



Plan sectoriel de la navigation

Plan sectoriel de la navigation de plaisance pour
la partie bernoise des lacs de Bienne et de Neu-
châtel

Légende :

Texte nouveau

~~Texte effacé~~

Impressum

Édition

Direction de l'intérieur et de la justice du canton de Berne (DIJ)

Distribution

Office des affaires communales et de l'organisation du territoire

Nydegasse 11/13

3011 Berne

Téléphone 031 633 77 30

Courriel : agr.info@be.ch

Internet

Page principale : <https://www.dij.be.ch>

Table des matières

1.	Introduction	4
1.1	Mandat	4
1.2	Principes d'aménagement.....	4
1.3	Objet du plan sectoriel	5
1.4	Caractère contraignant du plan sectoriel.....	5
1.5	Périmètre de planification	5
1.6	Procédure	5
2.	Contexte	6
2.1	Vue d'ensemble	6
2.2	Plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993	6
2.3	Mise en œuvre de la loi sur les rives des lacs et des rivières	8
2.4	Plan sectoriel Biodiversité.....	8
2.5	Planification stratégique de la revitalisation des rives des lacs.....	9
2.6	Plan directeur régional	10
2.7	Intérêts relatifs à l'utilisation et à la protection.....	10
2.8	Aspects juridiques	11
3.	Contenu des dispositions	14
3.1	Vue d'ensemble	14
3.2	Places d'amarrage	14
3.3	Navigation de plaisance	17
4.	Mise en œuvre et développement	17
4.1	Vue d'ensemble	17
4.2	Instructions et recommandations aux communes	17
4.3	Mandats aux Tâches des services cantonaux concernés	18
4.4	Controlling et actualisation.....	19
5.	Fiches d'objet	22
5.1	La Neuveville : secteur du « Prapion »	24
5.2	La Neuveville : secteur des « Marnins »	25
5.5	Bienne – Nidau : secteur bord du lac à Nidau / Thielle.....	29
5.6	Port : secteur du canal Nidau-Büren	31
5.7	Gampelen : secteur de la baie du Fanel	32
5.8	Gampelen : secteur « Zihlbrücke ».....	34
5.9	Gals : secteur « Chalchhof »	36
5.10	Gléresse: « Chalchhofenlänti » et « Lariaulänti »	37
5.11	Täuffelen-Gerolfingen	39
5.12	Port de Vinelz	41

1. Introduction

1.1 Mandat

Le plan directeur concernant les places d'amarrage pour la partie bernoise des lacs de Bienne et de Neuchâtel (ci-dessous plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993) a été arrêté le 22 septembre 1993 par le Conseil-exécutif. Alors qu'il était initialement prévu de l'intégrer dans les plans d'affectation, il n'a été mis en œuvre que dans quelques projets spécifiques. À la suite d'une décision sur recours rendue le 21 décembre 2007 par l'Office juridique **de ce qui était alors** la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (OJ/TTE n° 110/2007/68), ce plan directeur ne peut plus servir de base pour autoriser des places d'amarrage, mais un plan d'affectation contraignant pour les propriétaires fonciers entré en force est requis à cet effet.

Afin de permettre aux communes d'élaborer les bases d'aménagement nécessaires, sous forme d'un plan de quartier ou d'une révision du plan de protection des rives, le 7 septembre 2011, le Conseil-exécutif a chargé l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT), en tant que service compétent de **la Direction alors nommée** Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques (JCE), de remplacer les plans directeurs des places d'amarrage pour la partie bernoise des lacs de Bienne et de Neuchâtel ainsi que pour les lacs de Thoune et de Brienz en vigueur par des plans sectoriels cantonaux (ACE 1516/2011).

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance de 2013 a été conçu pour fournir aux communes les éléments leur permettant d'élaborer les bases d'aménagement nécessaires aux autorisations pour les installations d'infrastructure destinées aux bateaux. Entré en vigueur en 2013, il a remplacé les plans directeurs sur les places d'amarrage des années 1990. Il avait aussi été demandé à ce qui était alors la JCE de rédiger, parallèlement à l'élaboration des plans sectoriels, un manuel devant aider les communes à intégrer les plans sectoriels cantonaux à leurs plans d'affectation. Le plan sectoriel de la navigation de plaisance a un horizon de planification de 15 à 20 ans. Les modifications intervenant dans l'intervalle, telles que la mise en œuvre de plans communaux et les adaptations aux nouvelles bases, ont donné lieu à l'actualisation du plan en 2024. Les fondements de 2013 demeurent inchangés.

~~Parallèlement à l'élaboration des plans sectoriels, la JCE a été chargée d'élaborer **a élaboré** un manuel devant aider les communes à intégrer les plans sectoriels cantonaux dans leurs plans d'affectation. Par ailleurs, les organes compétents de la JCE, ainsi que de la Direction de l'économie publique (ECO), de celle des travaux publics, des transports et de l'énergie, et de celle de la police et des affaires militaires, ont été chargés :~~

- ~~— de réexaminer et de compléter l'inventaire des frayères ;~~
- ~~— d'étudier la faisabilité d'une banque de données géoréférencée concernant la navigation de plaisance ;~~
- ~~— d'examiner la nécessité d'adapter l'ordonnance du 23 janvier 1989 concernant les commissions cantonales de planification pour la navigation sur les lacs et les rivières (OCNLR ; RSB 701.52) ou d'éventuelles autres bases légales.~~

1.2 Principes d'aménagement

Conformément au rapport concernant l'arrêté du Conseil-exécutif du 7 septembre 2011, l'actualisation des bases d'aménagement pour la navigation de plaisance doit respecter les principes suivants :

- Les contingents en vigueur pour les places d'amarrage privées ne devraient en principe pas être augmentés. Ils peuvent en revanche être déplacés à l'intérieur du périmètre d'aménagement concerné.

- Outre le nombre, la distribution et la capacité des places d'amarrage et des installations portuaires, il convient dans toute la mesure du possible de réglementer de manière judicieuse, au niveau de l'aménagement, les nouvelles formes de sport ainsi que les nouveaux moyens de transport et les nouvelles installations sur les lacs.
- Il convient de tenir compte des intérêts de la protection de la nature et du paysage, de la **pêche professionnelle et de la pêche de loisir**, du service public de navigation de ligne, du tourisme, de l'aménagement des eaux et de l'archéologie, tout comme des besoins de la population en matière de loisirs et de détente.
- Les représentants des intérêts ci-dessus et des régions d'aménagement ou des conférences régionales concernées doivent être associés aux travaux.
- Il convient de déterminer au cours des travaux qui examinera et assurera à l'avenir la mise en œuvre des bases d'aménagement, et de quelle manière (controlling).

1.3 Objet du plan sectoriel

Ainsi que le prévoit l'article 99 de la loi cantonale sur les constructions¹, le plan sectoriel cantonal fixe d'importantes conditions relatives à la navigation, et notamment les principes spatiaux de l'amarrage de bateaux. Il tient à cet égard compte des intérêts de l'utilisation et de la protection sur les lacs et le long de leurs rives.

En ce qui concerne la navigation et l'utilisation des eaux pour les activités de sport et de détente, le plan sectoriel, dans sa teneur actuelle, se limite à **présenter, à titre indicatif, les** ~~à la question des~~ zones interdites à la navigation **existantes** (cf. détails au **point 3.1**).

1.4 Caractère contraignant du plan sectoriel

Le présent plan sectoriel est contraignant pour les autorités du canton et des communes, ainsi que pour les conférences régionales et pour les organisations compétentes en matière d'aménagement régional. Sont notamment contraignantes les dispositions de la carte du plan sectoriel ainsi que **les points 3** (contenu des dispositions), **4** (mise en œuvre et développement) et **5** (fiches d'objet) du rapport, les autres **points** ayant un caractère explicatif.

1.5 Périmètre de planification

Le présent plan sectoriel inclut la partie bernoise des lacs de Bienne et de Neuchâtel, le canal de la Thielle entre les deux lacs, le canal Nidau-Büren entre le lac de Bienne et l'écluse de Port, ainsi que la Thielle.

1.6 Procédure

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance pour la partie bernoise des lacs de Bienne et de Neuchâtel de 2013 a été élaboré avec le soutien d'un groupe de suivi comprenant des représentants des principaux secteurs d'intérêts et de l'organe responsable de l'aménagement régional (région see-land.biel/bienne).

La procédure de participation qui a eu lieu du 29 mai au 16 août 2012 a permis aux organisations, aux particuliers, aux entreprises, aux communes, aux services cantonaux et aux cantons limitrophes de

¹ Loi sur les constructions du 9 juin 1985 (LC ; RSB 721.0)

prendre une première fois position. Les réponses reçues ont été analysées et intégrées au plan sectoriel remanié et au nouveau manuel destiné aux communes (voir le rapport récapitulatif de la procédure de participation du 14 décembre 2012).

Dans le cadre de la seconde consultation, qui a lieu du 17 décembre 2012 au 18 mars 2013, les autorités communales et les organisations intéressées, ainsi que les services cantonaux et les cantons voisins concernés ont pu à nouveau prendre position sur les résultats de la procédure de participation, sur le remaniement du plan sectoriel et sur le manuel. Les résultats de cette seconde consultation et les adaptations qu'elle a entraînées ont été regroupés dans le rapport du 14 juin 2013, intitulé « Résultats de la seconde consultation », sauf dans le cas des prises de position internes à l'administration.

2. Contexte

2.1 Vue d'ensemble

L'élaboration du plan sectoriel est fondée sur diverses études concernant :

- l'amarrage des bateaux (répartition des places d'amarrage, mise en œuvre des dispositions et des mesures définies dans le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993) ;
- les plans de protection des rives conformément à la loi sur les rives des lacs et des rivières² (contenu, mesures, stade de réalisation) ;
- les contenus des plans (directeurs) régionaux pertinents ;
- les intérêts inhérents aux différentes utilisations et à la protection à prendre en compte dans le plan sectoriel ;
- les bases légales s'appliquant à l'amarrage des bateaux.

De nouvelles bases élaborées depuis l'édiction du plan sectoriel en 2013 doivent être prises en compte dans le remaniement et l'actualisation du plan, en particulier :

- le plan sectoriel Biodiversité (2019) ; ordonnances sur les bas-marais, sur les zones alluviales et sur les sites marécageux ;
- la cartographie écomorphologique des rives des trois grands lacs bernois (2019) et la planification stratégique de la revitalisation des rives des lacs ;
- le relevé numérique précis du fond des trois grands lacs bernois (relevés bathymétriques de la topographie subaquatique, 2020).

2.2 Plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993

2.2.1 Généralités

Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 sert de fondement à l'actualisation des bases d'aménagement. Ce plan directeur s'appuyait sur un meilleur recensement des places d'amarrage que celui de la navigation de plaisance arrêté en 1985. Il incluait pour la première fois les places d'amarrage situées sur des propriétés privées et tenait compte des plans directeurs des rives des lacs et des rivières entrés en vigueur en 1985.

² Loi du 6 juin 1982 sur les rives des lacs et des rivières (LRLR ; RSB 704.1)

2.2.2 Contenu des dispositions

Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 a avant tout donné lieu à un traitement approfondi et très détaillé des places d'amarrage sur les eaux, à l'exclusion des places à sec situées sur le rivage.

Il incluait :

- la désignation précise des places d'amarrage pour les tronçons de rive le long desquels l'existence de ces places correspondait à l'affectation du rivage ;
- la désignation globale de places d'amarrage existantes ou prévues dans le cadre de l'aménagement général d'un secteur dans lequel il est nécessaire de coordonner l'existence de ces places avec l'affectation du rivage ;
- la réglementation contraignante du nombre maximum de places d'amarrage admissibles par commune et par tronçon de rive.

Il désignait également, à titre indicatif, les zones des lacs dans lesquelles la navigation était interdite ou devait l'être.

2.2.3 Vue d'ensemble des mesures concernant l'amarrage des bateaux

Dans l'ensemble, le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait une augmentation minime du nombre des places d'amarrage, qui allaient passer d'environ 3900 à 4200. Les mesures prévues se limitaient pour l'essentiel à la désignation :

- de sites pour lesquels la création de nouvelles places d'amarrage était prévue grâce à une nouvelle construction (Gléresse, Ipsach) ou à l'extension (Bienne, Täuffelen) d'installations portuaires existantes ;
- de tronçons de rive le long desquels il était nécessaire de déplacer des places d'amarrage existantes, pour permettre le passage d'un chemin longeant directement la rive ou le rétablissement de rives proches de l'état naturel par exemple) ;
- de tronçons de rive le long desquels des bouées d'amarrage supplémentaires étaient prévues (Douanne/Daucher).

2.2.4 État de la mise en œuvre

Sur la base du plan directeur de 1993, le port de petite batellerie de Bienne et le port de Täuffelen ont été agrandis, le port d'Ipsach a été construit et les nouveaux emplacements de bouées prévus à Douanne/Daucher ont été aménagés en grande partie réalisés. Le plan sectoriel de 2013 a permis d'édicter des bases en matière d'aménagement pour de nouvelles installations concernant le canal de Nidau-Büren à Port et le canal de la Thielle à Gals. La mise en œuvre des projets n'a cependant pas (encore) eu lieu.

Quelques autres projets n'ont par contre pas pu être concrétisés, notamment

- la construction du port de Gléresse, dont la réalisation requiert le déplacement de la voie de chemin de fer dans le tunnel de Gléresse ; ce projet a été abandonné par la commune depuis ;
- le déplacement des places d'amarrage situées dans des zones riveraines protégées à La Neuveville, Lüscherz et Täuffelen ;
- le déplacement de places d'amarrage de l'ancienne Thielle vers une nouvelle installation portuaire à Nidau.

Dans l'ensemble, les contingents attribués dans le plan directeur concernant les places d'amarrage

de 1993 ont été largement utilisés, et même dépassés dans certaines communes. Ils ne l'ont toutefois pas été à Gléresse et Täuffelen en raison des projets non réalisés.

2.3 Mise en œuvre de la loi sur les rives des lacs et des rivières

2.3.1 Plans directeurs des rives des lacs et des rivières

Conformément à la loi sur les rives des lacs et des rivières, le canton de Berne a arrêté en 1985 des plans directeurs des rives des lacs et des rivières. Ces derniers incluent, à titre d'instructions aux communes chargées d'élaborer des plans de protection des rives, des prescriptions concernant :

- la délimitation de zones de protection des rives dans les régions exemptes de constructions et des limitations des possibilités de construire dans les régions pourvues de constructions ;
- la délimitation de surfaces libres mises à la disposition de la collectivité pour la détente et le sport ;
- le tracé d'un chemin de rive continu.

Il définissait également des mesures destinées à maintenir et à rétablir des rives proches de l'état naturel.

2.3.2 Plans de protection des rives dans le périmètre du plan sectoriel

Des plans de protection des rives approuvés sont actuellement disponibles pour la plupart des tronçons de rive des lacs de Bienne et de Neuchâtel ainsi que du canal Nidau-Büren. Dans les plans élaborés en partie après 1993, c'est-à-dire après l'entrée en vigueur du plan directeur concernant les places d'amarrage, le tracé du chemin de rive diverge dans certaines communes de celui prévu dans le plan directeur des rives des lacs et des rivières. En outre, les plans de protection des rives assurent le long de nombreux tronçons la protection des terrains adjacents à la rive. Il en résulte des conditions différentes de celles prévalant dans le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993. Il y a notamment des tronçons de rive pour lesquels :

- il est possible de renoncer à un déplacement de places d'amarrage prévu en relation avec le tracé du chemin de rive ;
- la réalisation de nouvelles places d'amarrage n'est plus possible compte tenu des limitations des possibilités de construire actuellement en vigueur.

2.3.3 Conclusion

Sur la base des plans de protection des rives réalisés en vertu de la LRLR, une importante clarification des conditions auxquelles sont soumises les places d'amarrage a pu être effectuée ~~ces dernières années~~ **avant 2013**. Le nouveau plan sectoriel devra notamment tenir compte des tronçons de rive pour lesquels :

- la mise en œuvre du plan de protection des rives requiert une concentration des places d'amarrage actuelles ;
- un changement d'affectation modifiant la situation concernant la réalisation de nouvelles places d'amarrage ou le déplacement de places existantes est prévu.

2.4 Plan sectoriel Biodiversité

Le Conseil-exécutif du canton de Berne a approuvé le plan sectoriel Biodiversité en 2019.

Ce plan s'inscrit dans une stratégie globale. Il indique à qui incombent quelles tâches légales dans le domaine visé et comment s'y prendre pour les accomplir conjointement. Sa principale valeur ajoutée réside dans le fait qu'il présente la première vue d'ensemble de toutes les activités et surfaces pertinentes pour la biodiversité sur la totalité du territoire cantonal. Il a également pour but de mener à bien les tâches restantes dans la mise en œuvre des inventaires fédéraux. Le plan sectoriel Biodiversité fixe les périmètres de mise en œuvre des cinq inventaires fédéraux ayant une valeur obligatoire pour les autorités. Il en va de même de la désignation des corridors faunistiques d'importance régionale ou suprarégionale.

Les aspects suivants du plan sectoriel Biodiversité sont particulièrement pertinents pour le plan sectoriel de la navigation de plaisance :

- habitats dignes de protection dans les cours et les plans d'eau et sur leurs rives ;
- espèces dignes de protection dans les cours et les plans d'eau et sur leurs rives ;
- réserves et aires de protection de la faune, p. ex. zones alluviales, corridors faunistiques ;
- qualité des eaux.

Dans ses mesures en particulier, le plan sectoriel Biodiversité donne des consignes explicites ou implicites sur la protection à accorder aux habitats et aux espèces dans les cours et les plans d'eau ainsi que sur leurs rives. Il a ainsi des répercussions directes par exemple sur la définition des secteurs d'exclusion dans le plan sectoriel de la navigation de plaisance. Une pondération globale doit permettre de contrebalancer les différents intérêts de la protection et de l'affectation aux besoins publics au sens de la législation sur les rives des lacs et des rivières.

2.5 Planification stratégique de la revitalisation des rives des lacs

Le droit suisse de la protection des eaux a été révisé en 2011. Depuis, la renaturation des rivières et des lacs est inscrite dans la loi sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20) et dans l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201). Les cantons doivent veiller à revitaliser les eaux et, ce faisant, tenir compte des bénéfices de ces interventions pour la nature et le paysage ainsi que de leurs répercussions économiques (art. 38a LEaux).

Les cantons réunissent les bases nécessaires pour planifier les revitalisations des eaux. Ces bases comprennent notamment des données sur l'état écomorphologique des eaux, sur les installations sises dans l'espace réservé aux eaux ainsi que sur le potentiel écologique des eaux et leur importance pour le paysage (art. 41d, al. 1 OEaux). Dans une planification établie pour une période de 20 ans, les cantons fixent les tronçons de cours d'eau et les portions de rives d'étendues d'eau à revitaliser, le type de mesures à prendre et les délais pour les réaliser. Ils accordent la priorité aux revitalisations dont l'utilité

- a) est grande pour la nature et le paysage ;
- b) présente un rapport avantageux au vu du coût prévisible ;
- c) est accrue grâce à l'action conjointe d'autres mesures de protection de biotopes naturels ou de protection contre les crues (art. 41d, al. 2 OEaux).

La planification stratégique de la revitalisation des rives des lacs a été adoptée par le canton de Berne au 31 décembre 2022 et approuvée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Elle tient lieu de base, d'une part, pour le subventionnement par la Confédération de projets de revitalisation et, d'autre part, pour les plans dans les secteurs des rives et des lacs lacustres). Les projets de revitalisation doivent être élaborés dans le respect de la pesée des différents intérêts de protection et d'affectation aux besoins publics au sens de la législation sur les rives des lacs et des rivières.

2.6 Plan directeur régional

~~La surface du lac, de même que les processus et les affectations ayant des répercussions sur l'organisation du territoire qui sont en rapport avec elle, est dans la plupart des cas exclue des plans directeurs régionaux car elle ne fait pas partie du territoire des communes. Le nouveau plan directeur «Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel – Seeland 2012» (CRTU de la région see-land.biel/bienne) constitue une exception; il contient notamment les dispositions suivantes relatives aux eaux :~~

- ~~— désignation de secteurs affectés prioritairement à la protection de la nature et du paysage dans les zones riveraines (inclut également la fiche de mesure C5);~~
- ~~— élaboration d'un projet d'utilisation et d'aménagement des rives du lac, incluant les éléments principaux en matière d'installations de détente et de zones de régénération (fiche de mesure C2);~~
- ~~— élaboration d'un projet d'utilisation et d'aménagement des rives des rivières (fiche de mesure C3).~~

La Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland (2021) et le projet d'agglomération Bienne/Lyss (PA4, 2021) contiennent des mesures coordonnées pour protéger les rives des lacs de Bienne et de Neuchâtel. Elles ont pour but de préserver et développer les grandes richesses naturelles et paysagères de ces rives ainsi que de renforcer et canaliser les usages récréatifs. Certaines des mesures figurant dans ces deux instruments concernent les lacs de Bienne et de Neuchâtel :

- zones de protection du paysage A et B le long des rives des lacs (CRTU fiche de mesures L-Schu. 1) ;
- enrichissement écologique des rives des lacs, notamment par des mesures d'aménagement (PA4 fiche de mesures L-Ü.1 et CRTU fiche de mesures L-Ü.2) ;
- revalorisation des espaces verts et des rives des lacs qui marquent le paysage (PA4 fiche de mesures L-Ü3) ;
- création d'espaces libres attrayants dans l'agglomération Bienne/Lyss (PA4 fiche de mesures L-Ü4) ;
- préservation et développement de la diversité écologique (CRTU fiche de mesures L-Ü6) ;
- préservation et développement des espaces verts et des zones de mise en réseau caractéristiques de la zone urbaine (PA4 fiche de mesures L-Gr.1).

Parallèlement à l'actualisation du plan sectoriel de la navigation de plaisance, la région see-land.biel/bienne se fonde sur la CRTU pour élaborer un concept de développement des rives des lacs de Bienne et Neuchâtel (fiches de mesures L-Ü.1 et L-Ü.2). Ce concept est en lien avec la planification stratégique de la revitalisation des rives des lacs mise au point par le canton. Il convient d'en tenir compte dans la mise en œuvre des mesures issues du plan sectoriel de la navigation de plaisance.

~~Ce plan directeur et les contenus de la carte qui l'accompagne~~ Les contenus de la CRTU et du PA4 ont été pris en compte lors de l'élaboration du plan sectoriel, par exemple lors de la subdivision du rivage en secteurs d'exclusion, secteurs de consolidation et secteurs à examiner (cf. point 3.2), lors de l'établissement des fiches d'objet (cf. point 5) et lors de la désignation de zones interdites à la navigation dont il convient d'examiner l'extension. Les effets des futurs projets d'utilisation et d'aménagement des rives des lacs et des rivières ~~présentés dans les fiches de mesures C2 et C3~~ pourront également être intégrés dans le cadre du développement du plan sectoriel.

2.7 Intérêts relatifs à l'utilisation et à la protection

Parallèlement à la clarification de la situation de départ, l'analyse et la prise en compte des éléments suivants constituent une base importante des dispositions du nouveau plan sectoriel :

- intérêts du tourisme ;

- besoins de la population en matière de loisirs et de détente ;
- service public de navigation de ligne et chalands ; **il convient de tenir compte de l'impact des remous provoqués par les bateaux à moteur et la navigation de ligne concessionnaire (p. ex. matières en suspension, vitesse d'écoulement) ;**
- pêche **professionnelle**, frayères ;
- **pêche de loisir ;**
- protection de la nature et du paysage ;
- protection des migrateurs et des oiseaux d'eau ;
- conservation des sites / protection des monuments ;
- protection des sites archéologiques et des lieux de découvertes **selon l'inventaire actuel (en particulier les sites du bien sériel du patrimoine mondial de l'Unesco « Sites palafittiques préhistoriques »)**
- élimination des bois flottants et autres utilisations d'intérêt public.

Les délimitations territoriales tenant compte des intérêts de la protection de la nature et du paysage se fondent sur

- les inventaires des biotopes de la Confédération,
- l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP),
- l'inventaire fédéral des réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale,
- **les réserves naturelles cantonales,**
- **les inventaires des biotopes cantonaux,**
- les roselières recensées dans la carte de couverture du sol de la Mensuration officielle. **En outre, l'OACOT a procédé en 2022 à un recensement numérique des roselières sur la base de vues aériennes récentes,**
- **les zones régionales de protection du paysage et de protection de la faune sauvage.**

Ont également été pris en compte :

- les frayères recensées dans les cartes de l'Inspection de la pêche (lac de Bienne) ;
- l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) et le recensement architectural cantonal ;
- les périmètres de protection archéologiques ;
- les lignes et les installations importantes du service public de navigation ;
- les débarcadères et les places de transbordement destinés au transport des bois flottants.

Le modèle numérique précis du fond du lac (relevés bathymétriques de la topographie subaquatique) est une autre base qui n'existait pas lors de l'édiction du plan sectoriel de la navigation de plaisance de 2013 et dont il s'agit de tenir compte.

2.8 Aspects juridiques

2.8.1 Principales bases légales

a) Droit de la navigation

Dans le canton de Berne, la réglementation de la navigation sur les lacs et l'élaboration des bases d'aménagement requises à cet effet ont pour bases principales la loi du 19 février 1990 sur la navigation et l'imposition des bateaux (loi sur la navigation ; RSB 767.1) **ainsi que l'ordonnance sur la perception de redevances pour l'usage commun accru ou l'usage particulier des voies d'eau publiques**

(ORUVE ; RSB 767.25 ; art. 3, 8 et 27). ~~Cette dernière~~ La loi habilite le Grand Conseil, dans la mesure où l'intérêt public l'exige, à restreindre la navigation et à édicter certaines autres restrictions (art. 2). Elle réglemente l'usage commun accru et particulier des voies d'eau publiques sous forme d'installations destinées à la navigation et aux sports nautiques (art. 8) ainsi que l'octroi d'autorisations d'ancrage ou de places d'amarrage (art. 10 s.).

b) Bases légales de la Confédération

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance doit toutefois remplir diverses fonctions transversales qui relèvent de nombreuses autres bases légales. Il vise en premier lieu à coordonner et harmoniser les différents intérêts, publics d'une part et privés d'autre part, résultant des diverses bases légales de manière à ce qu'ils puissent par la suite être mis en œuvre aussi simplement que possible dans les plans d'affectation communaux.

Au niveau fédéral, c'est en premier lieu les prescriptions de la loi sur l'aménagement du territoire qui sont applicables³. Elles demandent d'une manière générale de préserver le paysage (art. 1, al. 2, lit. a), et notamment de tenir libres les bords des lacs et des cours d'eau et de conserver les sites naturels et les territoires servant au délasserement (art. 3, al. 2, lit. c et d). Il convient donc, conformément à l'article 17, alinéa 1, lettre a, de délimiter des zones de protection au bord des lacs. Enfin, ne serait-ce qu'en application des articles 22 ss, les projets de construction dans l'eau et au bord de l'eau sont soumis à autorisation. La loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451) réglemente les inventaires fédéraux d'objets d'importance nationale (cf. art. 5ss), la protection d'espèces animales et végétales (art. 18 ss), et par là même celle des biotopes si importants dans les zones riveraines, ainsi que, de manière spécifique, la protection de la végétation des rives (art. 21). Au niveau fédéral, il convient en outre d'observer les lois sur la navigation intérieure⁴, sur la protection des eaux⁵, sur la pêche⁶, ainsi que, de manière générale (dispositions transversales), la législation sur la protection de l'environnement⁷ et leurs ordonnances d'application.

c) Bases légales du canton

La législation cantonale sur les constructions⁸ reprend les prescriptions concernant la protection de la LAT et charge les communes de désigner des zones protégées le long des rives des lacs, des rivières et des cours d'eau (art. 86, al. 1 LC) et de n'y admettre que des constructions compatibles avec le but des mesures de protection et dont l'implantation est imposée par leur destination (art. 86, al. 3 LC). L'article 11 LC réglemente par ailleurs l'admissibilité de constructions sur les eaux et dans les zones riveraines protégées et prévoit à l'alinéa 4 que les installations portuaires, les débarcadères, les places d'amarrage de bateaux, les places à sec pour les bateaux, les bouées d'amarrage ainsi que les installations destinées à la natation et aux sports nautiques ne peuvent être autorisés que dans la mesure où aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose et où les eaux sont réservées à cet effet. ~~Selon la jurisprudence aujourd'hui en vigueur, ce qui précède présuppose la création de bases suffisantes en matière d'aménagement du territoire.~~ Selon l'article 16 OC, les communes désignent dans leurs plans d'affectation les eaux sur lesquelles des installations peuvent être autorisées, dans la mesure où les plans sectoriels cantonaux de la navigation de plaisance le prévoient. Dans le canton de Berne, les zones riveraines protégées au sens de l'article 11, alinéa 1 LC sont définies avant tout par la loi sur l'aménagement des eaux⁹ et la loi sur les rives des lacs et des rivières (cf. art. 11, al. 3 et 4 LC). Il convient de tenir compte du fait que les prescriptions applicables à cet égard donnent souvent lieu à des divergences s'agissant des distances minimales aux cours d'eau.

³ Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (loi sur l'aménagement du territoire, LAT ; RS 700)

⁴ Loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI ; RS 747.201)

⁵ Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20)

⁶ Loi fédérale du 21 juin 1991 sur la pêche (LFSP ; RS 923.0)

⁷ Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE ; RS 814.01)

⁸ Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC ; RSB 721.0) ; ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC ; RSB 721.1)

⁹ Loi du 14 février 1989 sur l'entretien et sur l'aménagement des eaux, loi sur l'aménagement des eaux (LAE ; RSB 751.11)

2.8.2 Plans d'affectation communaux

C'est donc dans les plans d'affectation communaux qu'il convient, sur la base des nombreuses dispositions du droit supérieur, de régler de manière plus détaillée la possibilité d'autoriser des travaux de construction, et notamment des places d'amarrage, dans les zones riveraines. Le plan sectoriel de la navigation de plaisance prévoit à cet effet les dispositions contraignantes pour les autorités requises en vue de la coordination **et indique les surfaces des plans d'eau que les communes ont le droit d'aménager (art. 11, al. 4 LC et art. 16 OC). Dans la plupart des cas, les communes peuvent mettre en œuvre les plans d'affectation nécessaires** dans le cadre des plans de protection des rives au sens des articles 2 ss LRLR. Pour autant que les zones riveraines n'appartiennent pas à une zone à planification obligatoire au sens des articles 92 ss LC et que l'édiction du plan de quartier ne soit pas de la compétence du conseil communal, le plan de protection des rives doit être arrêté sous forme de plan de quartier selon la procédure prévue à l'article 88 LC par l'organe communal compétent pour la réglementation fondamentale en matière de construction (cf. art. 66, al. 2 LC).

Les nouvelles tâches communales d'aménagement ainsi que les dispositions du droit de l'aménagement du territoire et les consignes à prendre en compte sont présentées en détail dans le manuel destiné aux communes élaboré parallèlement au plan sectoriel sur la navigation de plaisance.

2.8.3 Suppression de places d'amarrage

Des recherches approfondies ont été effectuées concernant **les places d'amarrage qui doivent être supprimées dans l'intérêt public. Si une solution à l'amiable ne peut être trouvée avec la ou le propriétaire, une procédure d'expropriation est nécessaire pour qu'il soit possible de** ~~Afin de pouvoir~~ procéder à la suppression de places existantes, autorisées ou pour lesquelles une concession a été accordée dans les règles. **Cela implique** ~~il s'agit d'envisager des expropriations requérant~~ l'édiction d'une zone affectée à des besoins publics contraignante pour les propriétaires fonciers (art. 77 LC). On peut en principe prévoir, moyennant le versement d'une pleine et entière indemnité pour les droits touchés, d'exproprier les propriétaires de places d'amarrage afin, par exemple, de protéger un tronçon de rive d'une valeur exceptionnelle en vue d'en restaurer l'état naturel. Dans la pratique, toutefois, une telle expropriation impliquerait une procédure longue et compliquée (voir à ce sujet le manuel destiné aux communes)¹⁰.

2.8.4 Garantie des droits acquis

Les installations et les constructions dans l'espace réservé aux eaux qui ont été autorisées en vertu de l'article 11, alinéa 4 LC et de l'article 41c, alinéa 1, lettre d'OEaux jouissent d'une garantie limitée des droits acquis. L'entretien des constructions est possible seulement dans les limites de l'autorisation légale.

En ce qui concerne les nouvelles constructions, les réédifications et les travaux d'entretien soumis à permis de construire, le droit bernois est plus strict que le droit fédéral. Cela signifie que les installations et les constructions visées à l'article 11, alinéa 4 LC et à l'article 41c, alinéa 1, lettre d'OEaux ne peuvent être autorisées que sur les eaux réservées à cet effet, c'est-à-dire prévues pour cet usage dans les plans d'affectation, et sur les rives fermes. Par conséquent, il n'est pas possible d'autoriser des constructions et des installations nouvelles, des réédifications et des travaux d'entretien soumis à permis de construire hors d'une zone d'affectation.

¹⁰ Au sujet des expropriations, il faut faire la distinction entre le permis de construire concernant une place d'amarrage et l'autorisation ou la concession pour l'usage commun accru d'une voie d'eau. Dans ce deuxième cas de figure, l'autorité d'octroi du permis de construire, c'est-à-dire l'Office des immeubles et des constructions (OIC), assortit généralement l'autorisation ou la concession de charges : celles-ci prévoient par exemple que l'installation doit disposer d'un permis de construire pour être permanente et que la législation en vigueur au moment considéré est déterminante. Ainsi, si le maintien de l'installation cesse d'être justifié au regard du droit, l'OIC ne prolonge pas l'autorisation ou la concession existante voire l'annule. En pareil cas, il n'engage pas pour autant de procédure d'expropriation, mais se contente de révoquer l'autorisation ou la concession accordée pour la place d'amarrage concernée.

3. Contenu des dispositions

3.1 Vue d'ensemble

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance pour la partie bernoise des lacs de Bienne et de Neuchâtel de 2013 (ci-dessous plan sectoriel de la navigation de plaisance de 2013) se concentre sur la réglementation des places d'amarrage destinées à la navigation de plaisance. Cette réglementation se fait par la désignation de zones riveraines pour lesquelles le plan sectoriel fixe les instructions requises en vue de l'édiction des plans d'affectation qui lui sont subordonnés. **Les zones interdites à la navigation existantes sont désignées à titre indicatif sur la carte du plan sectoriel.** Par ailleurs, le plan sectoriel contient des ~~instructions destinées à~~ **remarques en vue de** l'examen de nouvelles zones interdites à la navigation. Les installations et les lignes du service public de navigation (y compris les ports et les chantiers) sont en outre **elles aussi** mentionnées à titre indicatif.

On ne prévoit, du moins pour le moment, pas d'autres instructions matérielles relatives à la navigation de plaisance ou à l'utilisation des lacs pour de nouveaux types de loisirs. En effet, d'une part les études effectuées ont montré que le besoin de réglementation en la matière est limité, et d'autre part il s'est avéré que les bases légales nécessaires à une intervention sont le cas échéant disponibles, notamment dans les législations cantonale et fédérale relatives à la navigation de plaisance. Si toutefois une réglementation supplémentaire devait s'imposer, le plan sectoriel pourrait être complété dans le cadre d'un remaniement (cf. **point 4.4**).

3.2 Places d'amarrage

3.2.1 Objectifs

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance de 2013 doit permettre la construction de nouvelles places d'amarrage sur des sites adaptés. Il convient en premier lieu de créer des emplacements de remplacement pour des places d'amarrage qui doivent être supprimées dans l'intérêt de rives naturelles dignes de protection ou d'installations riveraines destinées au public. Le plan sectoriel met en outre en évidence des tronçons de rive le long desquels il existe encore un potentiel de développement pour la construction de nouvelles installations dont la réalisation est prévisible.

3.2.2 Catégories de places d'amarrage

La réglementation porte avant tout sur les places d'amarrage situées côté lac et offrant une possibilité d'amarrage de longue durée. Les places situées dans des ports, le long de passerelles ou de rampes de mise à l'eau sont classées dans la catégorie H, et celles reliées à des bouées d'amarrage dans la catégorie B. Par ailleurs, la catégorie G inclut les places d'amarrage pour bateaux de passage destinées à un amarrage momentané. Le plan sectoriel **ne tient pas compte** des places à sec situées sur le rivage.

3.2.3 Réglementation des zones riveraines

En ce qui concerne l'amarrage, le plan sectoriel de la navigation de plaisance de **2013** subdivise le rivage en trois types de secteurs de réglementation :

- les secteurs d'exclusion ;

- les secteurs de consolidation ;
- les secteurs à examiner.

a) Secteurs d'exclusion (en vert)

Principe : les secteurs d'exclusion servent à conserver intactes les rives naturelles, mais aussi à garder les places d'amarrage existantes et autorisées qui s'y trouvent. Dans les secteurs d'exclusion, la réalisation de nouvelles places d'amarrage et la modification de places existantes sont exclues.

Réglementation nécessaire : la garantie des droits acquis est valable pour les places d'amarrage existantes, autorisées et pour lesquelles une concession a été accordée dans les règles (cf. point 2.8.4) ; **seul leur entretien est possible. Il n'y a donc pas lieu d'édicter un plan d'affectation.**

Délimitation géographique : sont classés comme secteurs d'exclusion les secteurs pour lesquels la limitation des places à celles qui existent déjà permet de garantir les intérêts suivants :

- conservation et valorisation de rives proches de l'état naturel ;
- conservation de rives d'un seul tenant d'une grande valeur paysagère ;
- protection des sites ;
- protection de frayères et de périmètres de protection archéologiques **ainsi que sites selon l'inventaire actuel (« sites palafittiques » du patrimoine mondial de l'Unesco)** ;
- garantie de l'accès à l'eau des installations publiques riveraines (plages, parcs et promenades).

Sont également classés comme secteurs d'exclusion ~~concernent~~ des tronçons de rive pour lesquels de nouvelles places d'amarrage sont exclues en raison d'infrastructures situées directement au bord de l'eau ou en raison des conditions locales (topographie, accès).

b) Secteurs de consolidation (en jaune)

Principe : dans les secteurs de consolidation, une certaine marge de manœuvre est disponible lors de l'édiction des plans d'affectation subordonnés concernant

- le déplacement de bouées d'amarrage ;
- l'adaptation d'installations existantes en vue d'une optimisation de l'exploitation ou d'améliorations techniques ;
- la réalisation exceptionnelle d'un petit nombre de places d'amarrage supplémentaires en des sites adaptés ;
- la réalisation de nouvelles places d'amarrage pour lesquelles il y a déjà un plan d'affectation entré en force.

Réglementation nécessaire : la garantie des droits acquis est en principe valable pour les places d'amarrage existantes, autorisées et pour lesquelles une concession a été accordée dans les règles. Il convient uniquement d'édicter un plan d'affectation ou de réviser celui qui existe lorsqu'une modification soumise à autorisation est prévue (**p. ex. déplacement ou agrandissement d'installations**)¹¹. La réalisation de nouvelles places d'amarrage requiert l'existence d'un plan d'affectation dans lequel leur opportunité dans le cadre de la zone riveraine a été examinée (en règle générale lors d'une procédure d'édiction des plans ordinaire et non au moyen d'une adaptation **minime**)¹².

¹¹ Les réédifications et les travaux d'entretien ou de rénovation soumis à permis de construire ne peuvent être autorisés que sur les eaux réservées à cet effet, c'est-à-dire prévues pour cet usage dans les plans d'affectation, et sur les rives fermes.

¹² Dans la mesure où la coordination territoriale a déjà été effectuée à un niveau supérieur lors de la planification stratégique (→ plan sectoriel de la navigation de plaisance), il est possible de procéder à des déplacements à petite échelle de places d'amarrage existantes et à des adaptations limitées du plan de protection des rives dans le cadre de procédures de modifications mineures au sens de l'article 122, alinéa 7 OC, même si, pour cela, le périmètre du plan d'affectation doit être étendu à la surface du lac dans le secteur concerné par les adaptations.

Délimitation géographique : sont classés comme secteurs de consolidation ceux dans lesquels la réalisation de nouvelles places d'amarrage et d'autres mesures de construction ne sont possibles qu'exceptionnellement en raison d'intérêts supérieurs relatifs à la protection et à l'utilisation, pour autant que leur opportunité ait été examinée dans le cadre d'une procédure d'édiction d'un plan d'affectation.

c) Secteurs à examiner (en rouge)

Principe : en fonction des interventions qu'ils requièrent, les secteurs à examiner sont subdivisés en secteurs dans lesquels il est nécessaire de déplacer les places d'amarrage pour protéger des intérêts supérieurs et en secteurs dans lesquels il est possible de créer des places d'amarrage, en particulier pour remplacer des places supprimées. ~~dans les secteurs à examiner, il convient de modifier l'implantation des places d'amarrage, ou alors il existe une possibilité de le faire.~~ Le type, la localisation et l'ampleur (nombre) de ces modifications doivent être précisés dans le plan d'affectation.

Examen et réglementation nécessaires : les objectifs, la procédure à suivre et les conditions à observer pour déterminer les mesures opportunes dans chaque cas sont fixés dans des fiches d'objet.

Délimitation géographique : les secteurs à examiner comprennent les zones riveraines qui, du point de vue du canton, se prêtent à la réalisation de nouvelles places d'amarrage, ou celles où il est nécessaire de déplacer des places existantes en raison d'intérêts de protection ou d'autres intérêts publics.

Fiche d'objet : le point 5 définit pour chaque secteur à examiner les objectifs à atteindre, les interventions à pratiquer et la coordination à assurer ainsi que les mesures qui en découlent.

3.2.4 Pilotage du nombre global de places d'amarrage

Suite à la subdivision en trois types de secteurs de réglementation présentée sous le point 3.2.3, il n'est plus nécessaire de procéder à un pilotage prévoyant des contingents fixes par tronçon de rive ou par commune. Cette approche prend en considération le fait que, pour de nombreux tronçons de rive, le plan sectoriel ne comprend pas encore de réglementation exhaustive. Cette dernière ne sera arrêtée que lors de l'édiction des plans d'affectation communaux. La marge de manœuvre en matière de construction de nouvelles places d'amarrage est toutefois restreinte car :

- dans les secteurs d'exclusion, aucune modification n'est possible et aucun plan d'affectation ne peut non plus être édicté pour la surface du lac ;
- dans les secteurs de consolidation, il n'y a qu'une faible marge de manœuvre pour la réalisation de places d'amarrage supplémentaires, et la preuve de leur opportunité doit être apportée dans le plan d'affectation ;
- dans les secteurs à examiner, il est certes possible de réaliser un nombre déterminé de nouvelles places d'amarrage (cf. valeurs indicatives dans les fiches d'objet), mais dans le même temps il est parfois requis de supprimer d'autres places pour décharger les rives naturelles ou améliorer l'accès public au rivage.

3.2.5 Expropriation

Si la suppression de places d'amarrage autorisées requiert une expropriation, celle-ci aura généralement des conséquences financières (indemnisation). En effet, le droit fédéral impose que les expro-

priations soient indemnisées à leur juste valeur (cf. art. 26, al. 2 Cst.¹³ et art. 5, al. 2 LAT¹⁴). Il faut déterminer le montant de ces coûts potentiels au stade de l'élaboration du plan et les intégrer dans la pesée des intérêts.

3.3 Navigation de plaisance

La navigation de plaisance est à quelques détails près réglée dans la loi fédérale sur la navigation intérieure, dans l'ordonnance fédérale du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (ordonnance sur la navigation intérieure, ONI ; RS 747.201.1) et dans le décret du 18 décembre 1991 sur les restrictions de la navigation (décret sur la navigation ; RSB 767.11). Ces actes législatifs contiennent notamment les dispositions suivantes :

- limitation de la vitesse à 10 km/h dans une zone s'étendant jusqu'à 300 m de la rive ;
- limitation des mouvements dans une zone s'étendant jusqu'à 150 m de la rive ;
- observation d'une distance d'au moins 25 m par rapport aux roseaux ou aux autres plantes aquatiques en cas d'ancrage ;
- limitation des émissions de bruit pour les bateaux à moteur ;
- dispositions particulières concernant les plans d'eau ouverts au kitesurf .

~~Dans le plan sectoriel, les autorités cantonales compétentes sont chargées d'examiner de nouvelles zones interdites à la navigation (cf. chiffre 4.3). Les zones concernées sont reportées de manière approximative sur la carte du plan sectoriel.~~ La carte du plan sectoriel montre à titre indicatif les zones actuelles dans lesquelles la navigation est interdite. Une telle interdiction dans de nouvelles zones ou la définition d'autres mesures appropriées pour protéger des habitats précieux donnent actuellement lieu à un examen de la part des instances cantonales compétentes (cf. point 4.3).

4. Mise en œuvre et développement

4.1 Vue d'ensemble

La mise en œuvre est effectuée d'une part par les communes, notamment lors du transfert des dispositions contraignantes pour les autorités dans leurs plans d'affectation, et d'autre part par les services cantonaux compétents. Les instructions et les mandats ci-dessous sont structurés en conséquence.

Le point 4.4 définit en outre comment les effets du plan sectoriel seront examinés (controlling) et comment le plan sera géré (remaniements et mises à jour).

4.2 Instructions et recommandations aux communes

Les instructions essentielles pour les plans d'affectation communaux sont présentées dans les trois types de secteurs de réglementation désignés sur la carte du plan sectoriel, dans les dispositions énoncées au point Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. et dans les fiches d'objet (cf. point 5).

Des recommandations supplémentaires et des outils de travail pour la réalisation des plans d'affectation sont présentés dans le manuel destiné aux communes qui aborde les thèmes suivants :

¹³ Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (RS 101)

¹⁴ Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)

- dispositions légales et consignes en matière d'aménagement de la Confédération et du canton à prendre en compte ;
- contenus de la pesée des intérêts à effectuer lors de l'édiction des plans d'affectation ;
- contenus des plans et délimitation du périmètre de planification opportun ;
- procédure type idéale (y compris l'expropriation de places d'amarrage) ;
- modèles de plans et de prescriptions.

4.3 Mandats aux Tâches des services cantonaux concernés

Lors de la mise en œuvre du plan sectoriel, les instances cantonales sont notamment chargées des tâches suivantes dans le cadre de leurs compétences ordinaires :

- enregistrement et surveillance des places d'amarrage autorisées ;
- examen et éventuelle édiction de nouvelles zones interdites à la navigation ou d'autres mesures appropriées pour protéger des habitats précieux.

4.3.1 Enregistrement et mise à jour géoréférencée des places d'amarrage

Contexte : les nouvelles places d'amarrage ayant reçu un permis ou une concession du canton sont saisies par géoréférencement au moins une fois par an. Les erreurs de géolocalisation constatées sont elles aussi corrigées au même rythme.

~~il existe certaines lacunes concernant la localisation et l'utilisation des places d'amarrage autorisées par le canton ou faisant l'objet d'une concession, et les données disponibles ne répondent pas aux exigences techniques actuelles.~~

Objectif : la création puis la mise à jour d'une banque de données géoréférencée de toutes les places d'amarrage autorisées ou concédées facilite la surveillance de ces places pour tous les organes concernés.

Responsabilité : Office des immeubles et des constructions (OIC).

Intervenants : Office de l'information géographique (OIG), Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT), Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN), autres organes le cas échéant.

Priorité : haute. La réalisation est en phase de préparation ; mise en œuvre sous réserve de l'approbation des moyens nécessaires par l'organe compétent en matière financière.

Remarque : la banque de données géoréférencée des places d'amarrage doit être rendue accessible aux services cantonaux, aux communes et aux autres milieux intéressés par l'intermédiaire du géoportail cantonal. Cet instrument permet ou permettra également d'accéder à d'autres données territoriales sur la superficie du lac, comme une représentation différenciée des frayères ou les périmètres inclus dans les différents inventaires fédéraux (cf. point 2.7).

4.3.2 Examen et édiction de nouvelles Zones interdites à la navigation

Contexte : les analyses effectuées lors de l'élaboration du nouveau plan sectoriel ont montré que la navigation porte de plus en plus atteinte à certains écosystèmes et à certains tronçons de rive ayant une grande importance écologique, et que les nuisances vont encore s'accroître si aucune mesure

n'est prise. Il s'agit en particulier des réserves naturelles du Fanel, de Gals, de l'île Saint-Pierre – Heidenweg, du Seestrand Lüscherz, de l'Aaredelta Hagneck et de la baie de Mörigen, y compris son extension au bas-marais « Am See » à Gerolfingen (objet n° 2376 inscrit à l'inventaire fédéral des bas-marais).

Remarque : seules les zones actuellement interdites à la navigation sont inscrites à titre indicatif sur la carte du plan sectoriel. L'examen et l'édiction de nouvelles zones de ce type et d'autres restrictions posées à la navigation sont réglées dans la législation à ce sujet (cf. point 3.3). La création de nouvelles zones interdites à la navigation ne requiert ni procédure d'édiction d'un plan ni décision de mise sous protection au sens de la loi cantonale sur la protection de la nature¹⁵.

~~Objectif : afin de protéger ces endroits, qui sont désignés sur la carte du plan sectoriel, il convient d'examiner la possibilité de prévoir de nouvelles zones interdites à la navigation et/ou d'autres mesures adaptées puis, le cas échéant, de les arrêter et de les mettre en œuvre.~~

~~Responsabilité : OCRN et Office de l'agriculture et de la nature (OAN), notamment le Service de promotion de la nature (SPN), l'Inspection de la pêche (IP) et l'Inspection de la chasse (IC).~~

~~Intervenants : communes concernées et groupements d'intérêts (sport aquatique, protection de la nature, pêche).~~

~~Priorité: haute à moyenne (dépend du tronçon de rive).~~

~~Remarque : l'examen et l'édiction de nouvelles zones interdites à la navigation et d'autres restrictions sont réglées dans la législation sur la navigation (cf. point 3.3). L'édiction de nouvelles zones interdites à la navigation ne requiert ni procédure d'édiction d'un plan ni décision de mise sous protection au sens de la LPN.~~

4.3.3 Autres mesures

D'autres tâches cantonales font l'objet d'un examen plus approfondi, notamment la modification de la pratique actuelle du canton d'accorder des autorisations et des concessions illimitées pour l'usage commun accru et l'usage privatif des eaux (responsabilité: OIC), l'institutionnalisation d'une « table ronde » à l'image de ce qui se fait pour le lac de Thoun, où les divers utilisateurs (sports nautiques, bateaux de ligne, pêche professionnelle et pêche de loisir, police du lac, etc.) se retrouvent régulièrement (p. ex. chaque année) pour trouver des solutions aux problèmes existants ou prévisibles (responsabilité : préfectures et/ou région seeland.biel/bienne).

4.4 Controlling et actualisation

4.4.1 Contexte

Le rapport concernant l'arrêté du Conseil-exécutif du 7 septembre 2011 prévoit qu'il convient de définir, lors de l'élaboration du plan sectoriel, les modalités de sa mise en œuvre et de son réexamen (controlling). Il convient également de régler la façon dont le plan sectoriel évoluera.

¹⁵ Loi du 15 septembre 1992 sur la protection de la nature (LCPN ; RSB 426.11).

4.4.2 Mesures organisationnelles

Les commissions qui avaient été créées pour l'élaboration du plan directeur concernant les places d'amarrage de 1996 n'ont pas fait leurs preuves s'agissant de la gestion du plan directeur et ont été pratiquement inactives ces dernières années. Par conséquent, les commissions ainsi que l'ordonnance du 23 janvier 1989 concernant les commissions cantonales de planification pour la navigation sur les lacs et les rivières (OCNLR ; RSB 701.52) sont supprimées et l'ordonnance est abrogée.

En ce qui concerne la prévention et le règlement des conflits liés à l'utilisation du lac, ces commissions peuvent être remplacées par la «table ronde» mentionnée au **point** 4.3.3, dirigée par les préfets et/ou les régions.

L'OACOT restera responsable de la mise en œuvre et du développement des plans sectoriels proprement dits, et fera appel, en fonction des besoins, aux services cantonaux concernés (OIC, OCRN, OAN, préfectures, etc.), aux conférences régionales et aux régions d'aménagement, ainsi qu'aux communes, aux organisations concernées et aux cantons voisins. Il convient toutefois de renoncer à la création d'une commission ou d'un groupe de travail permanent.

4.4.3 Développement

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance de 2013 porte sur les 15 à 20 prochaines années. Compte tenu du rapide changement des conditions sociales, économiques et écologiques, **il a** toutefois **fallu** prévoir que des adaptations **seraient** nécessaires plus rapidement. Les procédures suivantes sont prévues à cet effet.

a) Mises à jour

Motif : par mises à jour, on entend les actualisations de la carte ou du rapport du plan sectoriel qui ~~soit concernent seulement les parties explicatives (p. ex. actualisation de remarques sur la carte du plan sectoriel), soit prévoient l'édiction d'une nouvelle zone interdite à la navigation ou d'autres restrictions de la navigation au sens du **point** 4.3.2.~~ Est en outre considérée comme une mise à jour la transformation d'un secteur à examiner (en rouge) en un secteur de consolidation ou d'exclusion si les mesures prévues dans la fiche d'objet sont mises en œuvre.

Procédure : les mises à jour ont en principe lieu tous les deux ans sous la responsabilité de l'OACOT. Les mises à jour ne requièrent pas d'arrêté du Conseil-exécutif.

Remarque : les organismes concernés, notamment les communes, les conférences régionales ou les régions ainsi que les services cantonaux doivent être entendus de manière adaptée lors des mises à jour. Une participation ou une audition n'est pas nécessaire puisque l'intégration des parties concernées est réglementée dans le cadre de chaque procédure et qu'il s'agit uniquement de mettre à jour les plans sectoriels en tenant compte des résultats des procédures (cf. **point** 4.3.2).

b) Remaniements

Motif : par remaniements, on entend les adaptations périodiques du plan sectoriel qui concernent directement des dispositions contraignantes pour les autorités. Il peut s'agir aussi bien de l'adaptation de dispositions existantes que de l'édiction de nouvelles dispositions, par exemple pour tenir compte de nouvelles formes de loisirs. Un remaniement est notamment nécessaire lorsque les conférences régionales ou les régions présentent à l'OACOT des projets, consolidés de manière interne, qui ne peuvent être réalisés dans le cadre des dispositions en vigueur (p. ex. nouveau port dans un secteur

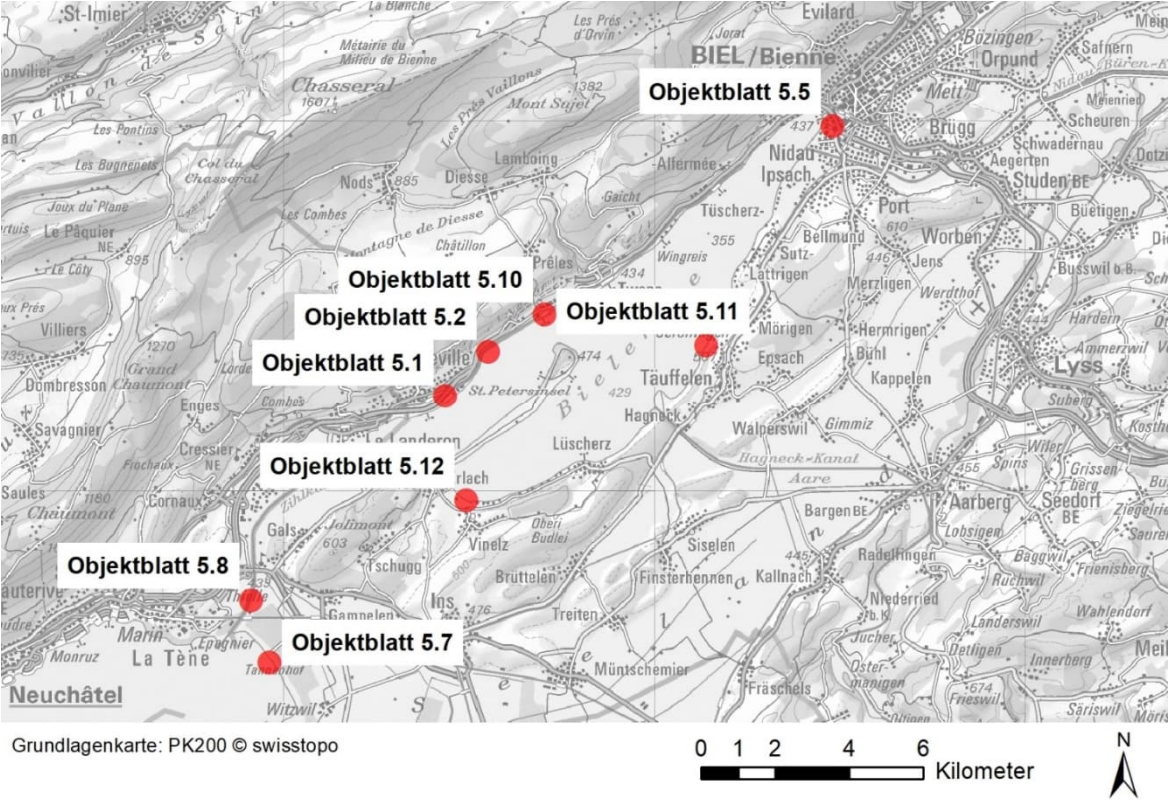
de consolidation ou projet situé dans un secteur à examiner que les consignes cantonales ne prévoient pas dans les fiches d'objet présentées au **point 5**).

Procédure : avant tout remaniement, l'OACOT, en collaboration avec les autres services cantonaux concernés, effectue en règle générale un contrôle des effets et rédige un rapport. La JCE organise une procédure de consultation sur ce rapport et sur les adaptations du plan directeur qui en découlent auprès des communes, des conférences régionales ou des régions et des organisations concernées. Les adaptations du plan directeur sont ensuite approuvées par le Conseil-exécutif. Un remaniement incluant un contrôle des effets a lieu pour les raisons mentionnées ci-dessus ou lors de tout changement important des circonstances, mais au moins tous les huit ans.

Remarque : on renonce normalement à organiser une procédure de participation publique lors d'un remaniement ; le cas échéant, les milieux directement concernés sont invités à prendre position.

5. Fiches d'objet

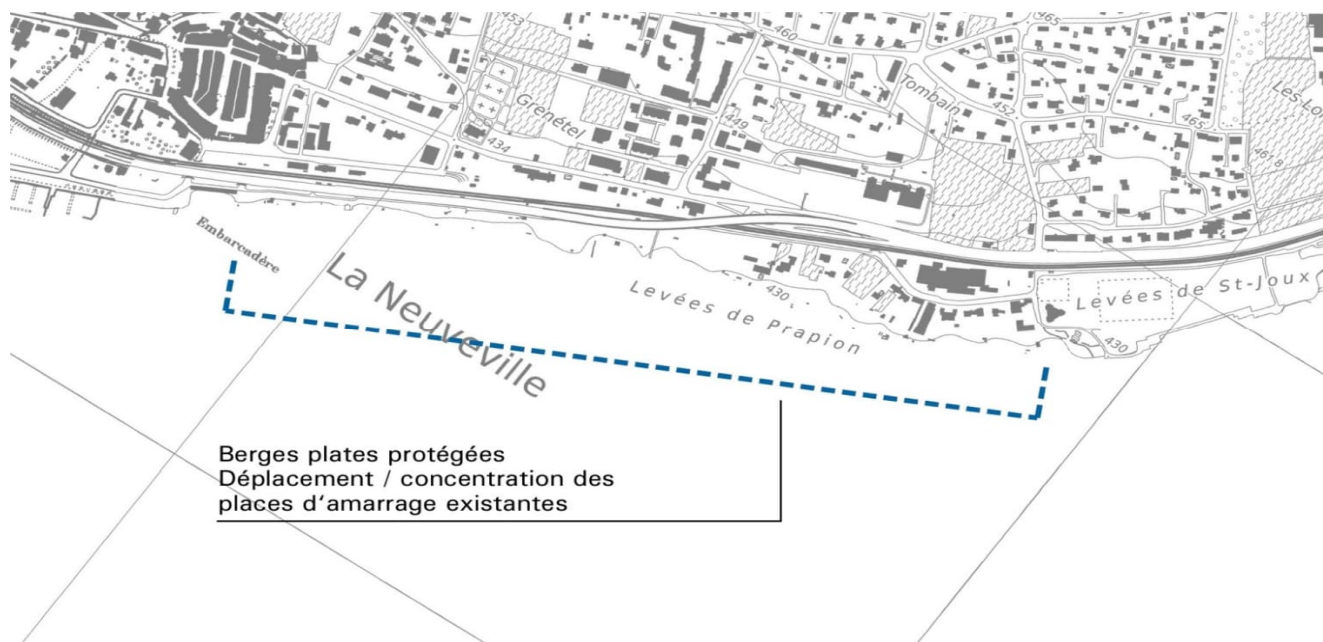
Vue d'ensemble



Abréviations figurant dans les fiches d'objet

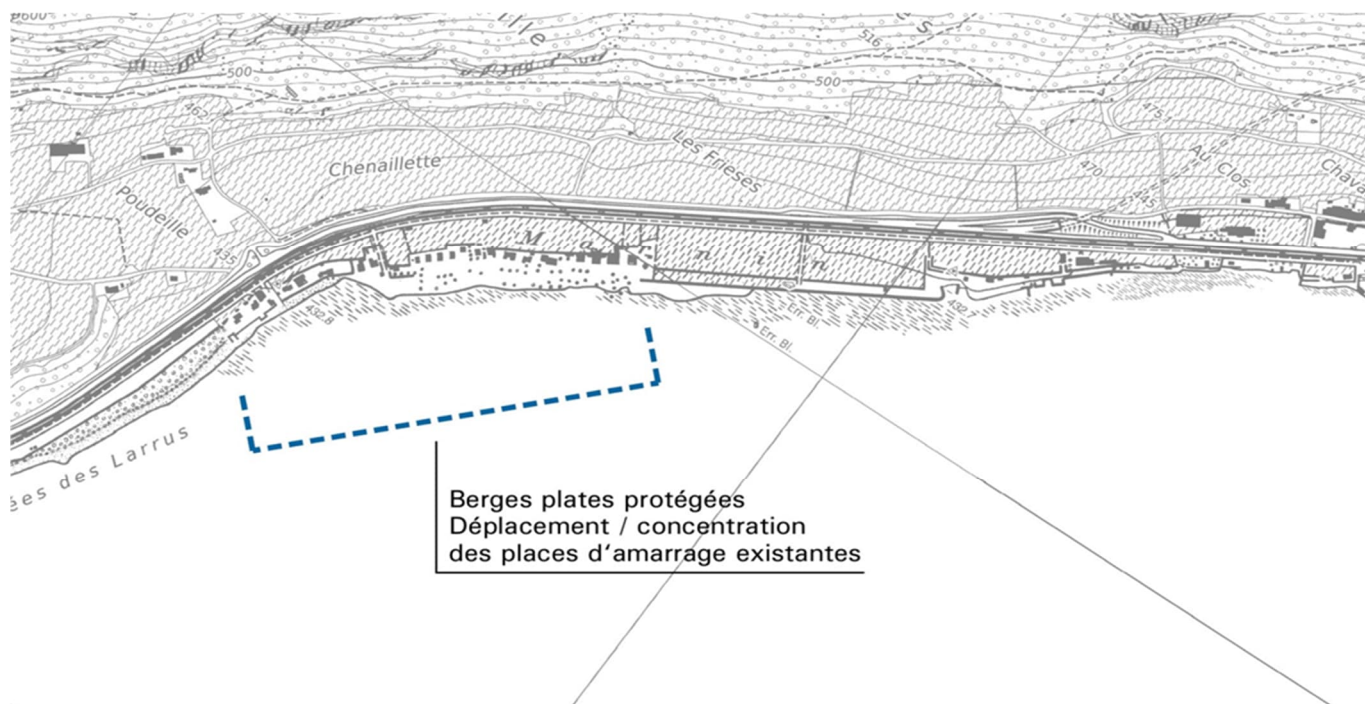
OACOT	Office des affaires communales et de l'organisation du territoire
OAN (SPN, IP, IC)	Office de l'agriculture et de la nature (Service de promotion de la nature, Inspection de la pêche, Inspection de la chasse)
OC (SAB, SMH)	Office de la culture (Service archéologique du canton de Berne, Service cantonal des monuments historiques)
OCRN	Office de la circulation routière et de la navigation
OED	Office des eaux et déchets
OIC	Office des immeubles et des constructions
OPC	Office des ponts et chaussées
SNLB	Société de navigation du lac de Bienne (exploitante de la navigation de plaisance publique)

5.1 La Neuveville : secteur du « Prapion »



Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait la suppression partielle des places d'amarrage et la création de places de substitution. Le secteur compte actuellement un total de 65 places d'amarrage autorisées.
État de la planification	La mise en œuvre de la LRLR n'est toujours pas achevée en raison d'une procédure de recours pendante. Les dispositions du plan de protection des rives ne sont pas suffisantes pour réglementer les places d'amarrage.
Objectifs	Déplacement ou concentration des places d'amarrage existantes en faveur de la valorisation de berges plates protégées (sans création de places d'amarrage supplémentaires)
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité des mesures prévues
Procédure	Édiction d'un plan d'affectation réglementant les places d'amarrage comme base d'une éventuelle procédure d'expropriation
Réalisation	Date indéterminée
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> – protection de la nature et du paysage ; – protection des sites ; – pêche / frayères ; – intérêts de la navigation de plaisance ; – utilisation publique pour les loisirs et la détente ; – coûts (indemnités d'expropriation, mesures de substitution).
Participants	Commune de La Neuveville (responsable), OAN, OACOT, OC, SAB, OIC, OPC, SNLB, autres.

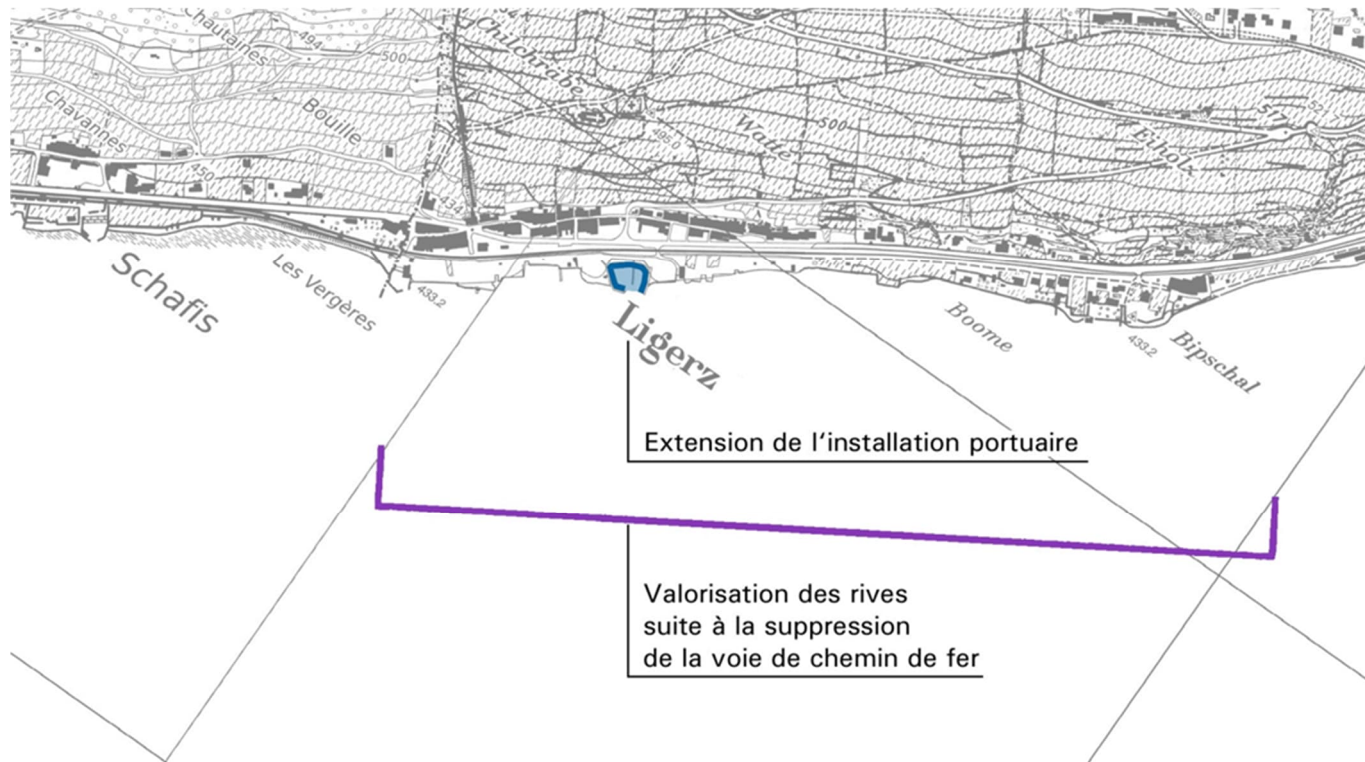
5.2 La Neuveville : secteur des « Marnins »



Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait la suppression partielle des places d'amarrage et la création de places de substitution. Le secteur compte actuellement un total de 50 places d'amarrage autorisées.
État de la planification	La mise en œuvre de la LRLR n'est toujours pas achevée en raison d'une procédure de recours pendante. Les dispositions d'un plan de protection des rives ne sont pas suffisantes pour réglementer les places d'amarrage.
Objectifs	Déplacement ou concentration des places d'amarrage existantes en faveur de la valorisation de berges plates protégées (sans création de places d'amarrage supplémentaires).
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité des mesures prévues
Procédure	Édiction d'un plan d'affectation réglementant les places d'amarrage comme base d'une éventuelle procédure d'expropriation
Réalisation	Date indéterminée
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> – protection de la nature et du paysage ; – protection des sites ; – pêche / frayères ; – intérêts de la navigation de plaisance ; – utilisation publique pour les loisirs et la détente ; – coûts (indemnités d'expropriation, mesures de substitution) ; – zones de protection archéologiques.

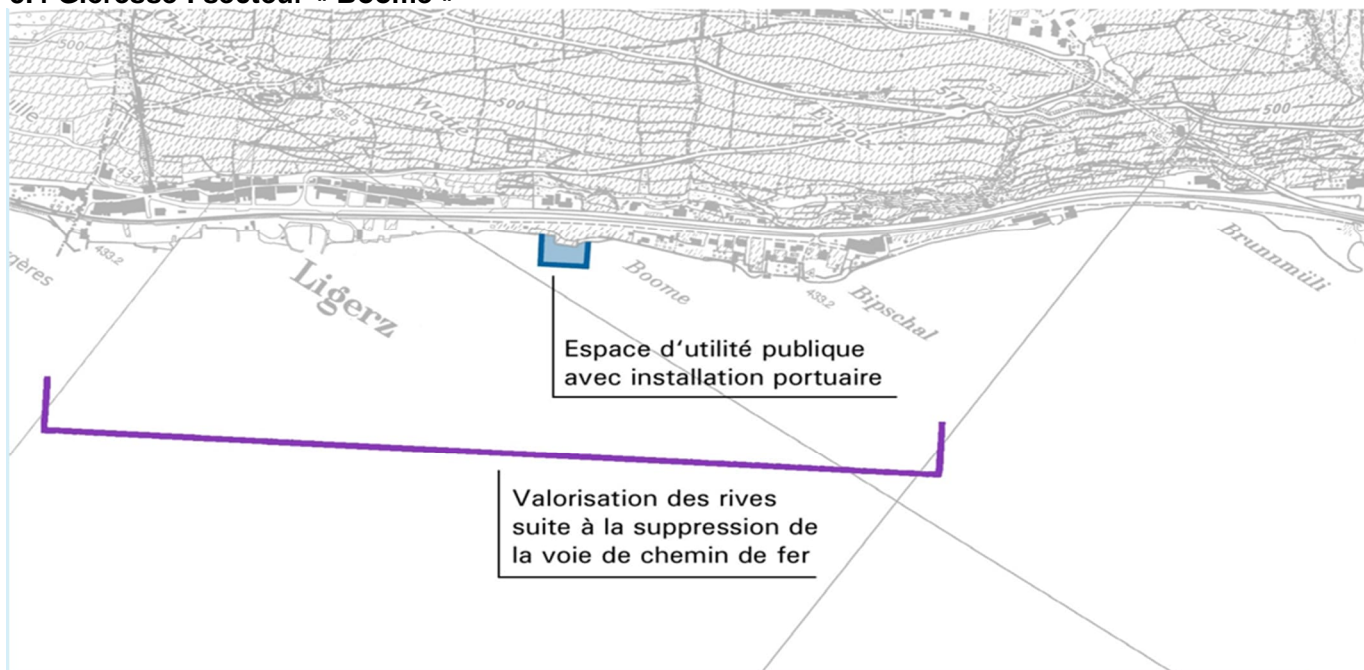
Participants Commune de La Neuveville (responsable), OAN, OACOT, OIC, OPC, **SAB**, autres.

5.3 Gléresse : secteur « Wirtshauslände »



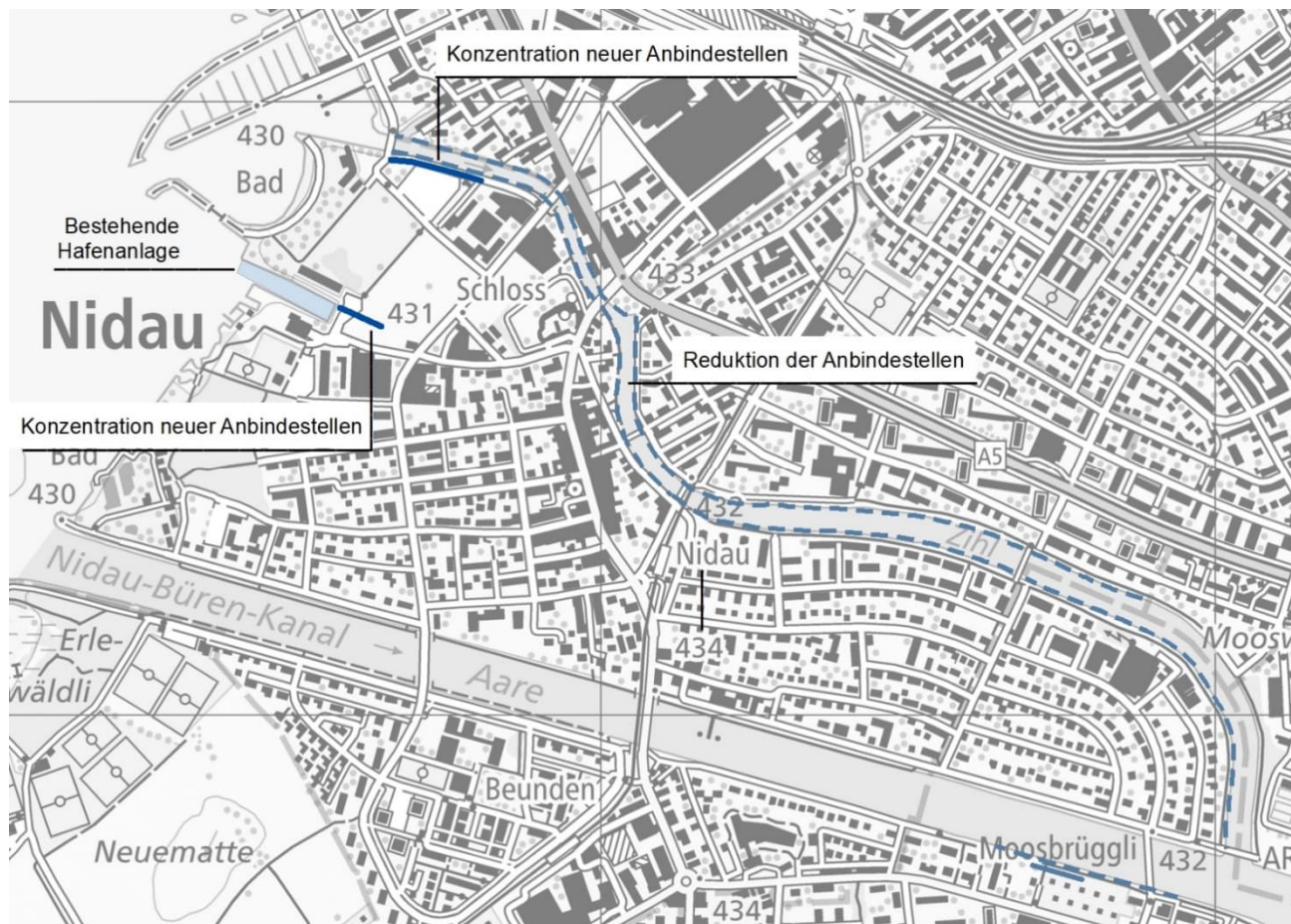
Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait l'extension du port actuel (10 places d'amarrage supplémentaires). Ce projet n'a pas encore été réalisé.
État de la planification	La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en force. Les dispositions en vigueur ne contiennent aucune réglementation concernant les places d'amarrage.
Objectifs	Création de places d'amarrage supplémentaires à l'intérieur du port actuel. Valeur indicative : 15 places supplémentaires au maximum
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité des mesures prévues dans le cadre des autres mesures de valorisation du rivage envisagées
Procédure	Adaptation du plan de protection des rives en vigueur incluant la réglementation des places d'amarrage
Réalisation	Court à moyen terme
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : — protection du site ; — utilisation publique pour les loisirs et la détente ; — besoins accessoires (accès, places de stationnement).
Participants	Commune de Gléresse (responsable), OACOT, SMH, OPC, OIC, autres.

5.4 Gléresse : secteur « Boome »



Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait la construction d'une nouvelle installation portuaire comptant 50 places d'amarrage. Ce projet ne pourra toutefois être réalisé qu'une fois la voie de chemin de fer déplacée dans le tunnel prévu à Gléresse.
État de la planification	La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en force. Selon les prescriptions en vigueur, ce secteur est attribué à un espace d'utilité publique pour lequel il n'y a aucune réglementation concernant les places d'amarrage.
Objectifs	Création de places d'amarrage supplémentaires dans le cadre de la valorisation d'un tronçon de rive d'un seul tenant sur les surfaces libérées par le déplacement de la voie de chemin de fer. Valeur indicative : 50 places d'amarrage au maximum.
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité de l'installation portuaire prévue dans le cadre des autres mesures de valorisation de la rive
Procédure	La suite de la procédure sera déterminée en fonction de la décision définitive concernant la réalisation du tunnel de Gléresse.
Réalisation	Long terme (dépend de la réalisation du tunnel de Gléresse)
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : — protection du site ; — utilisation publique pour les loisirs et la détente ; — pêche / frayères ; — besoins accessoires (accès, places de stationnement).
Participants	Commune de Gléresse (responsable), OACOT, OAN, SMH, OPC, OIC, autres.

5.5 Bienne – Nidau : secteur bord du lac à Nidau / Thielle



Contexte

Les communes de Bienne et de Nidau envisagent de réaliser un nouveau quartier d'habitation entre le lac et le château de Nidau (projet AGGLOlac). Il est prévu de construire un système de canaux permettant de d'agrandir le port de petite batellerie afin de créer quelque 200 places d'amarrage. En contrepartie, 123 places d'amarrage seraient supprimées le long de la Thielle.

Le projet AGGLOlac a été refusé par les parlements municipaux de Bienne et de Nidau. Il faudra clarifier ces prochaines années les conditions auxquelles la planification des affectations et aménagements futurs pourra reprendre. Une option qui reste de mise consiste à concentrer les places d'amarrage dans le secteur du port de petite batellerie (jusqu'à 200 nouvelles places, moyennant la suppression de 123 places sur la Thielle). Elle est aussi dans l'intérêt d'un délestage de l'ancienne Thielle.

Il est en outre prévu de réaliser dans le secteur d'Aalmatten un nouveau quartier d'habitation intégrant des bassins reliés à la Thielle par des canaux et offrant des places d'amarrage.

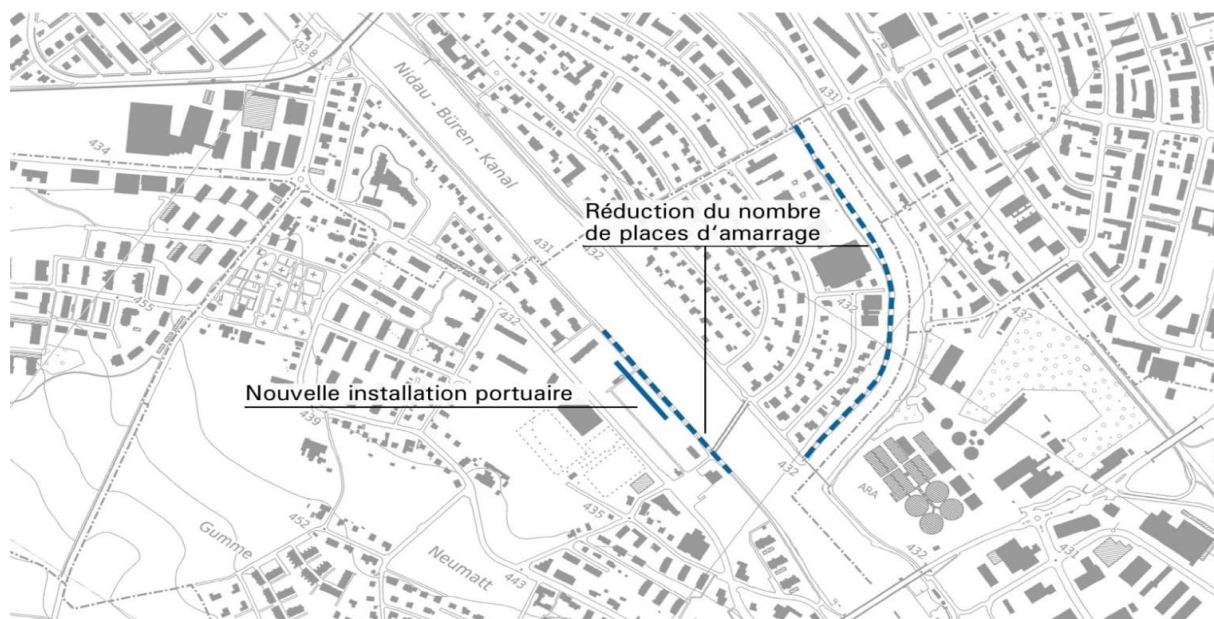
État de la planification

La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en force. Les rives de la Thielle, qui ne sont pas situées dans le périmètre couvert par la LRLR, ne font pas partie de ce plan. La réalisation du futur projet prévu requiert une révision du plan d'affectation en vigueur.

La ZPO « Chemin Isabelle » sur la rive gauche de la Thielle, en aval de la Dr.-Schneider-Strasse, sera transposée à moyen terme dans un plan de quartier.

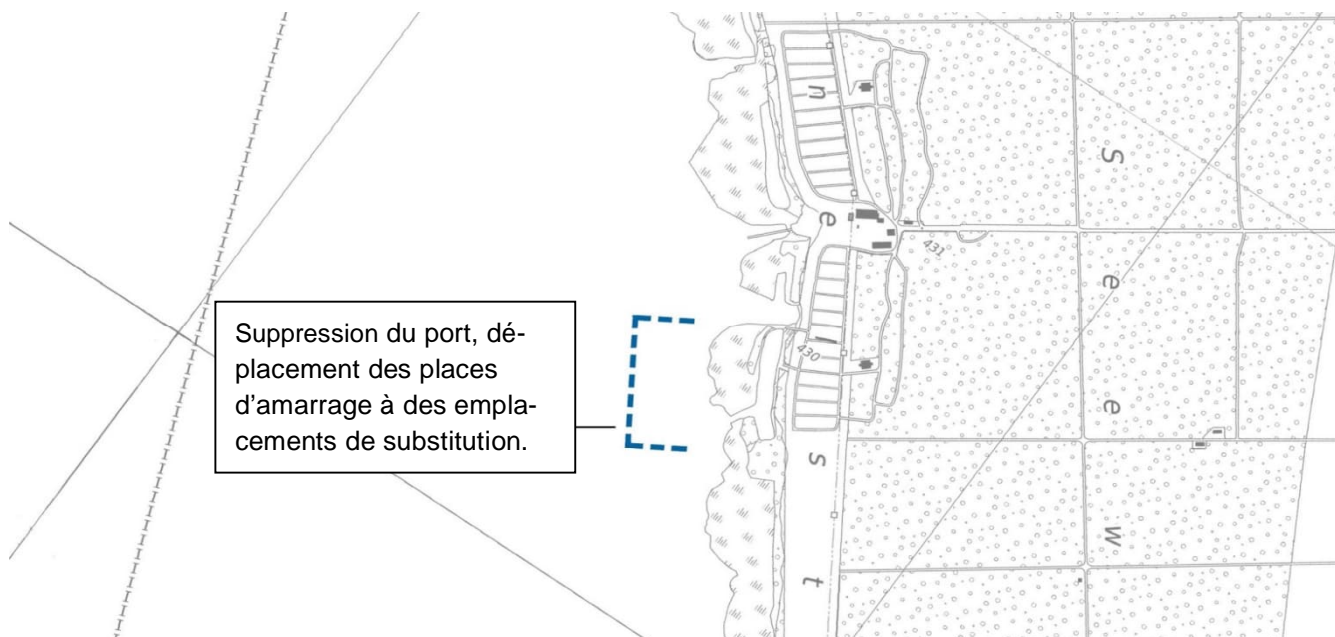
Objectifs	Suppression de places d'amarrage sur la Thielle (des deux côtes, dans la zone riveraine de Bienne et de Nidau) et création de places de substitution dans le cadre du projet AGGLOlac et du plan de quartier d'Aalmatten d'une nouvelle planification. Valeur indicative : 77 places d'amarrage supplémentaires au maximum, pour autant que des places soient supprimées le long de la Thielle.
Études requises	Examen des conditions à remplir pour la suppression prévue de places d'amarrage pour l'ensemble de la Thielle et pour la valorisation de ses rives.
Procédure	Édiction d'un plan d'affectation réglementant les places d'amarrage. (comme base d'une éventuelle procédure d'expropriation)
Réalisation	Dépend de l'avancement des projets AGGLOlac et Aalmatten des futurs plans d'aménagement
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> – archéologie ; – protection du site ; – pêche / frayères ; – navigation de plaisance (y compris chantier naval et rampe de mise à l'eau existants); – navigation professionnelle, services de sauvetage et assimilés (y compris leurs installations de mise à l'eau) ; – revitalisation des rives des lacs et des rivières ; – utilisation publique pour les loisirs et la détente ; – transbordement des bois flottants et des zostères ainsi qu'élimination des bois flottants et des zostères.
Participants	Commune de Nidau (responsable), communes de Bienne, Port et Brugg, OA-COT, OAN, OCRN, OED, OIC, OPC, SAB, SMH, SNLB, autres.

5.6 Port : secteur du canal Nidau-Büren



Contexte	La commune de Port prévoit de construire une installation portuaire le long du canal Nidau-Büren et d'élargir le bain public existant. En contrepartie, des places d'amarrage doivent être supprimées sur le même tronçon de rive. Une telle suppression de places est également prévue dans le cas de la Thielle (zone riveraine de Port).
État de la planification	Le plan d'affectation en vigueur ne contient aucune disposition concernant l'amarrage de bateaux.
Objectifs	Suppression de places d'amarrage existantes le long de la Thielle et du canal Nidau-Büren et réalisation de places de substitution dans une nouvelle installation portuaire (valeur indicative : 20 places supplémentaires au maximum)
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité des mesures prévues
Procédure	Édition d'un plan d'affectation réglementant les places d'amarrage comme base d'une éventuelle procédure d'expropriation
Réalisation	Court à moyen terme
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : — archéologie ; — protection du site ; — pêche / frayères ; — utilisation publique pour les loisirs et la détente ; — service public de navigation de ligne ; — coûts (indemnités d'expropriation, mesures de substitution)
Participants	Commune de Port (responsable), OAN, OACOT, SAB, SMH, OCRN, OED, OPC, OIC, SNLB, autres.

5.7 Gampelen : secteur de la baie du Fanel



Contexte

L'actuel camping du TCS se trouve dans une réserve naturelle et n'a jamais fait l'objet d'un plan d'affectation. Après consultation des parties intéressées et appréciation des différents intérêts en présence, le Conseil-exécutif du canton de Berne a prolongé en 2003 le contrat de bail à ferme pour l'aire forestière et le contrat de droit de superficie jusqu'à fin 2018.

En vue d'un démantèlement en bonne et due forme, le contrat de droit de superficie actuel avec le Touring Club Suisse (TCS) a été prolongé jusqu'à la fin de 2024 au moyen d'une convention tripartite conclue le 30 août 2018 entre le canton de Berne, le TCS et les associations environnementales.

État de la planification

Le plan de protection des rives en vigueur ne contient aucune indication relative à la suppression du port situé près du camping du TCS et de ses 115 places d'amarrage.

Procédure

L'avenir du port, qui est lié à celui du camping, est connu depuis l'établissement de la convention tripartite du 30 août 2018. Le TCS va suspendre l'exploitation du camping à la fin de 2024 et démanteler le port actuel, comme le prévoit là encore la convention. Une fois cette étape effectuée, le tronçon de rive devra être classé en secteur d'exclusion.

Objectifs

Sur les 115 places d'amarrage à supprimer, une partie est à déplacer dans la commune de Gampelen, à des emplacements de substitution, et une partie dans d'autres communes (p. ex. Vinelz).

Indications

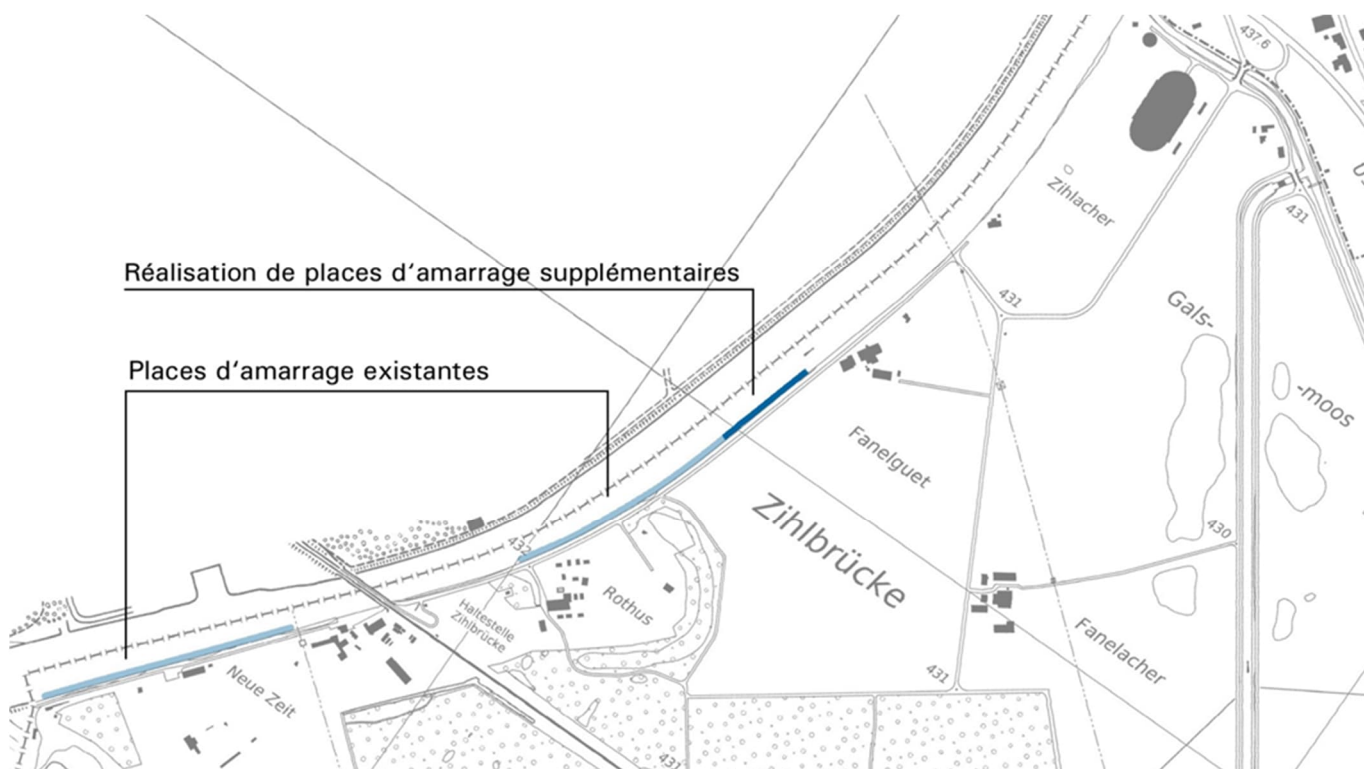
Lors de la recherche d'un emplacement de substitution pour le camping, il conviendra d'examiner également le besoin de places d'amarrage, en associant les cantons voisins de Neuchâtel, Fribourg et Vaud.

Le déplacement de places d'amarrage vers des emplacements de substitution ne peut être autorisé que si le même nombre de places est effectivement supprimé dans le port situé près du camping du TCS.

Participants

Canton (responsable de la suppression), **SAB**, région seeland.biel/bienne,
commune de Gampelen, **communes voisines**, cantons voisins

5.8 Gampelen : secteur « Zihlbrücke »

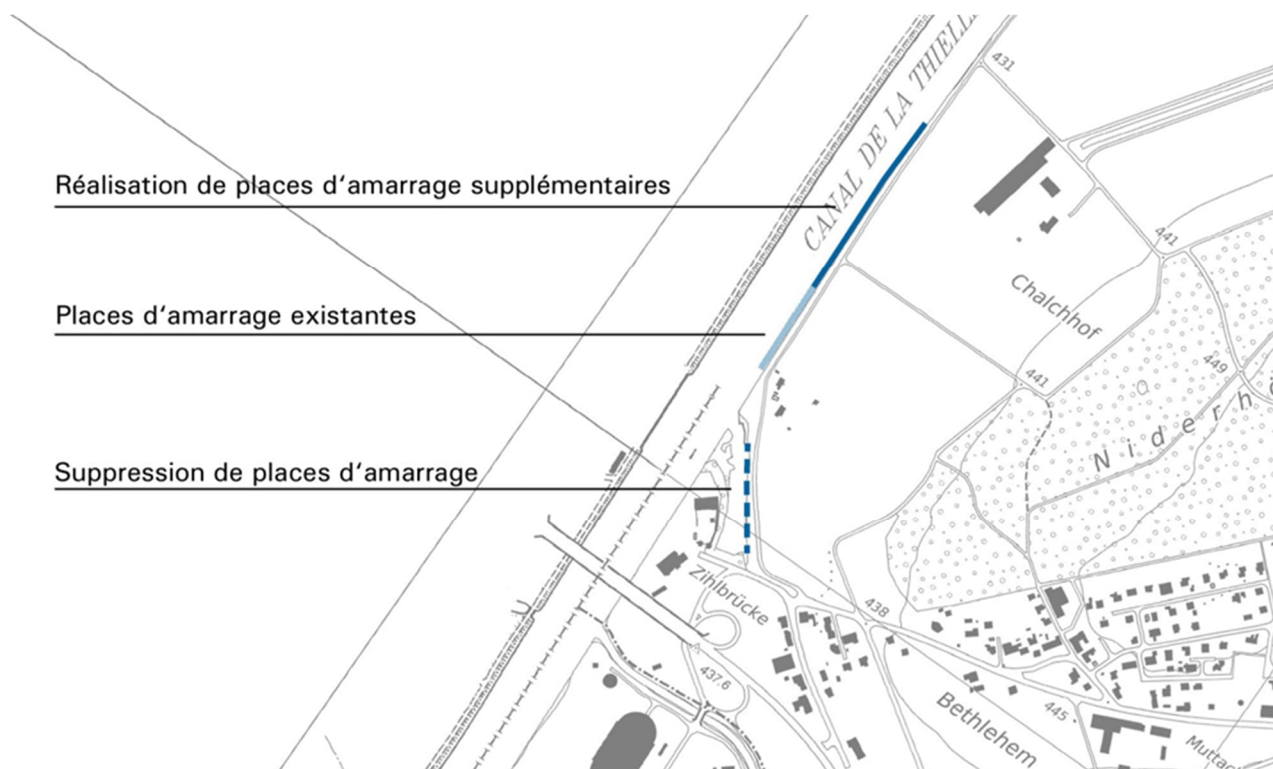


Contexte	La commune envisageait jusqu'ici d'installer des places d'amarrage supplémentaires. Dans la perspective du futur démantèlement du port situé près du camping du TCS au Fanel (115 places d'amarrage), il est intéressant de créer des emplacements de substitution.
État de la planification	Le plan d'affectation en vigueur ne contient aucune disposition concernant l'amarrage de bateaux.
Objectifs	Création de places d'amarrage supplémentaire. Valeur indicative : 15 places supplémentaires au maximum
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité
Procédure	Adaptation du plan d'affectation en vigueur
Réalisation	Court à moyen terme
Indications	<p>Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – utilisation publique pour les loisirs et la détente ; – protection de la nature ; – besoins accessoires (accès, places de stationnement) ; – service public de navigation de ligne ; – protection de la végétation des rives (art. 18 et 21 LPN) ; – obligation d'aménager les eaux (art. 9, al. 3b LAE) ; – zones de protection archéologiques.

Participants

Commune de Gampelen (responsable), OACOT, OAN, OCRN, OED, OIC,
OPC, **SAB**, canton de Neuchâtel, SNLB, autres.

5.9 Gals : secteur « Chalchhof »



Contexte	La commune envisage depuis un certain temps de réaliser des places d'amarrage supplémentaires. Pour des raisons écologiques, il convient d'envisager de déplacer les quelque 10 places existant le long de l'ancienne Thielle (bras secondaire du canal), qui sont situées dans le secteur de la réserve naturelle cantonale.
État de la planification	Le plan d'affectation en vigueur ne contient aucune disposition concernant l'amarrage de bateaux.
Objectifs	Déplacement des places d'amarrage situées sur l'ancienne Thielle vers le canal de la Thielle et possibilité de créer des places supplémentaires. Valeur indicative : 15 places supplémentaires au maximum.
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité de la suppression des places d'amarrage actuelles et donc de la réalisation de nouvelles places.
Procédure	Adaptation du plan d'affectation en vigueur
Réalisation	Court à moyen terme
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : — utilisation publique pour les loisirs et la détente ; — protection de la nature ; — besoins accessoires (accès, places de stationnement) ; — service public de navigation de ligne.
Participants	Commune de Gals (responsable), OACOT, OAN, OED, OPC, OCRN, OIC, canton de Neuchâtel, SNLB, autres.

5.10 Gléresse: « Chalchofenlanti » et « Lariaulanti »



Contexte

Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait la construction d'une nouvelle installation portuaire comptant 50 places d'amarrage dans le secteur de Boome. Ce projet n'aurait toutefois pu être réalisé qu'une fois la voie de chemin de fer déplacée dans le nouveau tunnel de Gléresse. Mais cela n'est pas prévu dans le cadre de la réaffectation du tracé CFF. En contrepartie, les secteurs de Chalchofenlanti et Laraulanti seront valorisés et réaménagés (infrastructures de navigation).

État de la planification

La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en force. Les dispositions en vigueur ne contiennent aucune réglementation concernant les places d'amarrage. Le plan de protection des rives est révisé en lien avec la réaffectation du tracé CFF.

Objectifs

Chalchofenlanti : remplacement de la jetée et création de places d'amarrage supplémentaires.

Lariaulanti : réaménagement après la suppression de la ligne ferroviaire (places à sec, optimisation de la rampe de mise à l'eau pour les bateaux), optimisation de l'installation pour les besoins de la navigation de ligne et d'autres bateaux à passagers, création de places d'amarrage supplémentaires pour les bateaux de passage.

Valeur indicative : 10 places supplémentaires au maximum

Études requises

Examen de l'opportunité et de la faisabilité des projets prévus dans le contexte des autres mesures de valorisation de la rive

Procédure

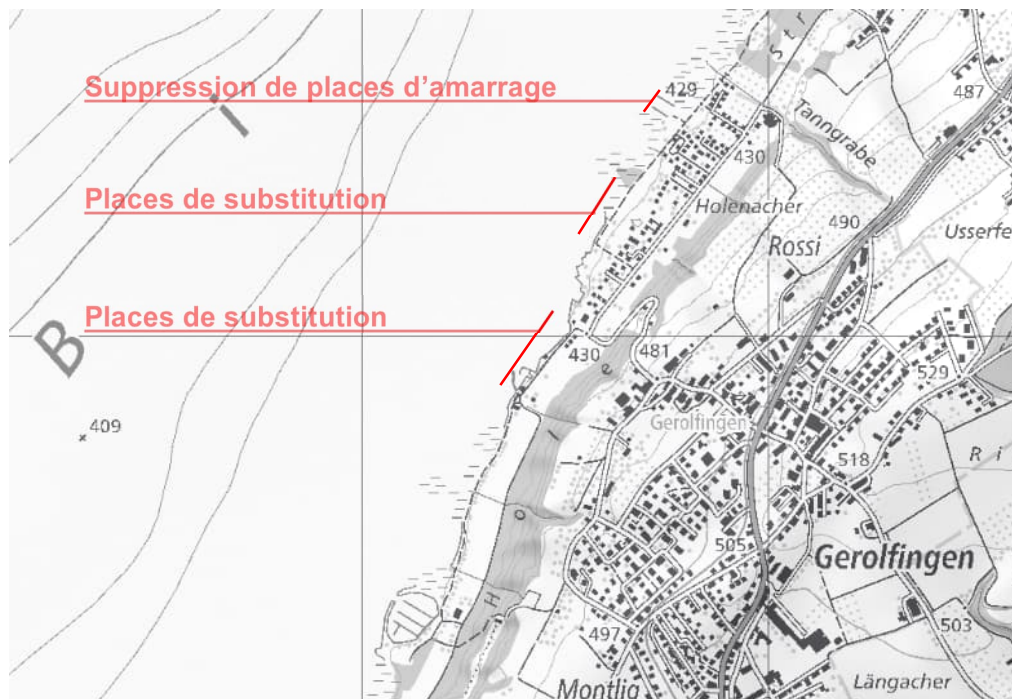
Définition de la suite de la démarche sur la base du plan directeur intercommunal relatif à la réaffectation du tracé CFF

Réalisation

Court à moyen terme (dépend de la réalisation du tunnel de Gléresse)

Indications	<p>Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">– protection du site ;– utilisation publique pour les loisirs et la détente ;– pêche / frayères ;– besoins accessoires (accès, places de stationnement) ;– zones de protection archéologiques.
Participants	<p>Commune de Gléresse (responsable), OACOT, OAN, OIC, OPC, SAB, SMH, autres</p>

5.11 Täuffelen-Gerolfingen



Contexte

Dans le cadre de la révision en cours du plan de protection des rives, il faut concrétiser les prescriptions de l'ordonnance sur les bas-marais dans le secteur du bas-marais inscrit à l'inventaire fédéral sous le n° 2376. Cela implique de supprimer le port actuellement implanté devant le camping d'UNIA. La commune a l'intention de créer un emplacement de substitution dans la zone riveraine de la commune de Gerolfingen.

État de la planification

Le plan de protection des rives révisé a été suspendu en 2020 après son examen préalable en raison des conflits avec les prescriptions de l'ordonnance sur les bas-marais.

Objectifs

Suppression du port situé devant le camping d'UNIA, avec valorisation de la rive naturelle et déplacement des places d'amarrage supprimées ainsi que de bouées d'amarrage sur un nouvel emplacement portuaire dans la zone riveraine de la commune de Gerolfingen dans le cadre d'un projet plus vaste de valorisation de la rive.

Études requises

Examen de l'opportunité et de la faisabilité de nouvelles places d'amarrage

Procédure

Adaptation du plan d'affectation en vigueur sur la base d'une analyse du potentiel et d'une étude de faisabilité, toutes deux à réaliser

Réalisation

Court à moyen terme

Indications

Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants :

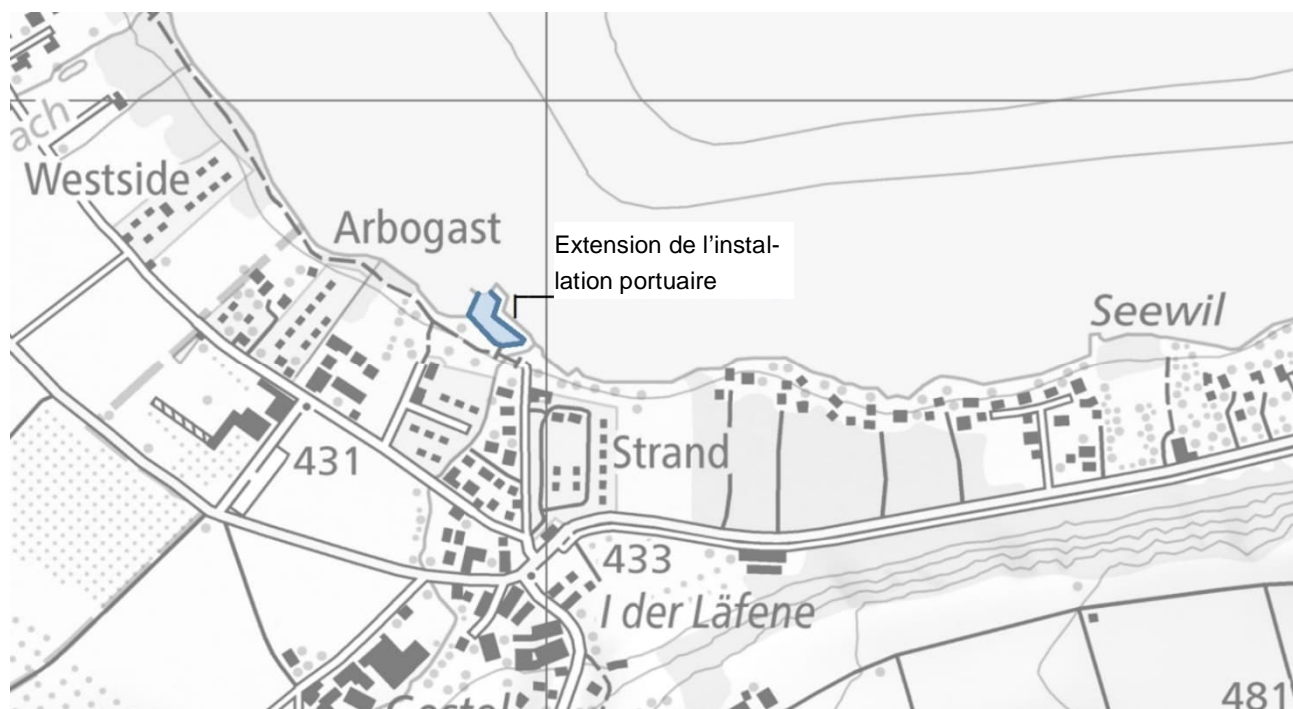
- utilisation publique pour les loisirs et la détente ;
- protection de la nature ;
- besoins accessoires (accès, places de stationnement) ;
- zones de protection archéologiques.

La création d'une nouvelle zone interdite à la navigation le long de la rive naturelle est en cours d'examen.

Participants

Commune de Täuffelen-Gerolfingen (responsable), OACOT, OAN, OCRN, OIC, OPC, SAB, autres

5.12 Port de Vinelz



Contexte	La commune de Vinelz a l'intention d'assainir son port situé à l'embouchure du Ruelbach en construisant une nouvelle jetée pour protéger de la houle les places d'amarrage exposées. Ce projet offre la possibilité d'agrandir l'installation portuaire.
État de la planification	La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en force. Les dispositions en vigueur ne contiennent aucune réglementation concernant les places d'amarrage.
Objectifs	Construction d'une jetée faisant office de brise-lame. Création de places d'amarrage supplémentaires à l'intérieur de la nouvelle installation portuaire sous réserve de la suppression du même nombre de places dans un autre port (p. ex. celui situé près du camping du TCS à Gampelen). Valeur indicative : 25 places supplémentaires au maximum
Études requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité de nouvelles places d'amarrage
Procédure	Adaptation du plan d'affectation en vigueur
Réalisation	Court à moyen terme
Indications	Il conviendra de procéder à une pesée des intérêts dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> – utilisation publique pour les loisirs et la détente ; – archéologie ; – protection de la nature ; – besoins accessoires (accès, places de stationnement)
Participants	Commune de Vinelz (responsable), OACOT, OAN, OCRN, OIC, OPC, SAB, autres