



**Plan sectoriel de la navigation de
plaisance pour la partie bernoise
des lacs de Bienne et de Neuchâtel**

Rapport

Navigation de plaisance

Impressum

- Edition: Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques du canton de Berne (JCE)
- Direction du projet: Katharina Dobler (cheffe de projet), Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT)
Emanuel Buchs, Espace de développement de Thoune (auparavant région de Thoune-Innertport)
Andreas Fiechter, association seeland.biel/bienne
Kaspar Reinhard, association seeland.biel/bienne
Stefan Schweizer, Conférence régionale de l'Oberland oriental
Elisabeth Bernard, OACOT
Adrian Friedrich, Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN)
Willy Müller, Inspection de la pêche (OAN/IP)
Tamara Schneider, Office des immeubles et des constructions (OIC)
Renate Schöri, OACOT
Ueli Stalder, OACOT
Jean-Michel Vetter, OACOT
- Coordination du projet: Ueli Stalder, OACOT
- Elaboration: Ueli Haag, haag hähnle Sàrl, 2502 Biel/Bienne
Rolf Hähnle, haag hähnle Sàrl, 2502 Biel/Bienne
Karl Ludwig Fahrländer, ad!vocate, 3000 Berne 6
Michael Pflüger, ad!vocate, 3000 Berne 6
Peter Gsteiger, geo7, 3012 Berne
Ursin Caduff, geo7, 3012 Berne
Christoph Iseli, Action paysage Bienne-Seeland, 2501 Biel/Bienne
- Distribution: Office des affaires communales et de l'organisation du territoire
Nydeggasse 11/13
3011 Berne
Téléphone 031 633 77 30
Courriel: info.agr@jgk.be.ch
- Site Internet Page principale: <http://www.jgk.be.ch>

Table des matières

1. Introduction	2
1.1 Mandat	
1.2 Principes d'aménagement	
1.3 Objet du plan sectoriel	
1.4 Caractère contraignant du plan sectoriel	
1.5 Périmètre de planification	
1.6 Procédure	
2. Contexte	5
2.1 Vue d'ensemble	
2.2 Plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993	
2.3 Mise en œuvre de la loi sur les rives des lacs et des rivières	
2.4 Plan directeur régional	
2.5 Intérêts relatifs à l'utilisation et à la protection	
2.6 Aspect juridique	
3. Contenu des dispositions	11
3.1 Vue d'ensemble	
3.2 Places d'amarrage	
3.3 Navigation de plaisance	
4. Mise en œuvre et développement	14
4.1 Vue d'ensemble	
4.2 Instructions et recommandations aux communes	
4.3 Mandats aux services cantonaux concernés	
4.4 Controlling et actualisation	
5. Fiches d'objet (secteurs à examiner)	19
5.1 La Neuveville: secteur du «Prapion»	
5.2 La Neuveville: secteur des «Marnins»	
5.3 Gléresse: secteur «Wirtshausländte»	
5.4 Gléresse: secteur «Boome»	
5.5 Bienne – Nidau: secteur du bord du lac / Thielle	
5.6 Port: secteur du canal de Nidau-Büren	
5.6 Täuffelen: secteur de Gerolfingen	
5.7 Gampelen: secteur de la baie du Fanel	
5.8 Gampelen: secteur «Zihlbrücke»	
5.9 Gals: secteur «Chalchhof»	

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. Suite à une décision sur recours rendue le 21 décembre 2007 par l'Office juridique de 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 de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques, 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).

Parallèlement à l'élaboration des plans sectoriels, la JCE a été chargée d'élaborer 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 Directions 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, 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 la question des zones interdites à la navigation (cf. détails au chiffre 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 chapitres 3 (réglementation), 4 (mise en œuvre et développement) et 5 (fiches d'objet) du rapport, les autres chapitres 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 seeland.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 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

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

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.

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.

2.2.2 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.

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

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 minimale 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 Etat de la mise en œuvre

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; quelques autres projets n'ont par contre pas été réalisés, notamment les suivants:

- construction du port de Gléresse, dont la réalisation requiert le déplacement de la voie de chemin de fer dans le tunnel de Gléresse,
- déplacement des places d'amarrage situées dans des zones riveraines protégées à Lüscherz et Täuffelen.

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. 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 actuelles places d'amarrage,
- 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 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 seeland.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).

Ce plan directeur et les contenus de la carte qui l'accompagne 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. chiffre 3.2), lors de l'établissement des fiches d'objet (cf. chapitre 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.

2.5 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,
- pêche, frayères,
- 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,
- 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 roselières recensées dans la carte de couverture du sol de la Mensuration officielle.

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 archéologique,
- les lignes et les installations importantes du service public de navigation
- les débarcadères et les places de transbordement destinés au transport des bois flottants.

2.6 Aspect juridique

2.6.1 Principales bases légales

a) Droit de la navigation

Dans le canton de Berne, la principale base pour la réglementation de la navigation sur les lacs et l'élaboration des bases d'aménagement requises à cet effet est la loi du 19 février 1990 sur la navigation et l'imposition des bateaux (loi sur la navigation; RSB 767.1). Cette dernière 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 régit 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) régleme 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.

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 régleme par ailleurs l'admissibilité de constructions sur les eaux et dans les zones riveraines protégées, et prévoit à l'alinéa 2 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. Selon la jurisprudence aujourd'hui en vigueur, ce qui précède présuppose la création de bases suffisantes en matière d'aménagement du territoire. Dans le canton de Berne, les zones riveraines protégées au sens de l'article 11, alinéa 1 LC sont définies 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)

2.6.2 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. Les communes ont dans la plupart des cas déjà pu les mettre en œuvre 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.

2.6.3 Suppression de places d'amarrage

Des recherches approfondies ont été effectuées concernant la suppression de places d'amarrage. Afin de pouvoir procéder à la suppression de places existantes, autorisées ou pour lesquelles une concession a été accordée dans les règles, 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).

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. Par ailleurs, le plan sectoriel contient des instructions destinées à 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 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. chiffre 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

Le plan sectoriel de la navigation de plaisance de 2012 subdivise le rivage en trois types de secteurs de réglementation:

- secteurs d'exclusion,
- secteurs de consolidation,
- secteurs à examiner.

a) Secteurs d'exclusion

Principe: 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. 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,
- garantie de l'accès à l'eau des installations publiques riveraines (plages, parcs et promenades).

D'autres secteurs d'exclusion concernent des tronçons de rive pour lesquels de nouvelles places d'amarrages 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

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. 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 simple adaptation).

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

Principe: 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) des 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 (cf. chapitre 5).

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. Ces zones riveraines et l'intervention nécessaire dans chaque cas sont décrites de manière plus précise dans les fiches d'objet présentées au chapitre 5.

3.2.4 Pilotage du nombre global de places d'amarrage

Suite à la subdivision en trois types de secteurs de réglementation qui vient d'être présentée, 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.

3.3 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.

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 chiffre 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 chiffre 3.2 et dans les fiches d'objet (cf. chapitre 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:

- 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 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 mise à jour des places d'amarrage admises,
- examen et éventuelle édiction de nouvelles zones interdites à la navigation.

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

Contexte: 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 facilitera 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 oeuvre sous réserve de l'approbation par l'organe compétent en matière financière des moyens nécessaires.

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 (voir chiffre 2.5).

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.

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: Office de la circulation routière et de la navigation (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).

Sont associés: 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. chiffre 3.3). Aucune procédure d'édiction des plans n'est requise à cet égard.

4.3.3 Autres mesures

D'autres tâches cantonales font l'objet d'un examen plus approfondi, notamment

- 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),
- institutionnalisation d'une «table ronde» à l'image de ce qui se fait pour le lac de Thoue, où les divers utilisateurs (sports nautiques, bateaux de ligne, pêche, 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.

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 ri-

vières (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 chiffre 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, on peut toutefois prévoir que des adaptations seront 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 chiffre 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 (voir chiffre 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 chapitre 5).

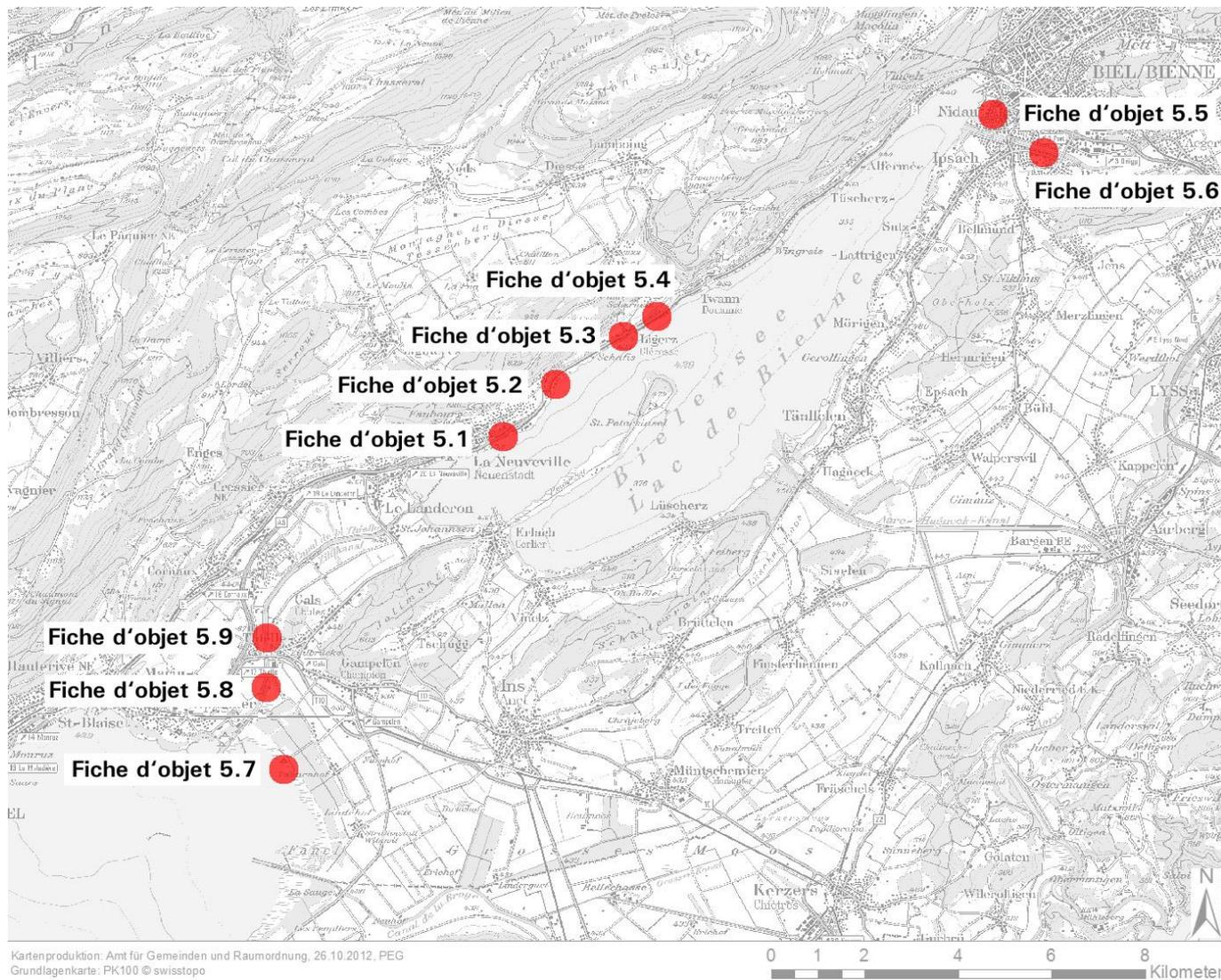
Procédure: avant tout remaniement, l'OACOT, en collaboration avec les autres services cantonaux concernés, effectue en règle générale un contrôle des effets et ré-

dige 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 (secteurs à examiner)

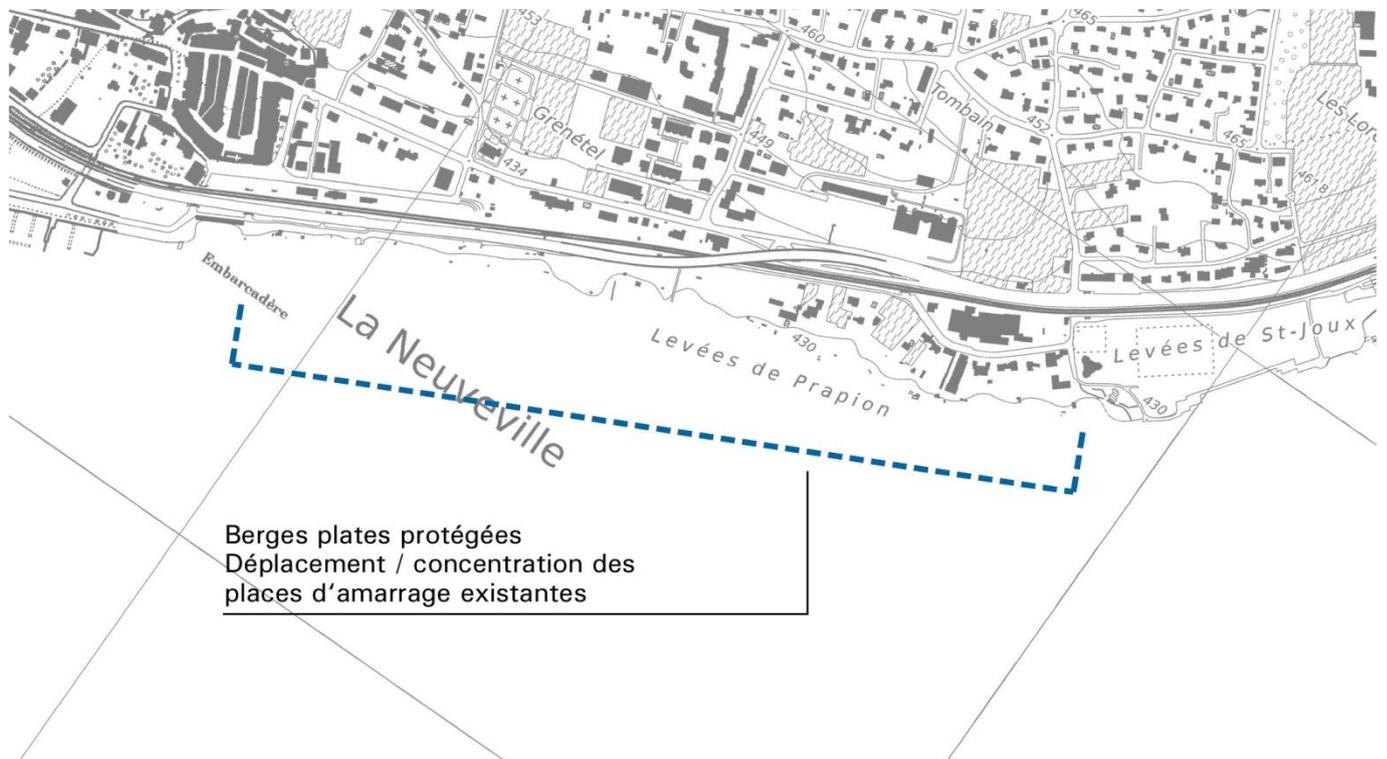
Vue d'ensemble



Abréviations figurant dans les fiches d'objet

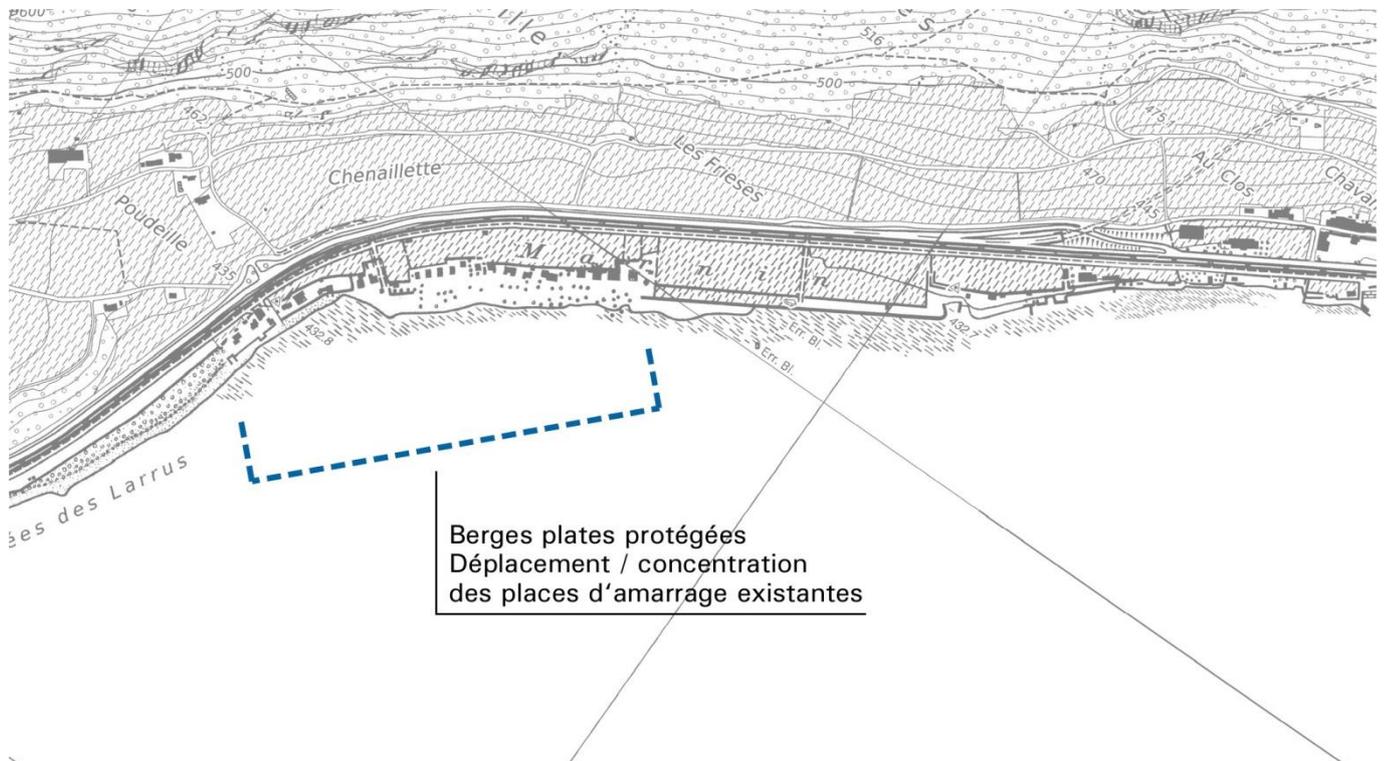
OACOT	Office des affaires communales et de l'organisation du territoire
OAN (SPN, IP, IC)	Office de l'agriculture et de la nature (Service de promotion de la nature, Inspection de la pêche, Inspection de la chasse)
OC (SAB, SMH)	Office de la culture (Service archéologique, Service cantonal des monuments 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»



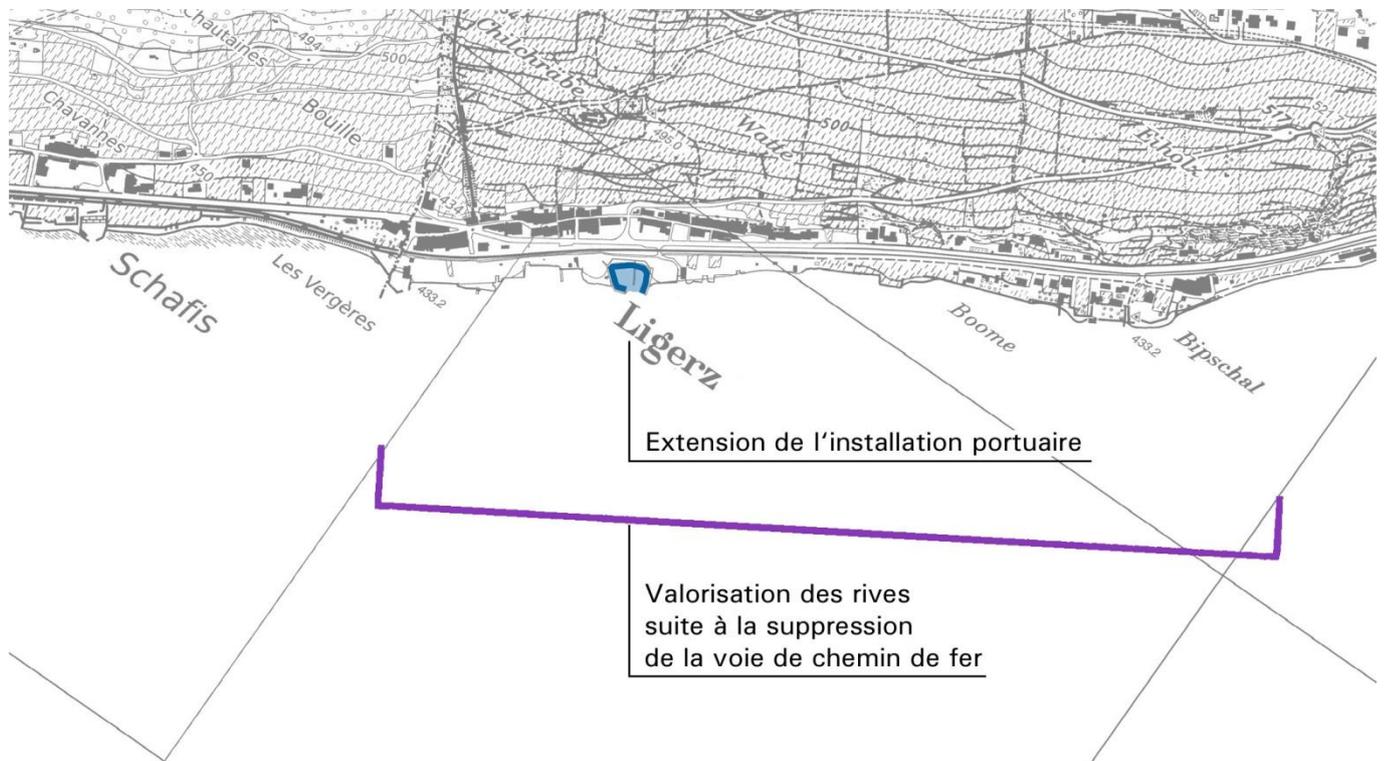
Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait la suppression partielle des places d'amarrage et la création de places de substitution. Le secteur compte actuellement un total de 65 places d'amarrage autorisées.
Etat de la planification	La mise en œuvre de la LRLR n'est 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).
Etudes requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité des mesures prévues.
Procédure	Ediction 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, OPC, OIC, autres.

5.2 La Neuveville: secteur des «Marnins»



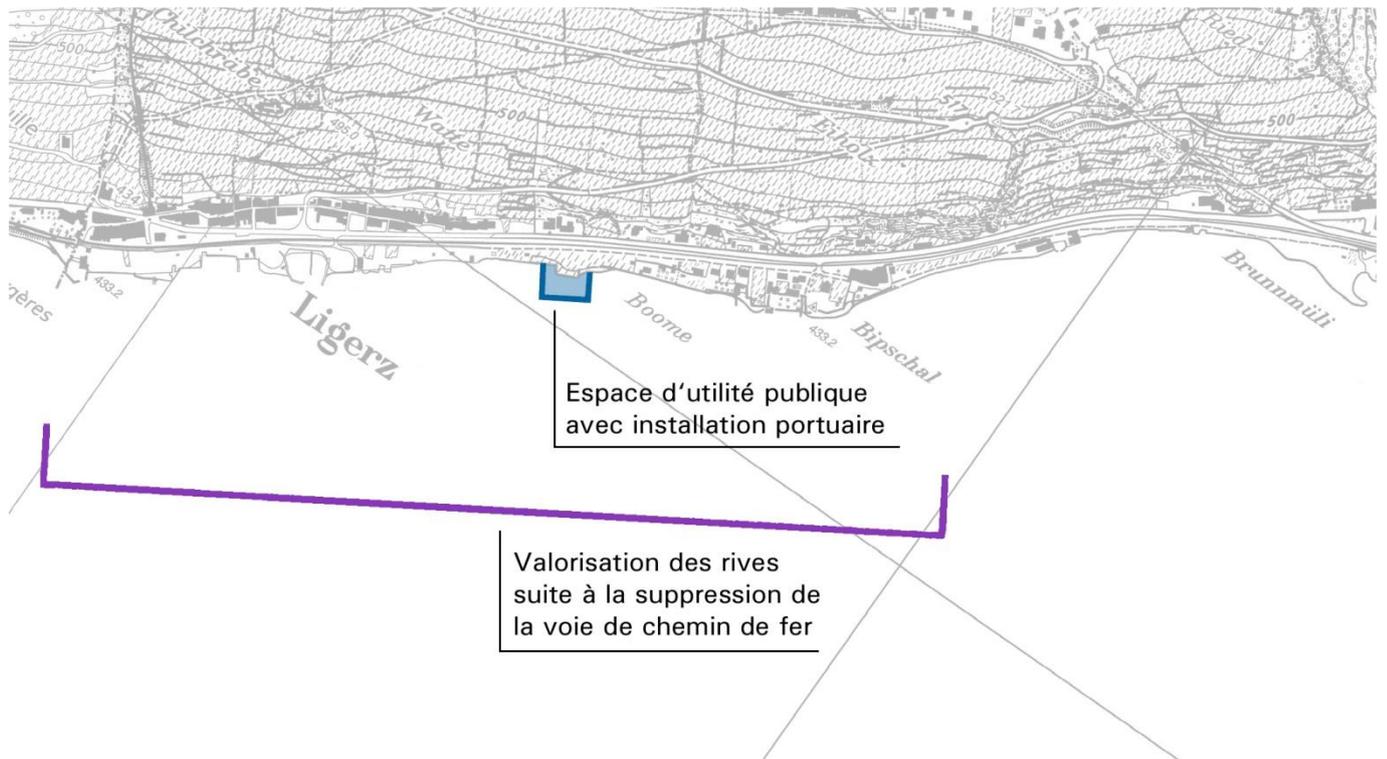
Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait la suppression partielle des places d'amarrage et la création de places de substitution. Le secteur compte actuellement un total de 50 places d'amarrage autorisées.
Etat de la planification	La mise en œuvre de la LRLR n'est 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).
Etudes requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité des mesures prévues.
Procédure	Ediction 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,– pêche / frayères,– utilisation publique pour les loisirs et la détente,– coûts (indemnités d'expropriation, mesures de substitution).
Participants	Commune de La Neuveville (responsable), OAN, OACOT, OPC, OIC, autres.

5.3 Gléresse: secteur «Wirtshauslände»



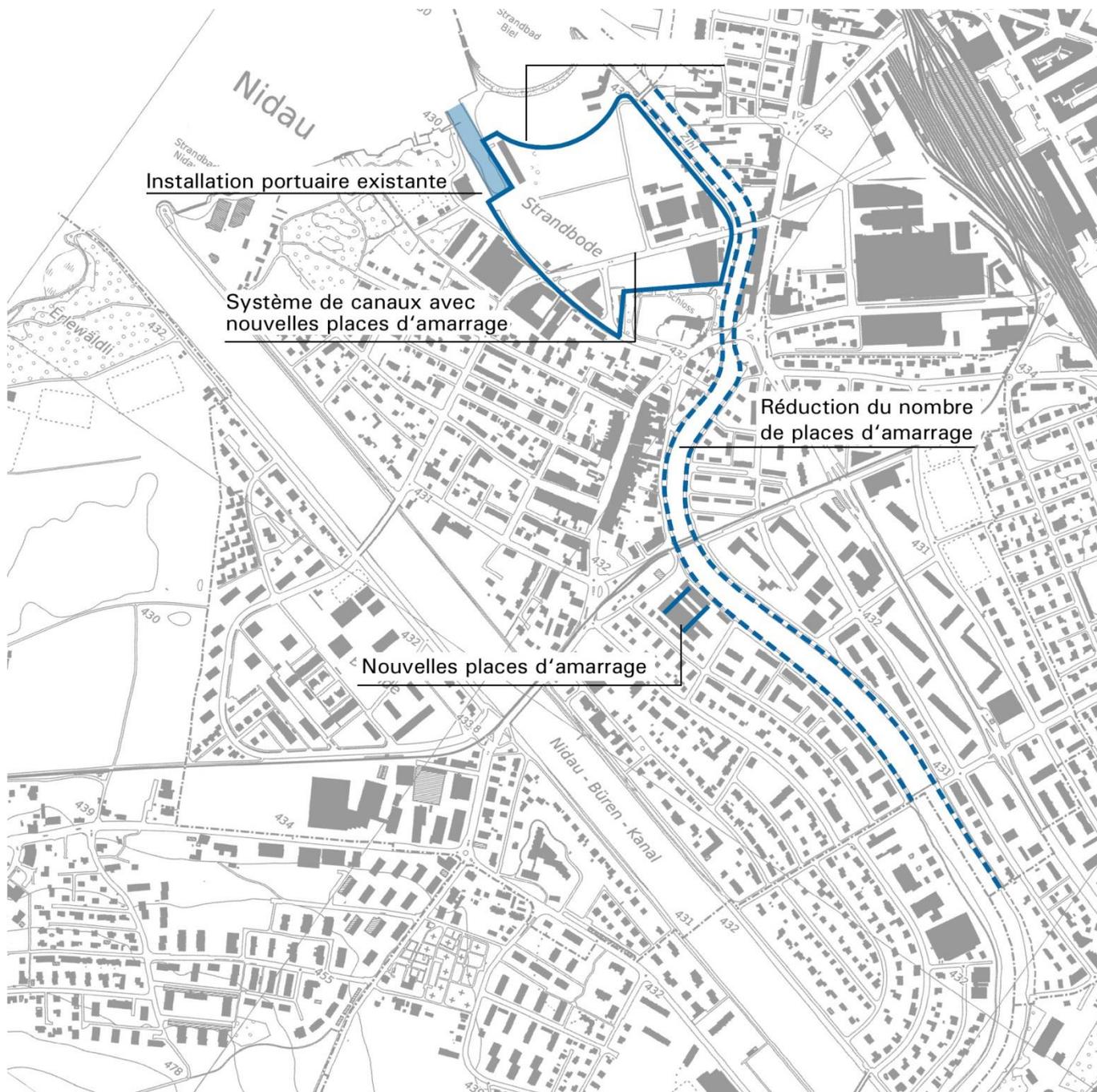
Contexte	Le plan directeur concernant les places d'amarrage de 1993 prévoyait l'extension du port actuel (10 places d'amarrage supplémentaires). Ce projet n'a pas encore été réalisé.
Etat de la planification	La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en force. Les dispositions en vigueur ne contiennent aucune réglementation concernant les places d'amarrage.
Objectifs	Création de places d'amarrage supplémentaire à l'intérieur du port actuel. Valeur indicative: 15 places supplémentaires au maximum.
Etudes 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: <ul style="list-style-type: none">– protection du site,– utilisation publique pour les loisirs et la détente,– besoins accessoires (accès, places de stationnement).
Participants	Commune de Gléresse (responsable), OACOT, Protection des monuments historiques, 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.
Etat 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.
Etudes 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: <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).
Participants	Commune de Gléresse (responsable), OACOT, OAN, SMH, OPC, OIC, autres.

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



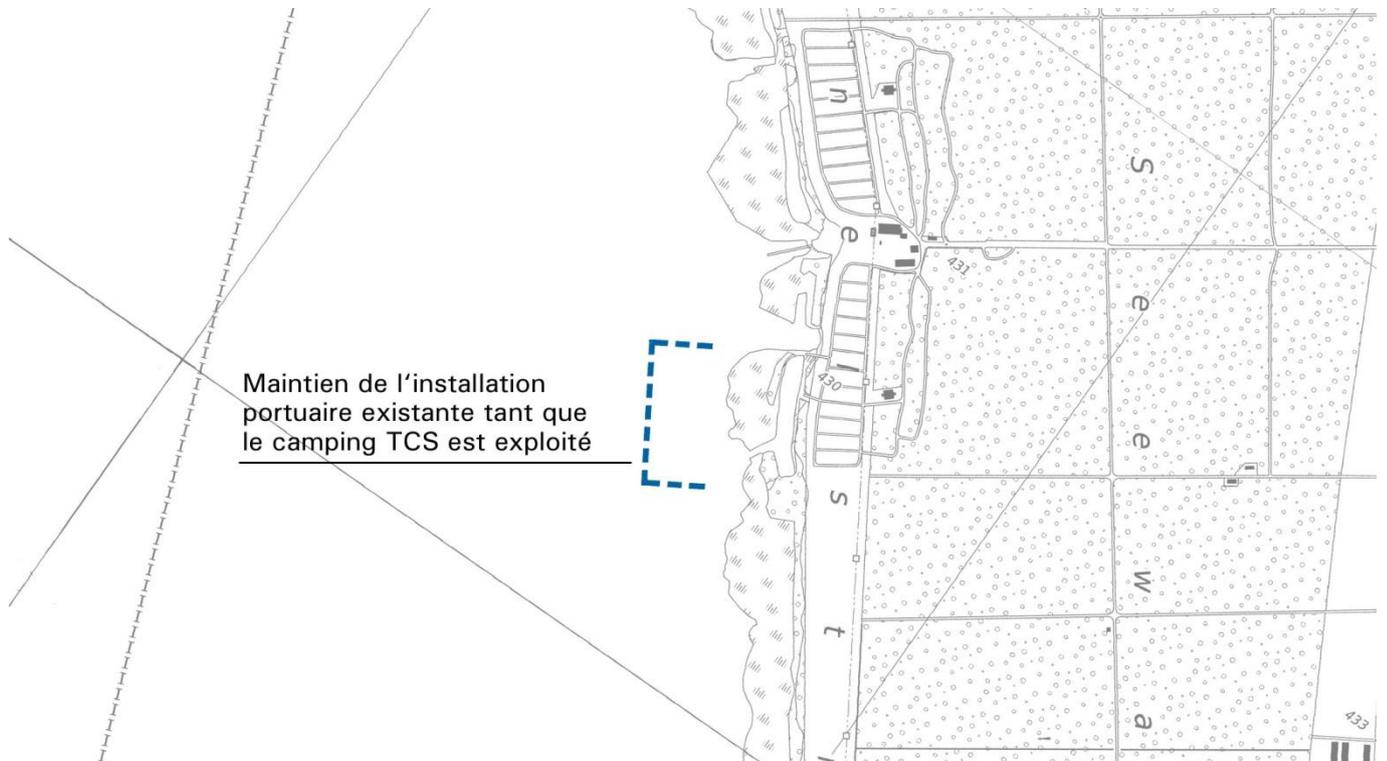
Contexte

Les communes de Biene 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 créer quelque 200 places d'amarrage. En contrepartie, 123 places d'amarrage seraient supprimées le long de la 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.

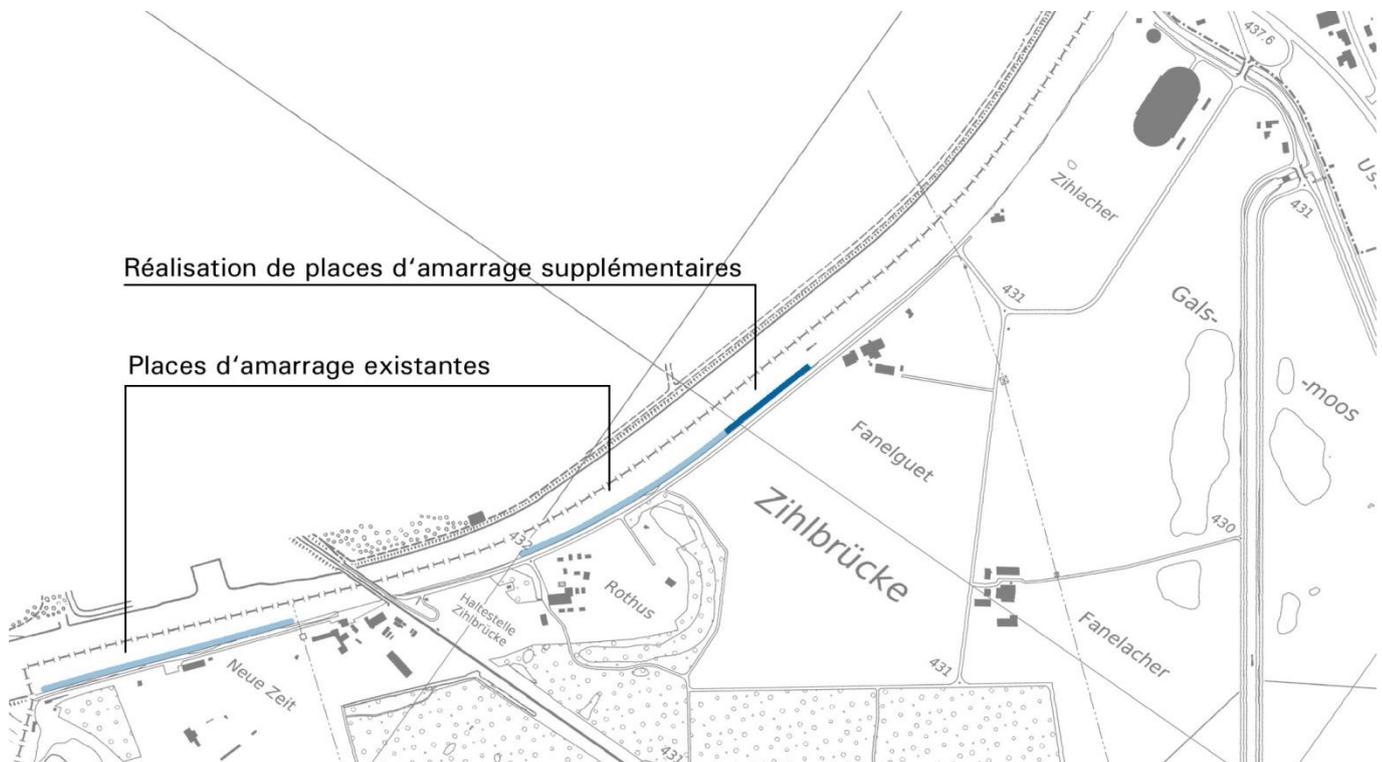
Etat de la planification	La LRLR a été mise en œuvre dans un plan de protection des rives entré en vigueur. Les rives de la Thielle, qui ne sont pas situées dans le périmètre couvert par la LRLR, ne font pas partie de ce plan. La réalisation du projet prévu requiert une révision du plan d'affectation en vigueur.
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. Valeur indicative: 75 places d'amarrage supplémentaires au maximum, pour autant que des places soient supprimées le long de la Thielle.
Etudes requises	Examen des conditions à remplir pour la suppression prévue de places d'amarrage pour l'ensemble de la Thielle.
Procédure	Ediction 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.
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 (a compris chantier naval et rampe de mise à l'eau existants)– utilisation publique pour les loisirs et la détente,– élimination des bois flottants.
Participants	Commune de Nidau (responsable), communes de Bienne, Port et Brügg, OACOT, OAN, Service archéologique, SMH, OCRN, OED, SNLB, OIC, autres.

5.7 Gampelen: secteur de la baie du Fanel



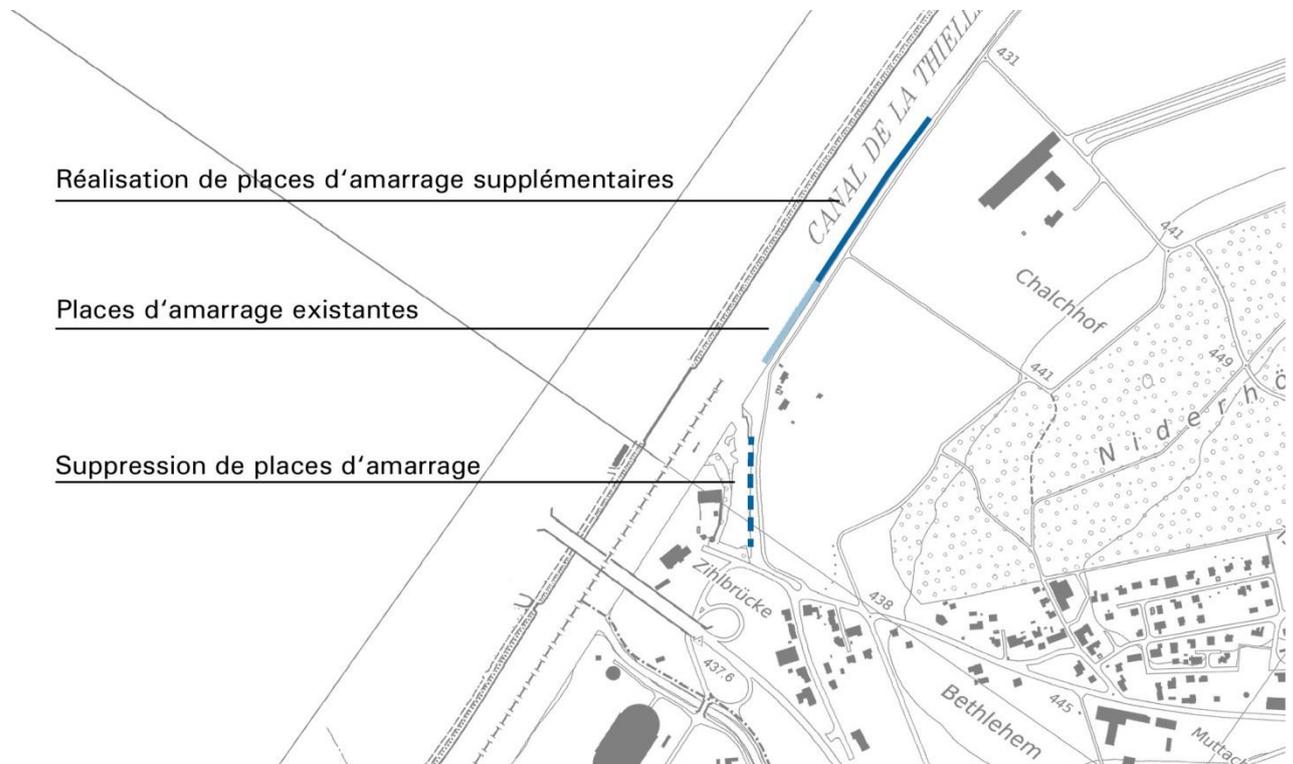
Contexte	L'actuel camping du TCS se trouve dans une réserve naturelle et n'a jamais fait l'objet d'un plan d'affectation. Après consultation des parties intéressées et appréciation des différents intérêts, le Conseil-exécutif du canton de Berne a prolongé en 2003 le contrat de bail à ferme pour l'aire forestière et le contrat de droit de superficie jusqu'à fin 2018.
Etat 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 est lié à celui du camping. Dès que le camping sera supprimé, le port devra l'être également.
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.
Participants	Canton (responsable de la suppression), région seeland.biel/bienne, commune de Gampelen, cantons voisins.

5.8 Gampelen: secteur «Zihlbrücke»



Contexte	La commune envisage de réaliser des places d'amarrage supplémentaires.
Etat 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.
Etudes requises	Examen de l'opportunité et de la faisabilité.
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,– protection de la nature,– besoins accessoires (accès, places de stationnement),– service public de navigation de ligne.
Participants	Commune de Gampelen (responsable), OACOT, OAN, OED, OPC, OCRN, OIC, 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.
Etat 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.
Etudes 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: <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.
Participants	Commune de Gals (responsable), OACOT, OAN, OED, OPC, OCRN, OIC, canton de Neuchâtel, SNLB, autres.

