités commerciales et des équipements (jonction autoroutière, Forum Fribourg, équipements sportifs structurants, etc.) d'importance régionale à cantonale.

D

Les projets d'agglomération PA2 et PA3 de Fribourg ont défini, tour à tour, le secteur « Plateau d'Agy – Portes-de-Fribourg » en tant que site stratégique d'agglomération. Le PA4 l'a conservé sous le nom « Agy-Torry Est ». En outre, le PA4 contient la mesure 4M.04.01 Nouvelle halte ferroviaire du plateau d'Agy. D'autres mesures issues des PA2, PA3 et PA4 font également parti du projet.

Compte tenu du potentiel du site, le projet consiste à développer un quartier mixte à fort caractère urbain par des mesures de requalification, de restructuration et de densification du tissu bâti existant. Le secteur sera structuré autour d'un boulevard et d'un maillage fin d'espaces publics et desservi par des transports publics attractifs. La réalisation des aménagements et des divers équipements publics doit être gage d'une haute qualité urbanistique et architecturale, garantissant ainsi des déplacements aisés en mobilité douce dans le secteur et répondant également aux besoins spécifiques à l'organisation des grandes manifestations.

## Etat des travaux

Un plan directeur intercommunal a été élaboré en 2006 pour le site du plateau d'Agy. Il traite principalement de la circulation, du stationnement, des transports publics et des aménagements. A l'heure actuelle, une étude préalable relative à la plateforme multimodale de la future halte ferroviaire d'Agy est en cours.

En 2014, la commune de Granges-Paccot a lancé un concours de mandat d'études parallèles (MEP) dont l'objectif principal visait l'élaboration d'un nouveau concept d'urbanisation de qualité pour le Plateau d'Agy. La mise en œuvre des résultats doit être transposée dans des instruments d'aménagement local.

La Ville de Fribourg identifie également ce secteur comme stratégique avec le site sportif et son développement ultérieur.

Le canton est particulièrement concerné par ce secteur en raison des infrastructures de transport cantonales présentes et de la gestion globale de la mobilité à assurer à plus long terme.

Tous les acteurs se rencontrent dans le cadre du comité stratégique du Plateau d'Agy qui a été mis en place suite à la mise en activité du Projet Poya.

Par ailleurs, le site de la caserne de la Poya est un secteur qui appartient au canton et dont l'affectation future doit être étudiée de manière globale, une fois que cela sera possible. Un comité stratégique est déjà constitué pour effectuer des réflexions à ce propos.

Ce secteur doit bénéficier de réflexions coordonnées entre les deux communes, l'agglomération et le canton. Il est nécessaire de disposer d'une vue d'ensemble sur un périmètre large afin que les étapes de réalisation de la densification et de la requalification soient coordonnées entre elles quelle que soit l'autorité en charge de la réalisation des mesures.

## 2. Justification de la localisation

Le site présente les atouts suivants :

- › propriété foncière cantonale avec potentiel de développement important (développement d'un nouveau pôle urbain d'activités, de services et de logements sur le site de la caserne de la Poya) ;
- › infrastructures sportives importantes et fortement fréquentées ;
- › identifié dans le projet d'agglomération de Fribourg comme site stratégique d'agglomération ;
- › bonne desserte en transports publics et amenée à se développer ;
- › accessibilité routière à la jonction de l'autoroute A12 reliant Vevey à Berne.

## 3. Contraintes à prendre en compte

Les contraintes majeures identifiées sont les suivantes :

- › pluralité d'acteurs publics et privés à identifier, mobiliser et coordonner ;
- › relocalisation éventuelle des activités et des entreprises existantes ;
- › développement des projets urbanistiques à coordonner avant leur établissement ;
- › coordination à assurer avec le déplacement de ligne à haute tension CFF ;
- › présence d'un site inconstructible figurant à l'ISOS 8 (parc et château de la Poya), d'un chemin IVS, de bâtiments protégés et de périmètres archéologiques pouvant nécessiter des sondages ou fouilles préalables ;
- › la nécessité de la prise en compte de l'ISOS est à examiner ;
- › la complémentarité d'usage du stationnement pour gérer les pointes liées aux manifestations exceptionnelles est à augmenter ;
- › la problématique du bruit liée à la densification devra être prise en compte.

## 4. Procédure et suite des travaux

Considérant l'ampleur du projet et la requalification et restructuration du tissu bâti qu'il induit, l'élaboration volontaire d'un plan d'aménagement de détail-cadre « PAD-cadre » pourrait être particulièrement recommandée et adaptée aux particularités du site. Son utilisation offrirait en effet de nombreux avantages tels qu'une coordination facilitée entre les différents acteurs, la réalisation d'études complémentaires, un phasage optimal des travaux, une cohérence dans l'aménagement des espaces publics, une gestion optimale des espaces de transition et de la mobilité ou encore une meilleure insertion du site dans l'agglomération. La question n'est cependant pas encore tranchée et il est également possible de passer par les instruments usuels de planification locale pour autant que la coordination entre les différentes étapes de réalisation du projet soit assurée.

Compte tenu de l'implication du canton, une éventuelle démarche concertée avec la commune permettrait aussi d'envisager la procédure du plan d'affectation cantonal.

**P0801**

# Centre sportif régional d'Estavayer-le-Lac

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

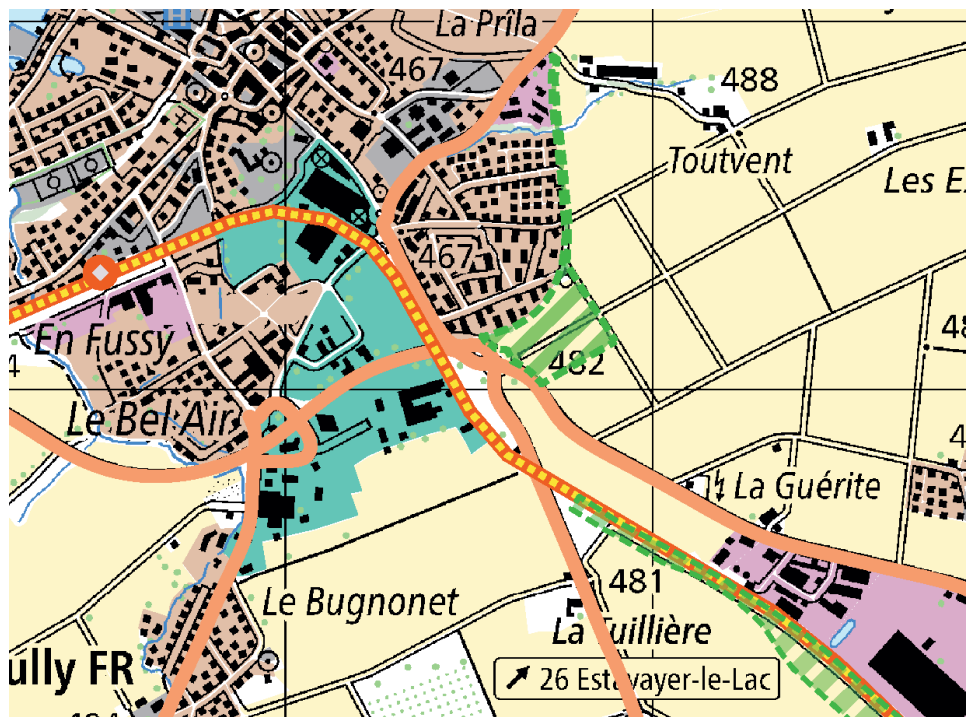
Implantation d'équipements de tourisme et de loisirs

**COMMUNE SUR LAQUELLE S'IMPLANTE LE PROJET**

Estavayer

**AUTRE INSTANCE CONCERNÉE**

COREB



Périmètre projet

## 1. Description du projet

La région d'Estavayer dispose d'une offre diversifiée d'infrastructures sportives à rayonnement local, voire micro-local. Toutefois, le constat d'un manque d'infrastructures sportives de rayonnement régional a été posé. C'est dans le but de palier à ce manque que la commune d'Estavayer entend réaliser un réseau régional de sport. Cette vision multisite s'appuie sur le développement des rives du lac, la valorisation des infrastructures existantes et sur les besoins actuels et futurs des activités sportives.

Le développement du secteur de la Maladeire, représenté sur la carte ci-dessus, s'inscrit dans cette vision qui dépasse le cadre de la commune pour s'inscrire dans un réseau de sport régional.

## 2. Justification de la localisation

Actuellement, deux sites sont principalement destinés au sport à Estavayer-le-Lac. Ils sont tous deux situés sur les rives. Les grandes valeurs biologiques, paysagères et publiques des rives impliquent qu'aucune extension sportive n'y est envisageable. Au contraire, certaines activités sportives doivent en être délocalisées sur la base du projet de réaménagement « Parc des rives ». D'autres sites sont destinés aux écoles.

D

Ils offrent de petits espaces extérieurs récréatifs et des salles de gymnastiques. Ce sont cependant des espaces de petites dimensions sans possibilité d'extension. Des problématiques similaires (impossibilité de développement et nouveaux besoins) concernent les communes et villages de la région d'Estavayer.

3 secteurs doivent accueillir des activités et nécessitent des transformations : Thiolleyres, Fontany et Maladeire.

Les secteurs Thiolleyres et Fontany, dédiés à devenir respectivement un bikepark et une infrastructure accueillant piscine, terrain de skaterhockey, fitness, etc., sont déjà en zone à bâtir.

Le secteur de la Maladeire est quant à lui en zone agricole, sur des surfaces d'assolement. Il a été identifié suite à des études de sites lancées dès 2010 et résulte d'une pesée d'intérêts. Le projet de ligne de transport public urbaine actuellement à l'étude desservirait le parc de la Maladeire. La valorisation de l'existant, le développement de l'ensemble des infrastructures et leur réorganisation au cœur d'un réseau régional conduisent à la nécessité d'une mise en zone, réduite au strict minimum, sur une surface de 6 ha. Il est prévu d'y réaliser 3 terrains de football synthétiques et un parc public. Ces terrains synthétiques permettront la pratique du football en toutes saisons et combleront le manque de telles infrastructures de la région. Le parc public favorisera la mobilité douce et autres pratiques sportives associées. Le site est peu contraint et les géométries possibles sont nombreuses. Plusieurs variantes illustratives ont été réalisées, mais le projet reste à élaborer. Le secteur permet également d'insérer cette infrastructure au cœur du parc des limites (ceinture verte), dispositif territorial majeur du PAL 2019.

Le développement d'une telle infrastructure ne peut pas se faire à l'intérieur du tissu bâti existant, la surface disponible étant insuffisante.

Le site de « La Maladeire » présente les caractéristiques opportunes à la réalisation de telles infrastructures. A ce jour, elle a établi un pacte d'emption avec le propriétaire concerné pour l'acquisition d'une partie des parcelles concernées. La commune sera destinée à être le seul propriétaire foncier. Un tracé de bus régional longe le site de la « La Maladeire ». Un arrêt est localisé à environ 600 m au sud de ce dernier. L'étude pour la mise en service d'un bus urbain a déjà intégré ce site.

D'autres sites sensiblement similaires ont également été identifiés. Toutefois, le site de la Maladeire semble être le mieux à même de répondre aux objectifs fixés par la commune en termes d'activités sportives et de promotion de la biodiversité. Le plan d'aménagement local déposé à l'examen préalable en 2015 intégrait un centre sportif dans le secteur de La Moutonnerie. Toutefois, ce projet a dû être abandonné pour des raisons foncières. On peut cependant retenir qu'un centre sportif était déjà intégré dans le parc des limites (secteur de La Moutonnerie), enserrant la zone à bâtir existante d'Estavayer-le-Lac et en extension du périmètre d'urbanisation.

### 3. Contraintes à prendre en compte

Diverses contraintes sont à prendre en compte :

- › La totalité du site est inscrite en surfaces d'assolement sur une surface de 60'000 m<sup>2</sup> ;
- › La présence de zones recensées IVS (tracés historiques d'importance nationale sans substance et tracé historique d'importance régionale) ;
- › La présence d'un périmètre archéologique recensé pouvant nécessiter des sondages ou fouilles préalables ;
- › La présence de voie de chemin de fer destinée au transport de personnes et de marchandise à proximité ;
- › Les arrêts des transport public urbain qui entreront en service en 2023
- › Une accessibilité attractive et sécurisée par la mobilité douce qui devra être garantie afin d'approuver la mise en zone.

### 4. Procédure et suite des travaux

La création d'un centre sportif régional ainsi que l'aménagement du parc des Limites sont tous deux inscrits dans le plan d'aménagement local d'Estavayer. Ils sont également en phase d'intégration au plan directeur régional de la Broye. De plus, un plan d'aménagement de détail sera établi simultanément au dossier de mise en zone.

Une coordination entre le développement du projet « Centre sportif régional de la Maladeire », le « Parc des Limites » et le « Parc des Rives » est assurée spécifiquement dans le cas de l'offre sportive.

**P1101**

# Paysage d'importance cantonale : Vallée de l'Intyamon

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET**

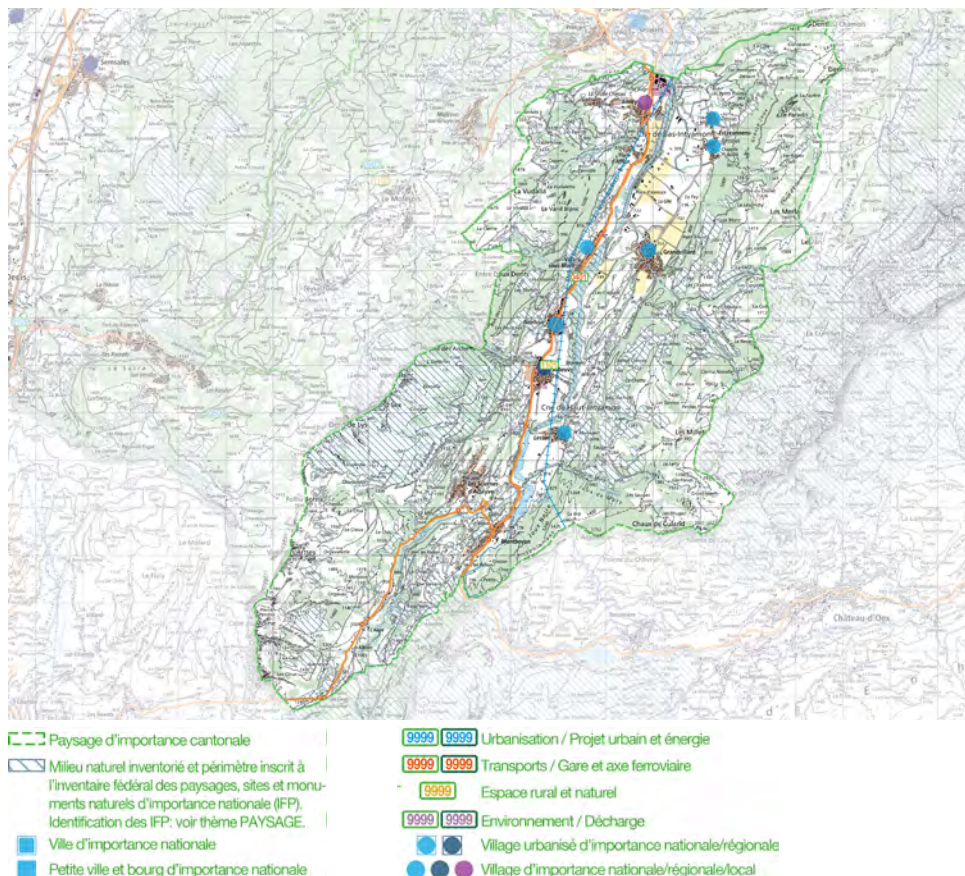
Bas-Intyamon

Grandvillard

Haut-Intyamon

**AUTRE INSTANCE CONCERNÉE**

ARG



## 1. Description du projet

Le paysage Vallée de l'Intyamon est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce paysage au relief simple de vallée à fond plat et modelé par l'économie alpestre se caractérise par trois grandes sous-unités paysagères distinctes et très contrastées : paysage de rivière et paysage rural de village et de hameau de la vallée ; paysage d'alpage sur le versant est de la chaîne des Vanils ; paysage d'alpage sur le versant ouest. Ce paysage fait partie du périmètre du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut.

### Un fond de vallée plat d'origine glaciaire

Le fond plat de la vallée est structuré par la Sarine, les villages à valeur patrimoniale et culturelle forte (villages recensés à l'inventaire national ISOS) et de grandes surfaces agricoles. Les secteurs d'exploitation de matériaux ainsi que des zones d'activités viennent par endroit trancher avec l'ambiance montagnarde globale et rappellent la

proximité du réseau de transport national. Les réseaux routier et ferroviaire qui relient la plaine au Pays-d'Enhaut renforcent la linéarité de la vallée, marquée en son centre par la Sarine, parfois canalisée, parfois plus naturelle à la ripisylve fournie, et présentant des largeurs variables. Le Lac de Lessoc (lac de retenue) et les collines des Cressets animent localement le paysage par un relief doux et longiligne.

### Un versant est marqué par le patrimoine et l'économie alpestre

Le versant est de la chaîne des Vanils possède de nombreuses structures géomorphologiques (terrasses fluvio-glaciaires, traces d'érosion glaciaire, cônes de déjection) qui lui confèrent une ambiance paysagère de montagne marquée avec des sommets supérieurs à 2'000 m. Ces pentes préalpines sont des espaces privilégiés pour la faune. Ce versant est segmenté par l'érosion des différents ruisseaux et les Gorges de Mury. Plusieurs secteurs de paysages d'estivages, avec des chalets d'alpage traditionnels et des vues panoramiques sur la vallée et les Préalpes, révèlent une atmosphère alpestre typique des Préalpes fribourgeoises très présente dans l'imaginaire collectif.

### Un versant ouest caractérisé par la forêt et les cours d'eau

Le versant ouest est marqué par des pentes majoritairement plus boisées. Les ruisseaux et petits cours d'eau, identifiables grâce à leurs cordons boisés structurent le paysage. Les hauteurs accueillent des conditions favorables pour la flore de montagne ainsi que pour la faune avec la présence marquée du bouquetin et l'existence d'un district franc.

## 3. Objectifs spécifiques

### Ménager la qualité des grands espaces agricoles

Il convient de garder les espaces agricoles ouverts tout en permettant un développement agricole et de veiller à une intégration paysagère qualitative des projets de rénovation et de construction, ou lors d'aménagement d'infrastructures (routes, lignes électriques, etc.). Le maillage des structures boisées, qui ponctue également les espaces agricoles ouverts, devra être préservé, renouvelé et renforcé tant en plaine qu'en zone alpestre.

### Veiller à minimiser les atteintes engendrées par les gravières et carrières pendant et après exploitation

La mise en place de mesures d'intégration paysagère permet d'atténuer l'impact visuel des sites d'exploitation de matériaux durant leur phase d'exploitation. La prise en compte des caractéristiques géomorphologiques et paysagères des contextes des gisements est également indispensable à une bonne remise en état des lieux à la fin de l'exploitation.

## Mettre en valeur le patrimoine bâti

À proximité et au sein des périmètres construits et environnants identifiés par l'ISOS, les spécificités de construction (choix des matériaux, dimensions, aménagements extérieurs) méritent une attention toute particulière afin que les villages conservent leur typicité et leur lisibilité. Il convient également de valoriser le patrimoine religieux ainsi que certaines voies de communication historiques (IVS).

## Mettre en valeur l'exploitation et le patrimoine alpestre

Il est primordial de maintenir et de mettre en valeur les alpages par un entretien et une rénovation des bâtiments adaptés au paysage alpestre. L'aménagement de nouveaux accès et la réfection des accès existants doivent garantir une intégration adéquate à l'ensemble paysager. Enfin, il convient de veiller à une exploitation raisonnée des surfaces qui composent le périmètre, en accordant une attention particulière aux surfaces à haute valeur écologique.

## Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Le site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir, de valoriser et de renforcer. Le maillage des différents milieux naturels contribue à la qualité de ce paysage. Les secteurs de nature sauvage, favorables à la faune, doivent être maintenus, en veillant à la quiétude de ces lieux et au maintien de leur obscurité nocturne. Enfin, une revitalisation des cours d'eau, en particulier la Sarine, doit être envisagée.

## Organiser le développement de la mobilité douce

Le développement du réseau cyclable sur la rive gauche de la Sarine doit être étudié. De même, les sentiers pédestres doivent être optimisés par la mise en place d'un réseau plus dense afin de relier les différents villages entre eux, ainsi que la plaine avec les sommets. Il convient de rendre le lac de Lessoc plus accessible.



**P1102**

# Paysage d'importance cantonale : Massif du Moléson et Teysachaux

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR  
LESQUELLES S'IM-  
PLANTE LE PROJET**

Bas-Intyamou

Bulle

Châtel-St-Denis

Gruyères

Haut-Intyamou

Le Pâquier

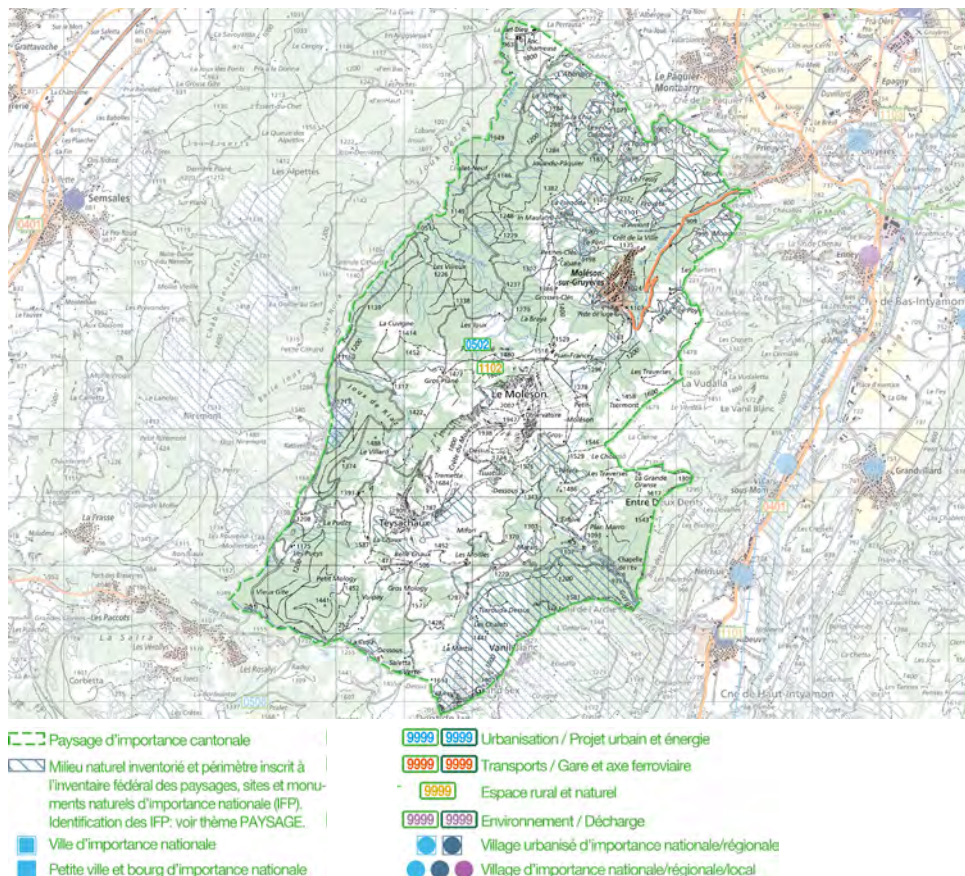
Semsales

**AUTRES INSTANCES  
CONCERNÉES**

ARG

Association de com-  
munes Mobul

ACV



## 1. Description du projet

Le paysage Massif du Moléson et Teysachaux est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

La silhouette caractéristique que dessine le sommet du Moléson (2022 m) dans le paysage préalpin est un symbole paysager et patrimonial pour le canton de Fribourg. Visible depuis les cantons voisins, elle se découpe à l'extrémité septentrionale d'une ligne de crêtes axée nord-sud, entre le sommet de Teysachaux et le sommet de Moléson. Les vues panoramiques sur l'ensemble du territoire cantonal et au-delà contribuent à la singularité de ce paysage de montagne largement fréquenté et façonné par les activités humaines.

D

## Des milieux vivants abondants, façonnés par l'économie alpestre

Modelé par l'économie alpestre, le périmètre est composé de vastes pâturages, qui alternent avec des massifs forestiers, des arbres isolés et des zones rocheuses aux caractéristiques géologiques et géomorphologiques variées. Cette mosaïque de milieux de vie offre une grande diversité paysagère et une richesse faunistique et floristique alpine considérable. Par ailleurs, le périmètre est relativement dépourvu de pollution lumineuse et sonore.

## Un patrimoine typique intégré au paysage

La présence dispersée de chalets d'alpage, recouverts pour la plupart de tavillons, de même que les annexes typiques liées à la transformation de produits du terroir et aux activités d'estivage dans l'ordonnement paysager contribue à souligner son importance patrimoniale. En effet, ces activités alpestres ont contribué à forger le paysage typique et singulier des Préalpes fribourgeoises tel que les populations en font l'expérience et constituent par conséquent l'un des caractères de ce paysage. Les objets du patrimoine religieux de même que les murs en pierres sèches viennent rappeler la dimension historique de l'intégration des activités humaines dans le milieu montagnard.

## Un lieu de délasserment et d'appréciation du paysage fribourgeois

Sa position centrale et privilégiée dans le canton de Fribourg de même que sa popularité en font un des massifs préalpins les plus fréquentés. L'édification d'installations de remontées mécaniques et du village de vacances de Moléson-sur-Gruyères a densifié la présence de populations pratiquant des activités touristiques et de loisir sur le périmètre, été comme hiver. Les accès au massif, variés et denses, et la complémentarité de ce site avec le Château de Gruyères et son village en font un lieu privilégié pour les activités de délasserment.

### 3. Objectifs spécifiques

#### Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Le site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir et valoriser. La présence d'une réserve de biodiversité ainsi que le maillage des différents milieux naturels contribuent à la qualité de ce paysage. Les secteurs de nature sauvage doivent être maintenus, en veillant à la quiétude de ces lieux et au maintien de leur obscurité nocturne.

## Mettre en valeur l'exploitation et le patrimoine alpestre

Il est primordial de maintenir et de mettre en valeur les alpages par un entretien et une rénovation des bâtiments adaptés au paysage alpestre. L'aménagement de nouveaux accès et la réfection des accès existants doivent garantir une intégration adéquate à l'ensemble paysager. Enfin, il convient de veiller à une exploitation raisonnée des surfaces qui composent le périmètre, en accordant une attention particulière aux surfaces à haute valeur écologique. Le maillage des structures boisées, qui ponctue également les espaces agricoles ouverts, devra être préservé, renouvelé et renforcé tant en plaine qu'en zone alpestre.

## Mettre en valeur le patrimoine sacré

Le patrimoine sacré est une composante importante de ce paysage. Les nombreuses croix et chapelles, ainsi que la Chartreuse de la Part-Dieu, méritent d'être préservées et valorisées.

## Garantir un équilibre entre une offre touristique de qualité et la préservation des caractéristiques paysagères

Le développement des activités touristiques doit respecter les caractéristiques naturelles et patrimoniales qui font la qualité de ce paysage et le rendent attractif. De même, la gestion des différents usagers doit être améliorée pour permettre une meilleure cohabitation entre les différentes activités et les processus naturels. Il convient d'encourager et de favoriser la sensibilisation des usagers aux valeurs naturelles, patrimoniales et paysagères du site. L'accès en transports publics doit être développé et encouragé.



**P1103**

# Paysage d'importance cantonale : Gruyères et alentours

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET**

Broc

Bulle

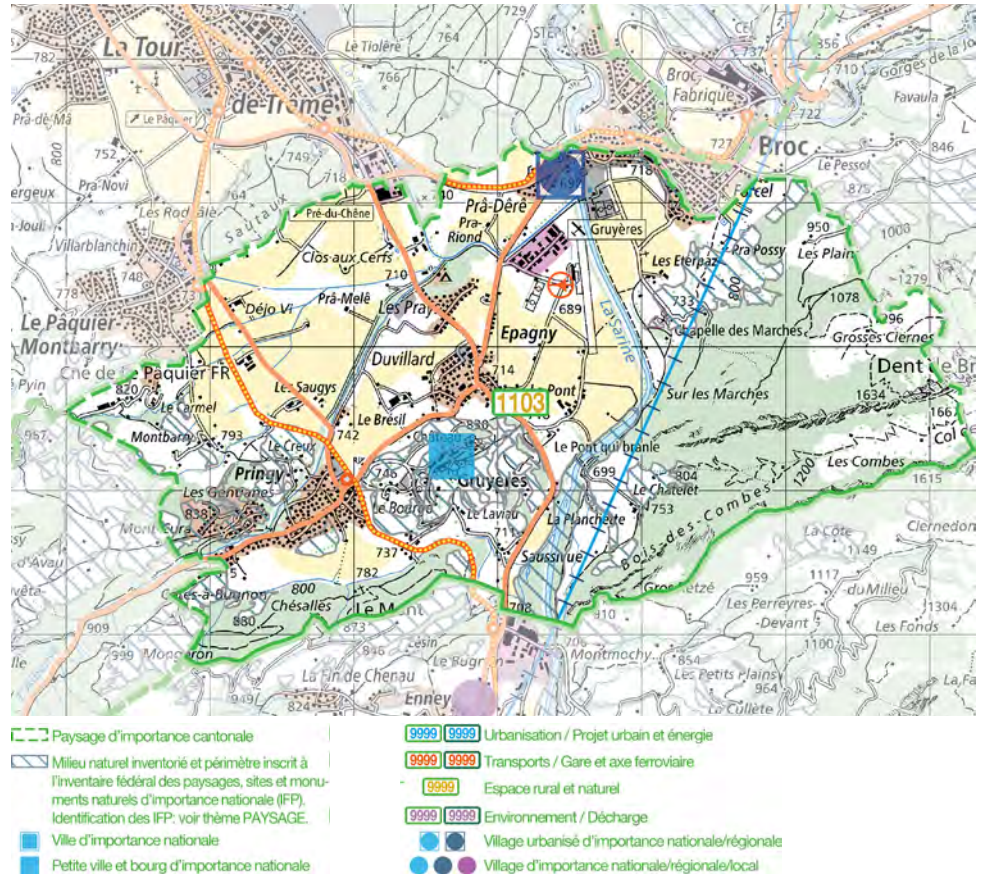
Gruyères

Le Pâquier

**AUTRES INSTANCES CONCERNÉES**

ARG

Association de communes Mobul



## 1. Description du projet

Le paysage Gruyères et alentours est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

La cité médiévale de Gruyères, qui surplombe la plaine agricole, est l'élément emblématique de ce paysage. Sa silhouette caractéristique, formée par un groupe de collines rehaussées par les murs d'enceinte, les tours et le château, offre un contraste saisissant avec la plaine environnante, et l'arrière-plan composé des Préalpes et du massif du Moléson. Les collines de Gruyères constituent un pivot aisément reconnaissable dans la mosaïque des sous-entités paysagères de la région (milieux bâtis, plaines agricoles, rivières, forêts, alpages, sommets). Elles marquent l'entrée de la vallée glaciaire de l'Intyamon ainsi que celle du massif du Moléson et de la région du lac de la Gruyère.

D

## Une cité médiévale d'une valeur patrimoniale importante

La cité médiévale de Gruyères, qui surplombe la plaine agricole avec en arrière-plan les Préalpes et le massif du Moléson, constitue l'un des paysages emblématiques du canton de Fribourg et l'une de ses principales vitrines touristiques. L'évolution historique du lieu est lisible à travers l'organisation de l'habitat en plusieurs villages dispersés (noyaux villageois d'Epagny et de Pringy, et leurs extensions plus contemporaines).

## Un écrin paysager essentiel pour la valeur de ce paysage

La plaine agricole qui s'étend aux abords de la colline de Gruyères contribue particulièrement à la large visibilité de la cité médiévale perchée. Partie intégrante de l'ensemble paysager de Gruyères, elle est fortement marquée par les cultures fourragères qui forment de vastes espaces ouverts parfois interrompus par des constructions de gros gabarits ou des éléments boisés. Les ripisylves de l'Albeuve, de la Sarine ou de la Trême, actuellement peu valorisées, offrent un beau potentiel de renaturation. Plusieurs infrastructures sportives ou de transports (voies TPF et champ d'aviation) présentent des hauteurs faibles, leur impact à l'échelle des grands paysages est donc limité. Quelques prairies maigres, en alternance avec des haies en plaine et des secteurs boisés sur les coteaux ou aux abords des collines, complètent ce paysage. Les alpages jouent un rôle majeur dans le maintien d'ouvertures dans les massifs forestiers.

## Un lieu touristique majeur

Le patrimoine historique et archéologique est une composante importante de la colline de Gruyères et de ses alentours. L'attrait touristique de la région, en particulier la cité de Gruyères, est notable à l'échelle nationale et contribue fortement à l'économie de la région. Les échappées depuis ces points de vue confèrent à ce paysage une valeur identitaire.

### 3. Objectifs spécifiques

**Identifier et préserver les points de vue majeurs sur le château de Gruyères et ses collines, dans le PIC lui-même.**

La visibilité sur la cité médiévale de Gruyères et vers ses collines doit être préservée depuis les échappées et points de vue majeurs, les espaces publics des villages alentours et les principaux axes de circulation, situés à l'intérieur du PIC.

**Préserver et valoriser le patrimoine historique et archéologique visible dans le paysage**

La ville médiévale et le château, éléments emblématiques du site, doivent aussi bien être préservés que mis en valeur dans leur écrin paysager.

## Ménager la qualité des espaces agricoles de la plaine

La plaine agricole se compose d'espaces agricoles ouverts, entrecoupés de constructions massives, qu'il convient de conserver en veillant à une intégration paysagère qualitative des futurs projets de rénovation, de transformation ou de nouvelles constructions. Le maillage des structures boisées, qui ponctue également les espaces agricoles ouverts, devra être préservé, renouvelé et renforcé tant en plaine qu'en zone alpestre.

## Viser une haute qualité paysagère dans les secteurs sensibles déjà construits ou en développement

Certains secteurs sensibles, par leur position, leur vocation ou leur superficie, méritent d'être requalifiés afin d'améliorer leur qualité paysagère. Il y a également lieu de veiller à une bonne intégration paysagère des projets de construction de grande envergure existants ou futurs.

## Mettre en valeur l'exploitation et le patrimoine alpestre

Il est primordial de maintenir et mettre en valeur les activités alpestres concentrées sur les contreforts des versants préalpins qui dominent la plaine de Gruyères. Ceci permet notamment de maintenir les clairières ouvertes qui constituent l'arrière-plan de la colline de Gruyères. Il est primordial de maintenir et de mettre en valeur les alpages par un entretien et une rénovation des bâtiments adaptés au paysage alpestre. L'aménagement de nouveaux accès et la réfection des accès existants doivent garantir une intégration adéquate à l'ensemble paysager.

## Viser l'intégration paysagère des infrastructures de transport

La forte fréquentation touristique constitue un défi majeur pour les infrastructures de transports. Les stationnements et le réseau de mobilité douce doivent être aménagés de manière à minimiser l'impact sur le paysage. La mise en place de transports en commun touristiques doit être favorisée.



**P1104**

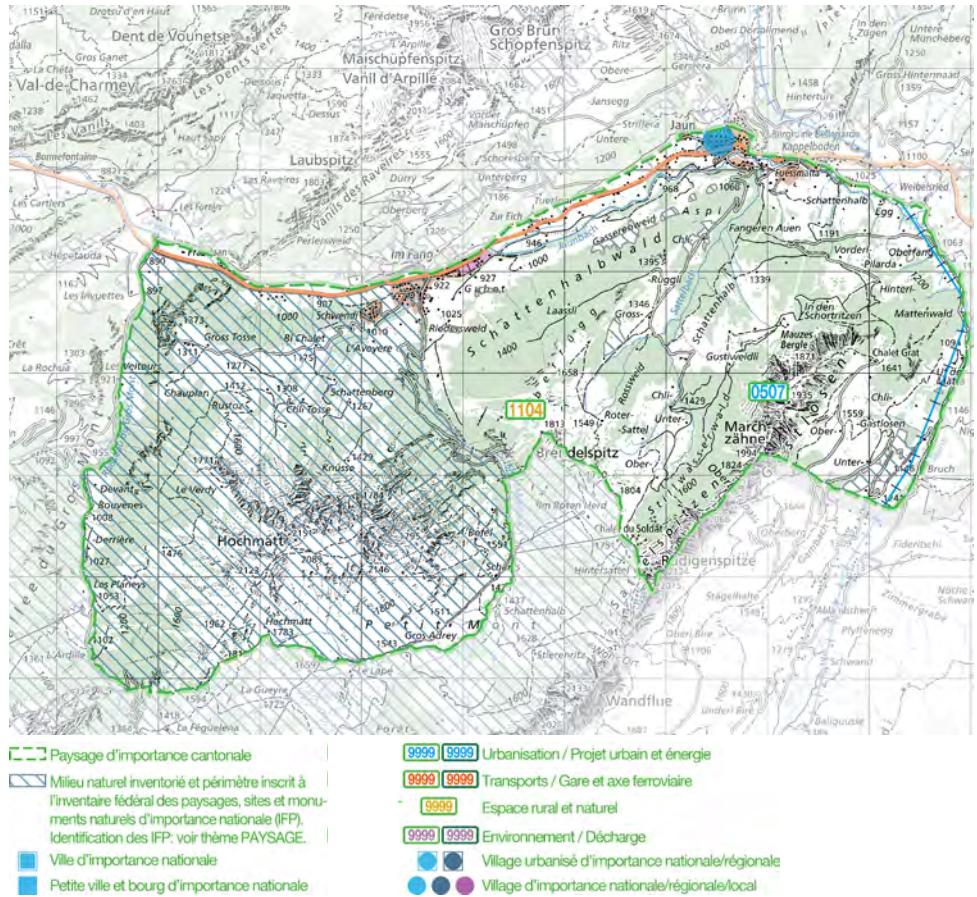
# Paysage d'importance cantonale : Chaînes des Gastlosen et Hochmatt

**ETAT DE COORDINATION**  
Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**  
Paysage

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET**  
Jaun  
Val-de-Charmey

**AUTRE INSTANCE CONCERNÉE**  
ARG



## 1. Description du projet

Le paysage Chaîne des Gastlosen et Hochmatt est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce paysage, caractérisé par une ambiance fondamentalement naturelle et préservée, inclut la Hochmatt et la chaîne des Gastlosen, dont les sommets sont parmi les plus reconnaissables, emblématiques, et les plus élevés du canton (environ 2000 m d'altitude). Les vues panoramiques, accessibles aux randonneurs depuis les points hauts, sont exceptionnelles. Ce périmètre complète l'IFP du Vanil Noir qui le borde au sud.



## Un paysage à l'ambiance naturelle préservée

L'activité anthropique en dehors des villages y est généralement faible et essentiellement concentrée le long des sentiers de randonnée et près des remontées mécaniques. Les surfaces forestières et les zones naturelles non exploitées prédominent. Elles confèrent à ce paysage un caractère et une ambiance naturelle préservée. La richesse floristique et la diversité des milieux de vie présents dans la région est remarquable. Ces espaces naturels favorisent la présence marquée de la faune sauvage notamment dans le district franc existant. Dans les zones naturelles très calmes et silencieuses, l'obscurité nocturne est également préservée.

## Un paysage façonné par les pratiques alpestres traditionnelles

Ce paysage est caractérisé par l'authenticité de traditions vivantes liées à l'économie alpestre : leur maintien contribue à la valeur de ce paysage. Le patrimoine alpestre est composé d'une multitude de chalets d'alpage couverts de tavillons et de quelques objets du patrimoine religieux. À une altitude médiane, il est utilisé comme zone d'estivage composée de vastes pâturages boisés en alternance avec des espaces forestiers. Le fond de la vallée qui relie Im Fang à Jaun concentre la majeure partie des habitations et des activités économiques de la région.

## Un tissu villageois d'architecture traditionnelle bien visible

Le patrimoine bâti historique des villages et hameaux dans le périmètre est d'une très grande richesse. La typologie traditionnelle de village-rue, la lisibilité de l'histoire locale dans le bâti et l'architecture traditionnelle des chalets caractérisent encore fortement ces localités.

## Un relief escarpé favorable pour des activités de délasserment à faible impact

Les zones escarpées surplombent les zones d'estivages. Ce relief est fortement marqué par les processus karstiques, glaciaires et gravitaires, visibles sur de nombreux géotopes. Les structures rocheuses en font un lieu privilégié pour les activités de délasserment liées à la montagne et à l'appréciation de son paysage. Les infrastructures touristiques sont principalement présentes sur le versant nord des Gastlosen.

### 3. Objectifs spécifiques

#### Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Le site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir, de valoriser et de renforcer. Le maillage des différents milieux naturels contribue à la qualité de ce paysage. Les secteurs de nature sauvage, favorables à la faune, doivent être maintenus, en veillant à la quiétude de ces lieux et au maintien de leur obscurité nocturne.

## Mettre en valeur l'exploitation et le patrimoine alpestre

Il est primordial de maintenir et de mettre en valeur les alpages par un entretien et une rénovation des bâtiments adaptés au paysage alpestre. L'aménagement de nouveaux accès et la réfection des accès existants doit garantir une intégration adéquate à l'ensemble paysager. Enfin, il convient de veiller à une exploitation raisonnée des surfaces qui composent le périmètre, en accordant une attention particulière aux surfaces à haute valeur écologique. Le maillage des structures boisées, qui ponctue également les espaces agricoles ouverts, devra être préservé, renouvelé et renforcé tant en plaine qu'en zone alpestre.

## Assurer l'harmonie architecturale des villages et des hameaux et y maintenir l'activité économique

La qualité des constructions mérite une attention toute particulière afin de conserver la typicité et l'harmonie des villages et hameaux. L'activité économique doit rester possible dans le cadre d'une intégration paysagère qualitative des transformations et des nouvelles constructions.

## Garantir un équilibre entre une offre touristique de qualité et la préservation des caractéristiques paysagères

Le développement des activités touristiques doit respecter les caractéristiques naturelles et patrimoniales qui font la qualité de ce paysage et le rendent attractif. De même, la gestion des différents usagers doit être améliorée pour permettre une meilleure cohabitation entre les différentes activités et les processus naturels. Il convient d'encourager et de favoriser la sensibilisation des usagers aux valeurs naturelles, patrimoniales et paysagères du site. L'accès en transports publics doit être développé et encouragé.



**P1105**

# Paysage d'importance cantonale : Lac Noir

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR  
LESQUELLES S'IM-  
PLANTE LE PROJET**

Jaun

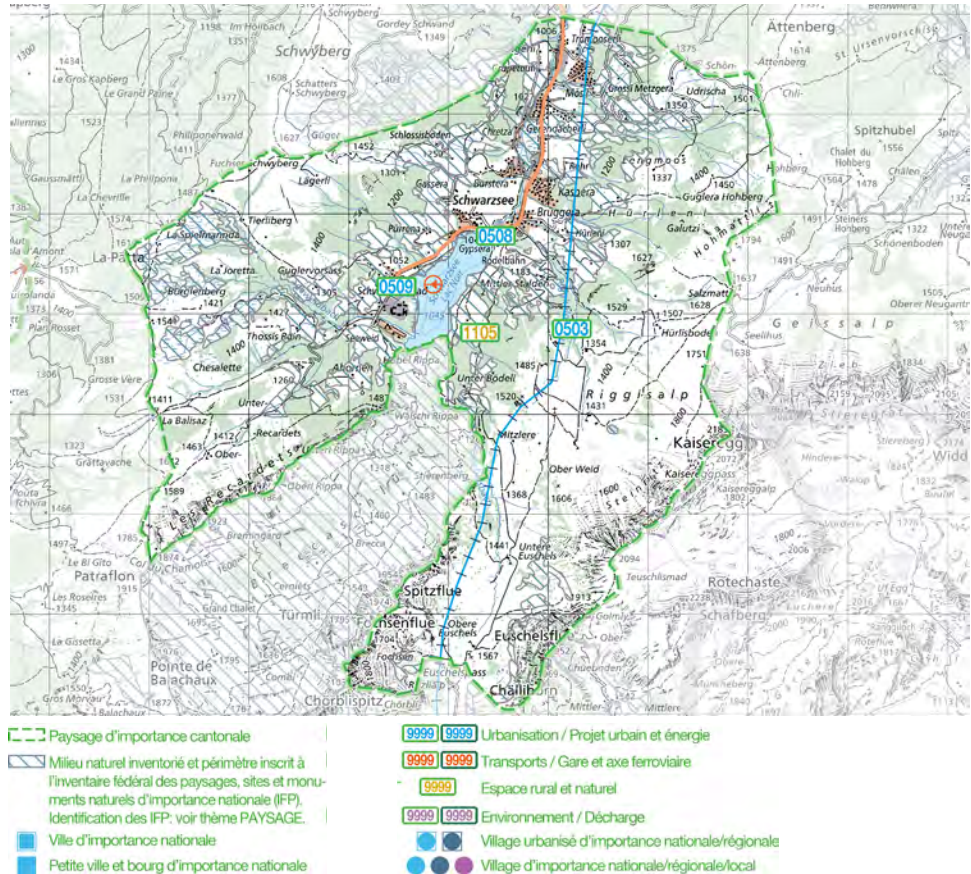
Plasselb

Plaffeien

Val-de-Charmey

**AUTRES INSTANCES  
CONCERNÉES**

ARG

Gemeindeverband  
Region Sense

## 1. Description du projet

Le paysage du Lac Noir est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Le paysage du Lac Noir se caractérise par la présence d'un lac naturel au milieu de sommets préalpins. Des prairies et des arbres bordent ses rives, principalement planes, à l'exception d'une petite portion de berges escarpées au sud. Le lac, qui marque une ligne horizontale calme, contraste avec le contexte montagneux : entouré par le Schwyberg à l'ouest, par les crêtes des Reccardets et de la Spitzfluh au sud, ainsi que par le Kaiseregg à l'est. La présence du Breccaschlund au sud, paysage IFP, renforce la valeur paysagère du Lac Noir. Ce paysage est intégré dans deux parcs naturels régionaux, Gantrisch et Gruyère Pays d'En haut.

D

## Un paysage alpestre fortement lié à l'économie pastorale

Sur ses flancs, le patrimoine architectural alpestre se compose de chalets d'alpage en grande partie recouverts de tavillons ainsi que leurs annexes typiques liées à la transformation de produits du terroir et aux activités d'estivage. Les murs en pierres sèches et les objets du patrimoine religieux marquent une ambiance rurale et authentique affirmée. La tradition vivante de l'économie alpestre liée à la fabrication de produits du terroir représente une valeur culturelle à l'échelle régionale, voire cantonale, et influence l'art pictural et musical en relayant l'image populaire d'un paysage alpestre traditionnel.

## Des milieux naturels et géomorphologiques variés et de qualité

De vastes pâturages boisées, des arbres isolés majestueux, des massifs forestiers ainsi que des zones rocheuses vers les sommets escarpés créent une diversité paysagère remarquable. Des marques de processus karstiques, glaciaires et gravitaires, ainsi qu'une grande diversité faunistique et floristique composent un paysage riche en contrastes. De nombreux marais sont inventoriés dans la région. Un sentiment de calme et d'éloignement confère au lieu une grande sérénité. L'obscurité nocturne des zones naturelles y est également préservée. La diversité géologique et géomorphologique, de même que le caractère authentique et l'aspect naturel de la région, méritent d'être préservés.

## Un lieu touristique majeur

Le Lac Noir est un site touristique majeur du canton. Ce paysage s'articule autour du lac qui constitue un pôle d'attraction, ce qui génère une forte fréquentation et pression sur ses rives.

### 3. Objectifs spécifiques

#### Mettre en valeur l'exploitation et le patrimoine alpestres

Il est primordial de maintenir et de mettre en valeur les alpages par un entretien et une rénovation des bâtiments adaptés au paysage alpestre. L'aménagement de nouveaux accès et la réfection des accès existants doivent garantir une intégration adéquate à l'ensemble paysager. Enfin, il convient de veiller à une exploitation raisonnée des surfaces qui composent le périmètre, en accordant une attention particulière aux surfaces à haute valeur écologique.

#### Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Le site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir, valoriser et renforcer. Les secteurs de nature sauvage doivent être maintenus, en veillant à la quiétude de ces lieux et au maintien de leur obscurité nocturne.

## Garantir un équilibre entre une offre touristique de qualité et la préservation des caractéristiques paysagères

Le développement des activités touristiques doit respecter les caractéristiques naturelles et patrimoniales qui font la qualité de ce paysage et le rendent attractif. De même, la gestion des différents usagers doit être améliorée pour permettre une meilleure cohabitation entre les différentes activités et les processus naturels. Il convient d'encourager et de favoriser la sensibilisation des usagers aux valeurs naturelles, patrimoniales et paysagères du site. L'accès en transports publics doit être développé et encouragé.

## Trouver un équilibre entre les usages récréatifs et les milieux naturels autour du lac

Il convient de permettre l'accès au lac à des fins récréatives dans certains secteurs afin d'en préserver d'autres et de ne pas détruire des milieux naturels de qualité. Il y a lieu de bien définir les différents secteurs et leurs usages autour du lac.

## Viser une qualité paysagère dans les secteurs sensibles déjà construits ou en développement

Certains secteurs sensibles par leur exposition et leur grande taille méritent d'être requalifiés afin d'améliorer leur qualité paysagère. Il y a lieu de veiller à une bonne intégration paysagère de tout futur projet de grande envergure.



P1106

# Paysage d'importance cantonale : Massif de la Berra et Cousimbert

## ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

## THÈME RATTACHÉ

Paysage

## COMMUNES SUR LESQUELLES S'IM-PLANTE LE PROJET

Le Mouret

La Roche

Plasselb

St. Silvester

Treyvaux

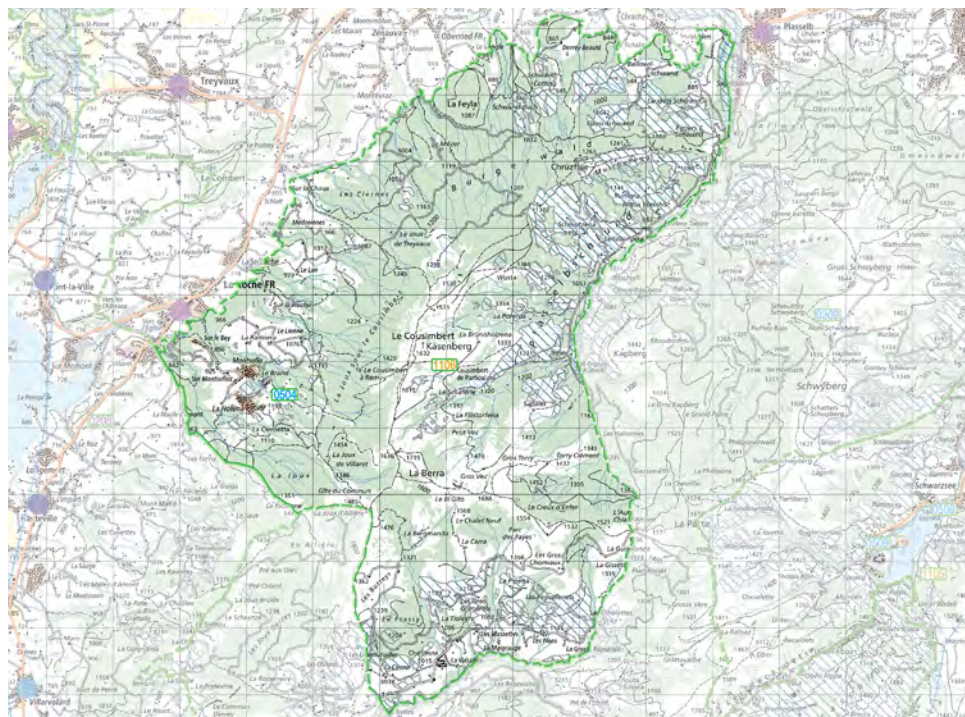
Val-de-Charmey

## AUTRES INSTANCES CONCERNÉES

ARG

Gemeindeverband  
Region Sense

ARS



Paysage d'importance cantonale	9999 9999 Urbanisation / Projet urbain et énergie
Milieu naturel inventorié et périmètre inscrit à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). Identification des IFP: voir thème PAYSAGE.	9999 9999 Transports / Gare et axe ferroviaire
Ville d'importance nationale	9999 Espace rural et naturel
Petite ville et bourg d'importance nationale	9999 9999 Environnement / Décharge
	Village urbanisé d'importance nationale/régionale
	Village d'importance nationale/régionale/local

## 1. Description du projet

Le paysage Massif de la Berra et Cousimbert est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Paysage archétypique de moyenne montagne, ce périmètre se distingue par un relief et une ligne de crêtes marqués et identitaires qui se détachent nettement de la plaine. Ce massif présente une silhouette assez uniforme et lisible qui marque l'arrière-plan paysager depuis les points de vue majeurs du lac de la Gruyère, de l'autoroute, des villages situés à son pied. Il joue un rôle important dans l'identité régionale et relie les districts de la Gruyère, de la Sarine et de la Singine.

### Des crêtes lisibles porteuses d'une identité liée au lieu

Les vues panoramiques depuis les crêtes de Berra-Cousimbert, sur les lacs de la Gruyère, de Neuchâtel, de Morat et du Léman ainsi que les crêtes emblématiques

des Alpes fribourgeoises et bernoises, appartiennent à l'imaginaire collectif et sont porteuses d'un attachement culturel et social notable. Ces vues sont valorisées par la grande accessibilité du sommet de la Berra notamment grâce aux remontées mécaniques.

### Un paysage à l'ambiance naturelle modelé par l'économie alpestre

Ce paysage, vallonné sur les flancs des crêtes et façonné par des processus fluvioglaciers, présente une ambiance naturelle marquée grâce aux vastes et sombres forêts ainsi qu'aux pâturages boisés, où l'activité pastorale est présente. Les chalets d'alpage traditionnels dispersés contribuent à un paysage façonné par l'économie alpestre.

Le maillage de milieux de vie naturels comme les cours d'eau, zones humides, prairies sèches et maigres offre un cadre favorable pour une faune et flore riches et typiques des Préalpes.

### Un patrimoine sacré bien présent

Ce paysage est fortement marqué par la présence d'un patrimoine sacré, dont la Chartreuse de la Valsainte est le plus emblématique. En plus, un réseau dense de chapelles et de croix souligne cet aspect de paysage sacré. Les sommets de la Berra et du Cousimbert sont couronnés par des éléments historiques visibles de loin : la pyramide métallique du point de triangulation de la Berra ainsi que La Croix du Cousimbert.

## 3. Objectifs spécifiques

### Préserver la lisibilité des crêtes du massif de la Berra et du Cousimbert

Il convient de préserver les crêtes du massif libres d'éléments pouvant perturber leur silhouette. Cette alternance équilibrée entre les aires forestières et les pâturages doit être maintenue ; elle contribue à la préservation du paysage ouvert de la crête.

### Garantir un équilibre entre une offre touristique de qualité et la préservation des caractéristiques paysagères

Le développement des activités touristiques doit respecter les caractéristiques naturelles et patrimoniales qui font la qualité de ce paysage et le rendent attractif. De même, la gestion des différents usages doit être améliorée pour permettre une meilleure cohabitation entre les différentes activités et les processus naturels. L'accès en transports publics doit être développé et encouragé.

## Mettre en valeur l'exploitation et le patrimoine alpestres

Il est primordial de maintenir et de mettre en valeur les alpages par un entretien et une rénovation des bâtiments adaptés au paysage alpestre. L'aménagement de nouveaux accès et la réfection des accès existants doivent garantir une intégration adéquate à l'ensemble paysager. Enfin, il convient de veiller à une exploitation raisonnée des surfaces qui composent le périmètre, en accordant une attention particulière aux surfaces à haute valeur écologique. Le maillage des structures boisées, qui ponctue également les espaces agricoles ouverts, devra être préservé, renouvelé et renforcé tant en plaine qu'en zone alpestre.

## Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Le site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir, valoriser et renforcer par une exploitation agricole et forestière adaptée. Il y a lieu de sensibiliser les visiteurs sur les comportements appropriés à adopter pour respecter la faune et la flore. Les secteurs de nature sauvage doivent être maintenus, en veillant à la quiétude de ces lieux et au maintien de leur obscurité nocturne.

## Mettre en valeur le patrimoine sacré

Le patrimoine sacré est une composante importante de ce paysage. Les nombreuses croix et chapelles, ainsi que la Chartreuse de la Valsainte, méritent d'être préservées et valorisées.



**P1107**

# Paysage d'importance cantonale : Lac de la Gruyère

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR  
LESQUELLES S'IM-  
PLANTE LE PROJET**

Botterens

Broc

Corbières

Echarlens

Gibloux

Hauteville

La Roche

Marsens

Morlon

Pont-en-Ogoz

Pont-la-Ville

Sorens

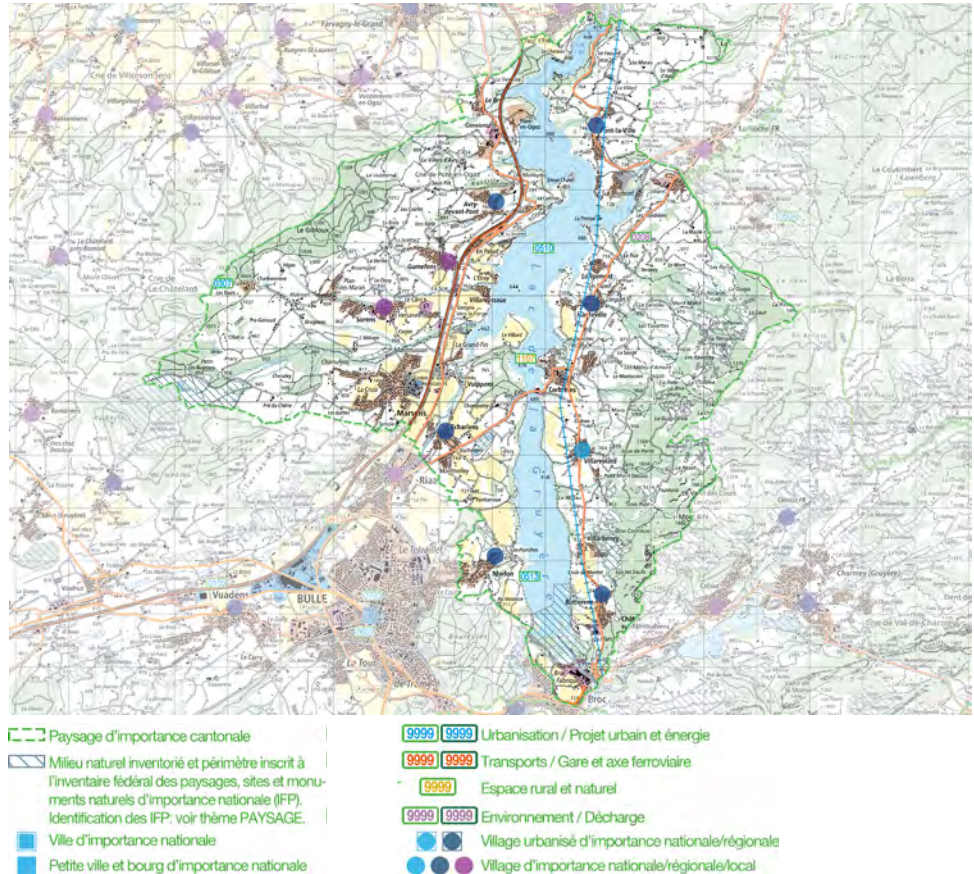
Treyvaux

**AUTRES INSTANCES  
CONCERNÉES**

ARG

Association de com-  
munes Mobul

ARS



## 1. Description du projet

Le paysage Lac de la Gruyère est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce vaste paysage s'articule principalement autour du lac de retenue de la Gruyère, plus grand lac artificiel de plaine en Suisse dont la construction du barrage de Rossens, achevée en 1948, est à l'origine. Au caractère rural prédominant, s'ajoutent également une valeur patrimoniale importante et des milieux variés pour la faune et la flore.

### Un paysage lacustre évolutif

La végétation rivulaire et la topographie de berges raides sont caractéristiques de ce paysage façonné par la production hydro-électrique et l'agriculture. La plupart des rives du lac sont boisées et bordées de prairies. Le régime artificiel du lac évolue en fonction du débit de la Sarine et est particulièrement lisible au niveau de ses berges abruptes, révélant en basses eaux une ambiance « lunaire » très singulière. De nom-

breux ruisseaux bordés de haies arborescentes marquent régulièrement les rives et contribuent à l'aspect sinueux du paysage lacustre. Enfin, une grande variété de cultures, de structures pérennes et de milieux naturels offre des habitats très divers pour la faune et la flore.

### Un patrimoine rural et historique

La rive droite et sa campagne en arrière-plan présentent un paysage rural bien préservé, parsemé de villages et hameaux encore marqués par des activités agricoles. Les corps de fermes typiques généralement bien intégrés, et le réseau de haies, d'arbres isolés, de vergers et de jardins traditionnels, sont caractéristiques du paysage rural fribourgeois. Les villages, tant par leur structure que par les bâtiments qui les composent, sont porteurs d'une valeur patrimoniale et identitaire remarquables. Les fermes ornées de poyas et de cloches marquent ce paysage et soulignent une ambiance pittoresque liée à un mode de vie rural traditionnel. Le patrimoine historique et archéologique est une composante importante de ce paysage : l'île d'Ogoz et les ruines des châteaux en sont des éléments emblématiques.

### Un lieu de déassement privilégié pour l'expérience esthétique pittoresque qu'il suscite

La valeur paysagère du périmètre réside notamment dans les vastes vues panoramiques qui mettent en scène le lac dans son écrin préalpin, créant ainsi une vision pittoresque très identitaire. La linéarité du lac et ses variations de profondeurs et de couleurs représentent un atout paysager notable. Celui-ci offre un cadre idyllique pour les loisirs et le déassement.

## 3. Objectifs spécifiques

### Identifier et préserver les vues emblématiques sur le grand paysage du lac et des Préalpes à l'intérieur du PIC

Il convient d'être attentif à la préservation et à la valorisation des points de vue sur les deux rives du lac de la Gruyère et sur la chaîne des Préalpes depuis les principaux axes de circulation (autoroute et aires touristiques) et de mobilité douce.

### Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Le site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir, valoriser et renforcer en recherchant l'équilibre avec les différents usages existants, en accordant une attention particulière à la partie sud du lac. Il convient de conserver certains secteurs sauvages le long des rives et des îles peu fréquentées, ainsi que de préserver et de recréer des structures boisées.

## **Préserver le patrimoine historique et archéologique et valoriser les vues sur ces éléments**

Les vestiges historiques et archéologiques, éléments emblématiques de ce paysage, doivent être préservés. Par ailleurs, les vues sur ces éléments du patrimoine doivent être valorisées dans la mesure du possible.

## **Viser une haute qualité paysagère dans les secteurs sensibles déjà construits ou en développement**

Certains secteurs sensibles par leur position, leur vocation ou leur superficie méritent d'être requalifiés afin d'améliorer leur qualité paysagère. Tout projet de construction de grande envergure existant ou futur doit s'intégrer dans le paysage de manière cohérente.

## **Concilier les usages d'habitat, récréatifs, agricoles et de production énergétique aux abords du lac**

Les usages et les fonctions des différents espaces des abords du lac doivent être identifiés et priorités. La recherche de synergies entre les diverses activités et l'amélioration des accès au lac à des fins récréatives dans certains secteurs en évitant de porter atteinte aux milieux naturels de qualité doit être privilégiée. Les intérêts des riverains doivent être pris en compte dans la conciliation des usages du lac.



**P1108**

# Paysage d'importance cantonale : Gorges de la Sarine

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR  
LESQUELLES S'IM-  
PLANTE LE PROJET**

Arconciel

Fribourg

Gibloux

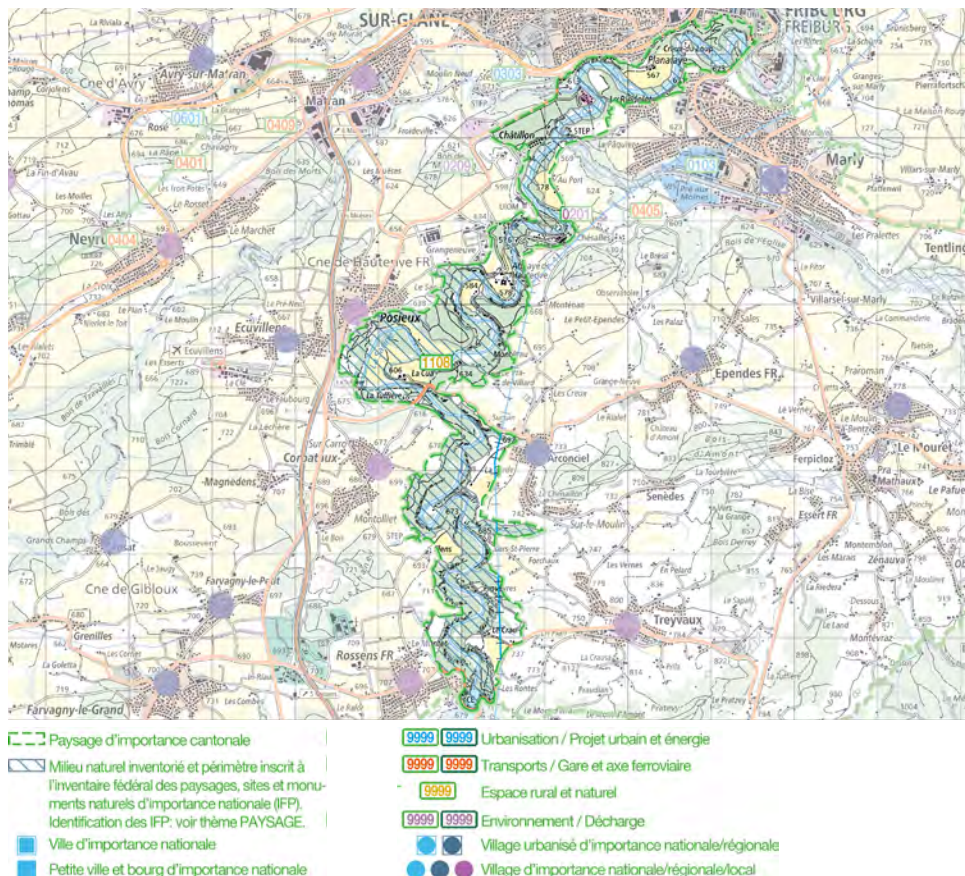
Hauterive

Marly

Pont-la-Ville

Treyvaux

Villars-sur-Glâne



## 1. Description du projet

Le paysage Gorges de la Sarine est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ces gorges sinueuses sont formées par les méandres du lit de la Sarine, profondément creusés dans le socle molassique. Avec ses canyons et ses berges difficiles d'accès, particulièrement en amont, la rivière présente un caractère naturel, renforcé par des coteaux abrupts boisés et de hautes falaises qui soulignent la sensation d'encaissement. Les grandes variations d'ensoleillement d'une berge à l'autre diversifient leur typologie.

### Un espace à haute valeur naturelle

La typologie diversifiée des gorges est favorable au foisonnement écologique des milieux vivants propres à une zone alluviale d'importance nationale. Les abords des

berges sont enserrés par des réserves forestières cantonales et des sites de reproduction à batraciens d'importance nationale. Certains méandres sont composés de replats alluviaux ouverts et cultivés, parfois utilisés à des fins industrielles ou artisanales. Ces replats constituent également un lieu de détente apprécié. Quelques influences anthropiques ponctuelles tranchent avec le caractère très naturel de ce périmètre.

### Un patrimoine historique et archéologique intégré à la morphologie des gorges

Dans les falaises de molasse, des abris creusés par le temps ont été occupés à diverses époques. La présence de plusieurs sites archéologiques révèle l'importance de ce cours d'eau encaissé pour les populations humaines. Les éperons et plateaux au sommet des falaises recèlent également les vestiges d'occupations antiques présentant une forte valeur patrimoniale et archéologique. L'Abbaye d'Hauterive, joyau cistercien, est un lieu calme et silencieux qui dialogue avec la Sarine. L'Eglise St-Pierre-de-Treyvaux ainsi que plusieurs bâtiments historiques contribuent à l'aspect bucolique de ce site et à la richesse de son patrimoine sacré.

## 3. Objectifs spécifiques

### Préserver la lisibilité et les caractéristiques géomorphologiques des gorges de la Sarine

Le processus géomorphologique à l'origine de la formation des gorges de la Sarine doit pouvoir se poursuivre en évitant de péjorer davantage le régime des eaux et du charriage. La lisibilité des falaises ainsi que des grandes terrasses alluviales à vocation agricole mérite d'être préservée. Il importe également de porter une attention toute particulière à la remise en état des sites d'exploitation de matériaux en cohérence avec la topographie initiale des lieux.

### Préserver et valoriser les milieux naturels du site

Ce site comporte de grandes valeurs naturelles qu'il convient de maintenir et de valoriser. Il est également nécessaire de limiter les dérangements sur la partie amont des gorges de la Sarine car il s'agit d'une réserve forestière.

### Conserver et mettre en valeur le patrimoine historique et archéologique

Ce paysage comporte des sites patrimoniaux bâtis et archéologiques de grande valeur qu'il convient de préserver et mettre en valeur par l'aménagement de points de vue dans le respect du site. La richesse de ce patrimoine le long des sentiers pédestres des gorges de la Sarine doit également être promue.

## Améliorer l'accueil du public et la cohabitation entre les différents usagers

Un équilibre doit être recherché entre un accueil du public et la préservation des caractéristiques naturelles, géologiques, patrimoniales et archéologiques qui font la qualité de ce paysage. La gestion des différents usagers doit être améliorée afin de tendre vers une cohabitation plus harmonieuse.



**P1109**

# Paysage d'importance cantonale : Sarine en Ville de Fribourg

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR LESQUELLES S'IM-PLANTE LE PROJET**

Düdingen

Fribourg

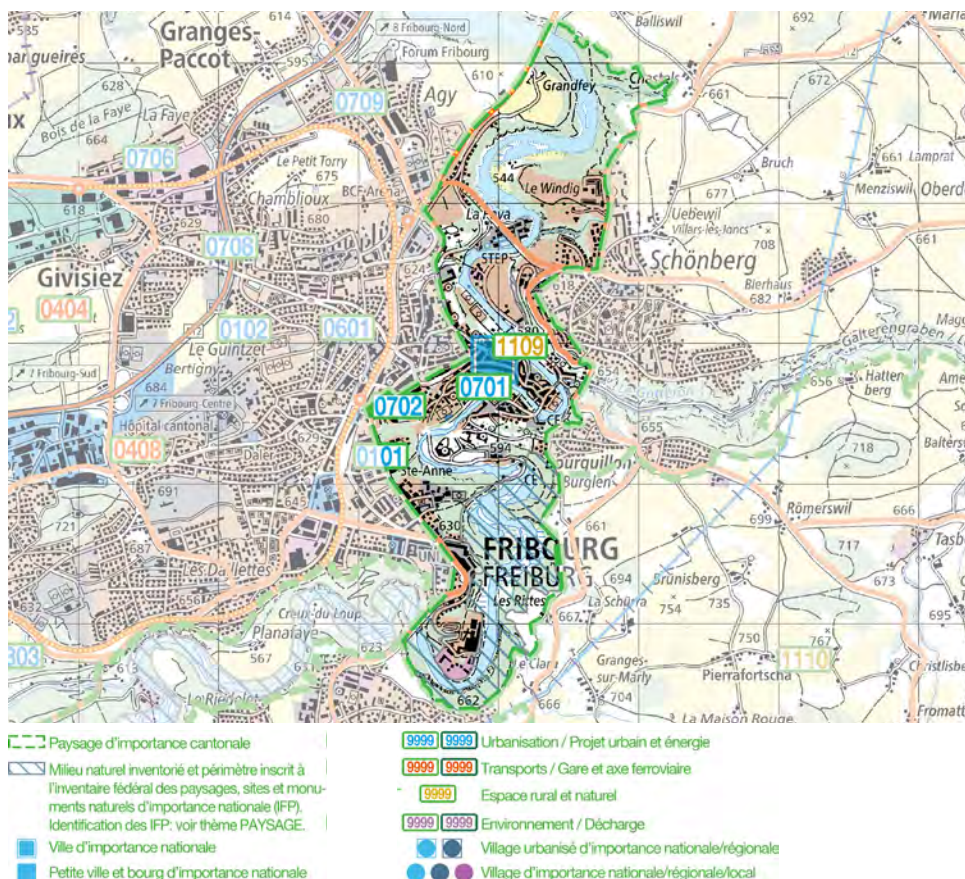
Granges-Paccot

Marly

Pierrafortscha

**AUTRES INSTANCES CONCERNÉES**Gemeindeverband  
Region SenseAgglomération de  
Fribourg

ARS



## 1. Description du projet

Le paysage Sarine en ville de Fribourg est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce paysage à caractère urbain est marqué par la Sarine, rivière encaissée dans un canyon abrupt, qui traverse le cœur de la ville de Fribourg. Le contraste entre une ville vivante riche d'un patrimoine historique encore bien présent et d'une nature assez préservée font la singularité de ce paysage.

### Un modèle rare de cohabitation entre activités urbaines et milieux naturels

Ce paysage de rivière est fortement marqué par la production d'énergie hydraulique. La retenue sur la Sarine a créé le Lac de Pérolles, paysage très sauvage qui héberge des écosystèmes riches pour de nombreuses espèces végétales et animales (site OROEM). La revitalisation du tronçon Maigrage-Neigles, actuellement très anthropisé, vise à réduire la pression exercée par l'artificialisation du cours d'eau afin de reconstituer des

biotopes et des dynamiques alluviales propices au développement de milieux riches et diversifiés.

### Un patrimoine bâti historique intégré au canyon

La ville historique est bâtie sur les flancs et dans les méandres du canyon et souligne la morphologie sinueuse du lit de la Sarine exprimée aussi à travers le patrimoine arboré et les falaises de molasse.

### Un lieu de délasserment et d'appréciation de la nature

Ce paysage est fortement fréquenté en raison de sa situation urbaine centrale, de son attractivité touristique et de détente pour ses habitants. Il se perçoit aussi bien depuis le fond du canyon, le long du cours d'eau, que depuis plusieurs points de vue panoramiques dominants.

## 3. Objectifs spécifiques

### Trouver un équilibre entre les usages récréatifs, l'habitat et les espaces naturels du lac de Pérolles et de la Sarine

La gestion et le développement de ce site doivent faire cohabiter harmonieusement les divers usages existants, notamment lieu de vie pour les habitants, et le maintien des dynamiques écologiques essentielles à son caractère hybride. Tout projet d'aménagement aux abords de la Sarine doit démontrer la prise en compte de ces diverses composantes afin de préserver ce modèle de cohabitation entre activités humaines et dynamiques naturelles. La réserve naturelle doit être préservée de tout dérangements.

### Viser une haute qualité paysagère dans les secteurs sensibles déjà construits ou en développement

L'évolution du tissu urbain doit être orientée et intégrée afin de réduire la pression exercée sur le paysage et l'écosystème fluvial. Une attention particulière doit être portée à la préservation des vues vers les bâtiments patrimoniaux, les ouvrages d'art et l'ensemble qu'ils forment avec le canyon creusé par les méandres de la Sarine. Tout projet d'aménagement en relation visuelle ou fonctionnelle avec le cours d'eau doit faire preuve d'une grande qualité architecturale et paysagère.

### Organiser les liaisons de mobilité douce

Il convient d'étudier l'organisation fonctionnelle des cheminements de mobilité douce – aussi bien entre le haut et le bas du canyon qu'entre l'amont et l'aval du cours d'eau – et d'envisager l'aménagement de nouvelles connexions pour permettre à la population de profiter des divers aspects de ce paysage. En particulier, les accès aux berges de la Sarine et les aménagements de détente et de loisirs doivent être organisés et définis de manière cohérente et intégrative sans porter atteinte aux processus écologiques des milieux naturels.

**P1110**

# Paysage d'importance cantonale : Campagne de Pierrafortscha

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

Paysage

**COMMUNES SUR  
LESQUELLES S'IM-  
PLANTE LE PROJET**

Fribourg

Pierrafortscha

St. Ursen

Tentlingen

**AUTRES INSTANCES  
CONCERNÉES**Agglomération de  
FribourgGemeindeverband  
Region Sense

ARS



Paysage d'importance cantonale

Milieu naturel inventorié et périmètre inscrit à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). Identification des IFP: voir thème PAYSAGE.

Ville d'importance nationale

Petite ville et bourg d'importance nationale

9999 9999 Urbanisation / Projet urbain et énergie

9999 9999 Transports / Gare et axe ferroviaire

9999 Espace rural et naturel

9999 9999 Environnement / Décharge

Village urbanisé d'importance nationale/régionale

Village d'importance nationale/régionale/local

## 1. Description du projet

Le paysage Campagne de Pierrafortscha est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce paysage de campagne est caractérisé par une ambiance rurale, des structures arborées bien conservées, des échappées sur la Ville de Fribourg et les Préalpes, ainsi qu'un patrimoine historique patricien qui donne une atmosphère singulière à cette arrière-cour de la capitale cantonale, propice au délassément.

### Un cadre rural bucolique structuré par des arbres et des haies

Ce paysage agricole présente un aspect rural très bien préservé du développement périurbain quasi généralisé dans les environs de la capitale cantonale. L'utilisation agricole, ainsi que les cultures relativement épargnées par les améliorations foncières, confèrent à ce lieu une atmosphère campagnarde typique. Le relief se compose de petites collines parsemées d'espaces agricoles ouverts et dont les sommets sont rehaus-

D

sés par des massifs boisés. Ces collines permettent des vues dégagées ponctuelles sur la Ville de Fribourg et les Préalpes. Les haies, allées, arbres isolés et rangées d'arbres, soulignent les chemins et les petites routes qui relient les hameaux, fermes, domaines et maisons de maître dispersés. Les chemins parfois en revêtement terreux offrent un lieu propice au ressourcement et aux balades.

## Un patrimoine architectural et paysager patricien

Plusieurs domaines patriciens et châteaux résidentiels construits à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle par la noblesse fribourgeoise marquent significativement le paysage. Les valeurs historiques, patrimoniales et architecturales fortes qui les caractérisent permettent de retracer l'histoire du développement de l'agglomération fribourgeoise. Les jardins des fermes et des maisons de maître présentent des arbres anciens et des vergers hautetige traditionnels qui offrent un caractère patrimonial authentique et des milieux de vie variés pour la faune et la flore.

### 3. Objectifs spécifiques

#### Maintenir le caractère rural et agricole typique du périmètre

Le paysage est caractérisé par des espaces agricoles ouverts qu'il convient de maintenir dans le contexte d'une agriculture aussi bien respectueuse des intérêts nature et paysage que des intérêts productifs. Les projets de rénovation et de construction doivent faire l'objet d'une intégration paysagère qualitative.

#### Préserver et compléter le réseau de haies et d'arbres

Il convient de maintenir, de renouveler et de compléter le réseau de haies et d'arbres, notamment les allées d'arbres le long du réseau viaire et les arbres isolés marquants.

#### Mettre en valeur le patrimoine architectural bâti, ses jardins et vergers et les arbres attenants

Il y a lieu de maintenir les domaines patriciens et les châteaux résidentiels et leurs aménagements extérieurs. Il convient aussi de renouveler ou renforcer les vergers.

#### Organiser l'accueil des promeneurs occasionnels

Il y a lieu d'organiser les réseaux de mobilité et les stationnements, ainsi que des compléments en petites infrastructures d'accueil afin de gérer au mieux le flux des visiteurs. Tout nouvel aménagement ou installation doit s'intégrer dans le contexte paysager.

**P1111**

# Paysage d'importance cantonale : Rive Nord du lac de Morat

**ETAT DE COORDINATION**

Coordination réglée

**THÈME RATTACHÉ**

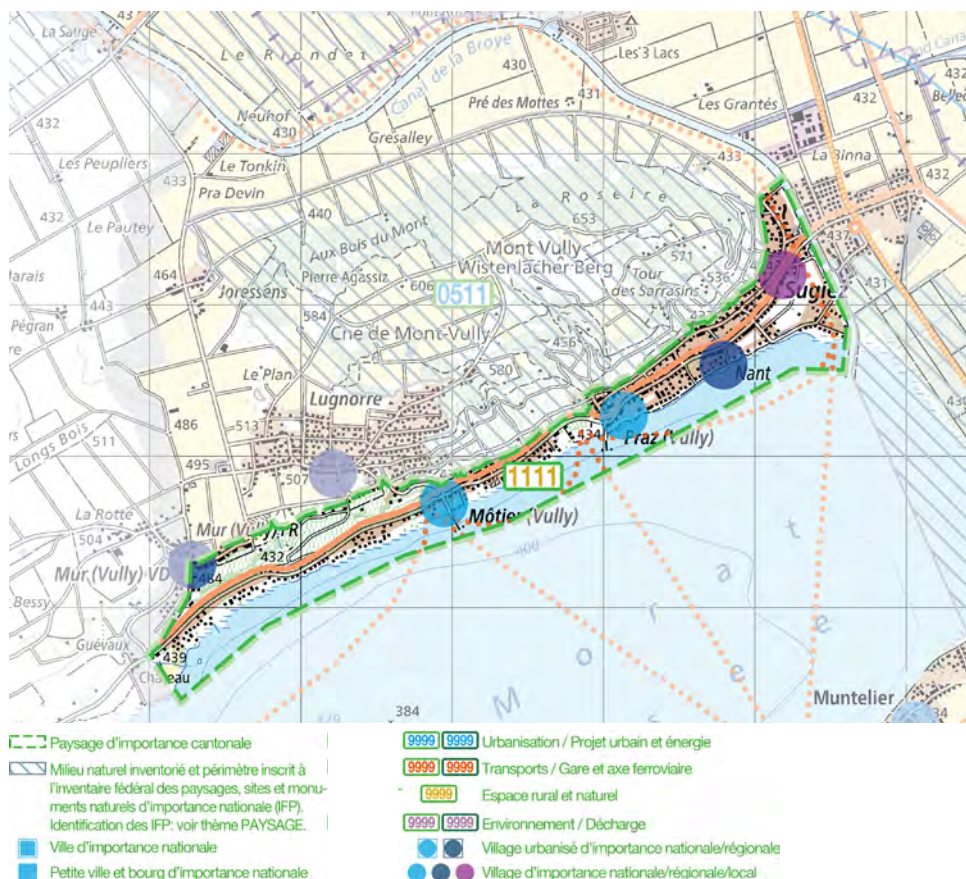
Paysage

**COMMUNE SUR LAQUELLE S'IM-PLANTE LE PROJET**

Mont-Vully

**AUTRE INSTANCE CONCERNÉE**

Association des communes du district du Lac



## 1. Description du projet

Le paysage Rive Nord du lac de Morat est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce paysage s'organise le long du lac de Morat qui, situé en avant-plan, lui confère une identité particulière. Les vues ouvertes et dégagées sur le lac de Morat apportent un calme et une horizontalité qui tranchent avec le relief alentour. Ce périmètre d'importance cantonale complète l'IFP Mont Vully. Il est constitué de quatre grandes composantes paysagères successives : les rives du lac, les quartiers résidentiels et leurs jardins, les villages-rue et les vignobles. La région offre de nombreuses possibilités d'activités de loisirs et de tourisme (activités sportives, nautiques et de pêche liées au lac, activités liées au patrimoine historique, culturel, viticole ou naturel). Les nombreux itinéraires de mobilité douce permettent de profiter de ce cadre de vie.

## Des villages-rue d'une importante valeur patrimoniale

Les villages-rue sont d'une qualité particulière due tant à leur typologie propre (nombreux sites ISOS) qu'à la présence de nombreux bâtiments protégés au titre du recensement des biens culturels. Le caractère des villages est attribuable également à la présence en leur sein de caves et d'autres activités artisanales traditionnelles liées aux activités viticoles.

### Vignobles

Les vignobles situés sur les pentes du mont Vully se composent de nombreux éléments caractéristiques liés à cette culture (murs de vigne, escaliers en pierres, capites, clos et maisons patriciennes vigneronnes) et sont entrecoupés de haies et de forêts dans la partie ouest. Ces vignobles sont porteurs d'un sentiment d'appartenance et d'identification notable à la région.

### Un espace de transition résidentiel

Un espace de transition, composé de quartiers résidentiels à faible densité et de leurs jardins, ainsi que de vignes et de cultures agricoles, sépare la rive des villages-rues.

### Les rives du lac

Sur les rives du lac, des secteurs aménagés pour des activités touristiques alternent avec des tronçons naturels riches de nombreux milieux de vie pour la faune. La rive est arborisée sur une grande longueur.

## 3. Objectifs spécifiques

### Préserver le caractère des villages de vignoble

Les villages-rues aux fortes valeurs patrimoniales méritent d'être préservées. Les activités artisanales traditionnelles liées notamment à la production viticole au cœur des villages sont à maintenir et soutenir. L'aménagement des places publiques dans les zones village mérite une attention particulière pour soutenir ce caractère de village de vignoble.

### Préserver les vignes et leur visibilité

Les secteurs de vignes et leurs éléments patrimoniaux caractéristiques sont à maintenir. De plus, il faut veiller à garder les vignes visibles depuis le lac ainsi que les points de vues majeurs à l'intérieur du PIC.

## Veiller à un développement de qualité des secteurs résidentiels

Les secteurs en développement doivent garantir une harmonie du bâti. Il convient de garder des espaces ouverts entre les rives du lac et la zone résidentielle. La linéarité du paysage dans la partie entre Nant et la limite sud du périmètre doit rester lisible dans son ensemble.

La configuration du paysage en composantes linéaire et parallèles mérite une attention toute particulière afin d'en préserver l'organisation, en maintenant des espaces verts ou d'autres structures paysagères entre rive et villages ou la forme des villages-rue.

## Trouver un équilibre entre l'offre touristique, la gestion des loisirs et les milieux naturels

Dans l'objectif d'accueillir et de gérer au mieux le flux des visiteurs, il convient d'organiser le réseau de mobilité et les stationnements ainsi que les petites infrastructures d'accueil. Il convient de rendre possible l'accès aux zones fréquentées dans certains secteurs uniquement, et d'en préserver d'autres et de réduire la pression sur la faune et la flore afin de protéger des milieux naturels de qualité.

## Aménager un sentier le long des rives du lac

Pour soutenir l'aspect linéaire de ce paysage et pour permettre de l'appréhender, il convient d'aménager un sentier le long de rives du lac. Ce sentier servira de transition entre le lac et les secteurs construits.



**P1112**

# Paysage d'importance cantonale : Terrasses de Cheyres-Châbles-Font

## ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

## THÈME RATTACHÉ

Paysage

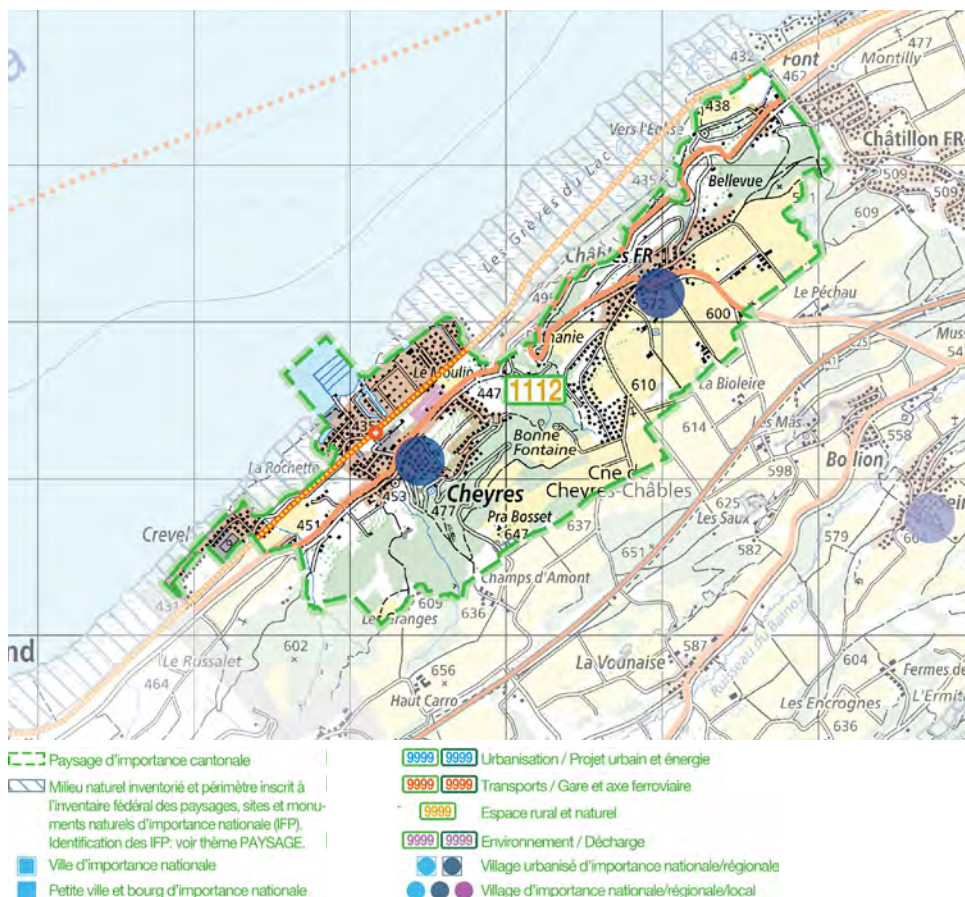
## COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET

Estavayer

Cheyres-Châbles

## AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

COREB



## 1. Description du projet

Le paysage Terrasses de Cheyres-Châbles-Font est un paysage d'importance cantonale (PIC).

## 2. Justification de la localisation

Ce paysage est intimement lié au lac, dont les rives et les roselières sont protégées par l'IFP et le site marécageux de la Grande Cariçaie d'importance internationale. Outre les terrasses viticoles typiques, ce paysage se caractérise par une diversité d'entités paysagères qui composent une mosaïque aux multiples facettes tant naturelles, qu'agricoles ou bâties.

D

## Un paysage de terrasses viticoles particulier

Les terrasses de vignes, formées par des processus fluvio-glaciaires et anthropiques alternent avec des secteurs boisés, des haies et de petites surfaces agricoles. Cette mosaïque crée une atmosphère rare à l'échelle cantonale. La topographie irrégulière de ce secteur, formée par des terrasses viticoles ponctuellement interrompues par des cours d'eau, crée des conditions microclimatiques spécifiques selon l'exposition des pentes et des habitats favorables à de nombreuses espèces animales et végétales. Les spécificités géomorphologiques et climatiques de la région appellent une forme d'exploitation viticole traditionnelle en terrasses.

## Un ensemble de structures paysagères pérennes

Les vergers, les arbres isolés et les haies contribuent à la qualité de l'arrière-plan du paysage IFP de la Grande Cariçaie. Ces éléments arborés structurent l'ensemble du paysage et contribuent à sa typicité et à sa rareté.

## Un balcon panoramique privilégié sur la Grande Cariçaie et le lac de Neuchâtel

Les terrasses situées à différents niveaux offrent une variété de points de vue sur la Grande Cariçaie, le lac de Neuchâtel et le Jura. Le secteur de Font offre un dégagement sur le lac et constitue la porte d'entrée de ce site. Le château de Font et son église romane du XIIe siècle, au sommet d'une colline viticole, font partie des éléments paysagers notables du périmètre et sont rehaussés par l'écrin lacustre.

### 3. Objectifs spécifiques

#### Maintenir les terrasses viticoles

Les structures de terrasses viticoles soutenues par des murs de pierres dominant la Grande Cariçaie doivent être entretenues dans les règles de l'art et remises en état pour maintenir la vigne (talus structurants et murs en pierres sèches) sur le long terme.

#### Préserver la mosaïque territoriale des différentes entités paysagères

Il convient de rechercher un équilibre harmonieux lors du développement des différentes utilisations du territoire, de garantir une qualité d'intégration paysagère des nouvelles constructions et le maintien ou le renforcement des structures paysagères pérennes et du patrimoine arboricole.

## Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage

Les points de vue existants sur le paysage de la Grande Cariçaie et sur le patrimoine caractéristique des villages des rives Sud du lac de Neuchâtel méritent d'être préservés et valorisés.

## Organiser l'accueil touristique par la mobilité douce

Dans l'objectif d'accueillir et de gérer au mieux le flux des visiteurs, il convient d'organiser le réseau de mobilité douce et les stationnements ainsi que les petites infrastructures d'accueil. Des itinéraires de mobilité douce doivent être développés entre différents points de vue d'intérêt. Il convient de rendre possible l'accès aux zones fréquentées dans certains secteurs uniquement et d'en préserver d'autres afin de réduire la pression sur la faune et la flore et de protéger des milieux naturels de qualité. Les différents secteurs et leurs usages doivent être bien définis.

