

Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR) : concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye



Association des communes du district du Lac

Plan directeur régional (PDR)

C3 - Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye

8 mai 2013, révisé le 2 février 2016

Mandat : 11046/pj,fs

Document : rap_rives_lac_Morat

ARCHAM ET PARTENAIRES SA

Aménagement du territoire et urbanisme

Route du Jura 12, 1700 Fribourg

Téléphone 026 347 10 90, fax 026 347 10 91

info@archam.ch, www.archam.ch

Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Documents de base pour l'étude	4
3.	Problématique	5
4.	Démarche	6
5.	Délimitation du périmètre d'étude	6
6.	Diagnostic	7
6.1	Situation actuelle des rives du lac	7
6.2	Résumé des mesures actuelles du plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat	9
6.3	Analyse des forces et faiblesses de l'utilisation et de la planification actuelle des rives du lac	11
7.	Objectifs et lignes d'actions	12
8.	Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye	13
8.1	Protection des rives	13
8.2	Gestion des places d'amarrages	13
8.3	Projets divers	16
9.	Mise en œuvre du concept : directives pour les communes	17
10.	Intégration de l'étude dans le PDR	17

1. Introduction

Le but de ce document est de pouvoir concilier les différents intérêts qui caractérisent l'exploitation des rives du lac de Morat (coté fribourgeois) et du canal de la Broye. L'étude mettra notamment l'accent sur la problématique des amarrages ainsi que sur la protection des rives dans le cadre du plan directeur régional du district du Lac (PDR Lac).

Pour rappel, un document de cadrage posant les bases de cette étude a été élaboré et présenté le 22 août 2012 au Service de l'aménagement et des constructions (SeCA), au Bureau pour la protection de la nature et du paysage (BPNP) et à la Section lacs et cours d'eau (SLCE) du Service des ponts et chaussées (SPC).

Suite à cette présentation, les Services concernés ont transmis une prise de position concertée sur le document de cadrage. Cette planification est donc basée sur le contenu du document de cadrage ainsi que sur la prise de position des Services.

Les données utilisées dans le chapitre « 8.2. *Gestion des places d'amarrages* » sont issues de l'inventaire définitif établi et fourni par la SLCE (en 2014).

Dans le cadre de la procédure du PDR Lac, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a admis globalement le présent concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye (examen final du 10 juillet 2015). Le Conseil d'Etat l'a ensuite approuvé (25 août 2015).

La présente étude est assortie également d'une carte à l'échelle 1 :15'000.

2. Documents de base pour l'étude

- Arrêté du 20 février 1973 du Conseil d'Etat concernant l'utilisation des rives des lacs par les particuliers
- Plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat, Office des constructions et de l'aménagement du territoire Fribourg et Service de l'aménagement du territoire Lausanne, mai 1983
- Plan directeur cantonal, Etat de Fribourg, 2002
- Guide pour l'aménagement régional, Etat de Fribourg, 2003
- Plan directeur régional du Lac, « D 3.2 Programme d'aménagement », Urbaplan, juillet/octobre 2010
- Etudes / plans directeurs communaux existants en matière d'aménagement des rives du lac
- Bestätigung des BRPA über « das weitere Vorgehen », 29. März 2012
- Plan directeur régional du Lac, « D 4.2 Programme de travail pour l'achèvement du plan directeur régional », Association des communes du district du Lac, 24 avril 2012
- Plan directeur régional du Lac, « D4.4 Document de cadrage pour l'élaboration d'un concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye », Archam, août 2012
- Liste des amarrages pour les communes du Lac, Section lacs et cours d'eau du Service des Ponts et Chaussées (2013 et 2014)
- Plan directeur régional du Lac « D 4.8 Préavis du troisième examen préalable » par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, 24 août 2014.
- Rapport d'examen final de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions sur le Plan directeur régional du Lac, 10 juillet 2015
- Arrêté d'approbation du Conseil d'Etat sur le Plan directeur régional du Lac (2015-627), 25 août 2015

3. Problématique

Dans le cadre de l'examen des documents rédigés par Urbaplan concernant la première étape de planification régionale¹, le SeCA, la SLCE et le BPNP ont demandé d'élaborer un concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye. Le SeCA a également demandé d'intégrer des réflexions de base concernant la situation du lac de Schiffenen dans le contenu du plan directeur régional (PDR). Dans ce cas, l'établissement d'un concept d'aménagement des rives n'est pas formellement demandé. La problématique des rives du lac de Schiffenen sera traitée de manière succincte dans le rapport explicatif du PDR, sur la base du projet de plan directeur non approuvé de 1984.

Selon les trois organes concernés, ce concept devra permettre de mieux coordonner les travaux à l'échelle communale. De plus, il devra permettre de coordonner les différents intérêts dont les rives du lac font l'objet : navigation et places d'amarrages, protection de la nature et du paysage, tourisme et urbanisme.

Par rapport au contenu de l'étude, nous allons répondre aux exigences minimales inscrites dans le guide pour l'aménagement régional. Ces exigences concernent notamment une analyse par rapport à la situation des amarrages. Une planification des rives du lac doit notamment permettre de faire une distinction entre les secteurs où il faut supprimer ou concentrer des amarrages. De plus, tout conflit devra être évité avec les zones protégées et les espaces naturels sensibles.

Contenu minimum selon le plan directeur cantonal

T	C	R	
•	•		La planification des rives de lac définit:
			<ul style="list-style-type: none"> • les secteurs de développement et d'emplacement des ports avec les dispositions de mise en œuvre et les principaux problèmes de coordination à régler, • le nombre maximal de bateaux admis sur le plan d'eau, • les secteurs de rive où il faut supprimer l'amarrage des bateaux, • les secteurs de rive où l'amarrage de bateaux peut être maintenu voire développé par le biais de ports ou d'amarrages collectifs, • les critères sur la base desquels un maintien des amarrages individuels est envisageable et une identification des secteurs concernés, • les sites à protéger, • les espaces naturels sensibles, • les mesures concernant les sites à protéger et les espaces naturels sensibles.

Figure1 : extrait du guide d'aménagement régional présentant le contenu minimal d'un PDR en matière de planification des rives du lac.

¹ Cette première étape comprenait notamment un diagnostic régional, les objectifs de développement ainsi que l'élaboration des deux documents exigés par le Canton : programme des études et programme d'aménagement régional.

4. Démarche

Pour l'élaboration du concept, nous avons adopté une démarche englobant les étapes suivantes :

1. Définition du périmètre d'étude

Le secteur à l'intérieur duquel nous procéderons à notre analyse est délimité.

2. Processus de diagnostic

Un diagnostic territorial nous permet d'avoir un aperçu général de la situation actuelle caractérisant les rives du lac. Les thèmes analysés (paysage et nature, navigation et amarrages, tourisme, coordination) sont repris par la suite pour la fixation des objectifs et dans le cadre de l'élaboration du concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye.

3. Fixation des objectifs et des lignes d'actions

Les objectifs concernant la gestion et le développement des rives sont fixés en fonction des souhaits de l'Association des communes du district du Lac ainsi que des communes riveraines et des services cantonaux concernés. Les lignes d'actions permettant la concrétisation de ces objectifs sont également décrites.

4. Descriptions du concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye

Ce concept sert principalement pour spatialiser certains objectifs fixés à l'étape précédente de la démarche. Une carte de synthèse annexée au présent document permet d'avoir un aperçu territorial du futur aménagement des rives du lac.

5. Formulation des directives pour la mise en œuvre du concept

Des informations relatives à la mise en œuvre du concept sont formulées. Il s'agit notamment de définir, pour la gestion des amarrages, les tâches à accomplir par les communes.

6. Intégration du concept dans le PDR

En guise de conclusion, nous résumons les liens entre le concept et le projet de PDR du Lac.

5. Délimitation du périmètre d'étude

Le lac de Morat est situé au pied du Mont Vully, entre les cantons de Fribourg et Vaud. Il est le plus petit des lacs du Pays des Trois-Lacs, avec une surface de 22,8 km². Il est long 9,9 km et a une largeur maximale de 2,8 km. La profondeur maximale est de 45 m. Le lac de Morat s'écoule dans le lac de Neuchâtel par le canal de la Broye. Il sert, avec les lacs de Neuchâtel et de Biègne, de bassin de compensation pour les eaux de l'Aar.

Les réflexions concernant le concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye sont faites à l'intérieur d'un périmètre d'étude comprenant les 7 communes² du district situées

² Haut-Vully, Bas-Vully, Galmiz, Muntelier, Murten, Meyriez et Greng.

le long des rives du lac de Morat et du canal de la Broye. Sur l'image ci-dessous, nous identifions, en pointillé orange, le secteur comprenant les rives du lac ainsi que le canal de la Broye qui font l'objet d'une analyse détaillée sous le profil des amarrages.

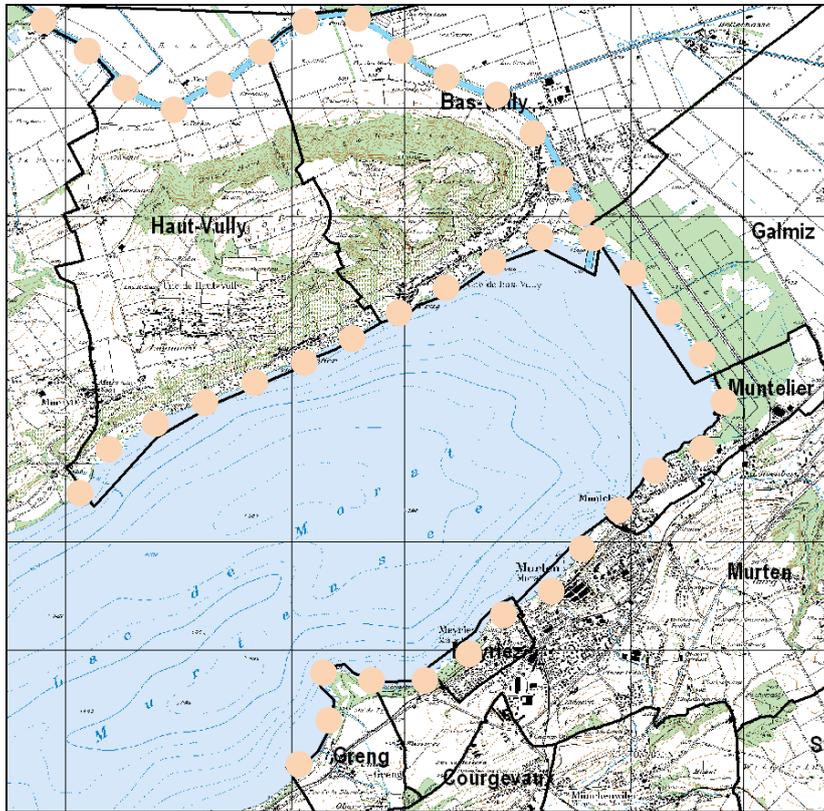


Figure 2 : périmètre d'étude

6. Diagnostic

Pour le processus diagnostic, nous faisons tout d'abord un état des lieux de la situation actuelle des rives du lac de Morat. Par la suite nous procédons à une analyse des mesures en vigueur du plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat.

Finalement, ce diagnostic est complété par un bilan résumant forces et faiblesses de l'utilisation et de la planification actuelles des rives du lac. Ces informations ont été récoltées lors d'un workshop avec les communes concernées par cette planification³. Le diagnostic nous a servi comme base pour la définition des objectifs et des lignes d'actions (chapitre 7).

6.1 Situation actuelle des rives du lac

Voici un état des lieux sommaire qui permet d'avoir un aperçu de la situation actuelle des rives du lac de Morat et du canal de la Broye :

³ Ce workshop a eu lieu le 18 octobre 2012 à la Préfecture de Morat.

Thème	Etat des lieux
Paysage et nature	Trois entités paysagères présentant une certaine valeur écologique et esthétique caractérisent la région du lac de Morat. Il s'agit de la zone alluviale d'importance nationale du Chablais, commune de Galmiz, et de la zone alluviale d'importance régionale « Fin de Dy » située à Greng. Le mont Vully revête une grande importance paysagère pour la région et il a été classé dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). Toutefois, considérant que le périmètre du mont Vully ne touche pas les rives du lac, il ne sera pas traité spécifiquement dans notre conception.
Navigation	Les deux ports du lac de Morat sont situés à Morat (environ 180 places) et à Meyriez (environ 40 places). Les débarcadères utilisés pour des croisières touristiques (canton de Fribourg) se trouvent à Morat, à Môtier, à Praz, à Sugiez ainsi qu'au camping des trois lacs au bord du canal de la Broye (Bas Vully). De manière générale, les places d'amarrages sont dispersées le long des rives.
Tourisme	A proximité du port de Morat, nous identifions un secteur à vocation touristique. Dans ce secteur nous trouvons des aménagements et des infrastructures pour la détente et les sports en plein air ainsi que quelques bars et restaurants. En outre, d'autres infrastructures touristiques d'une certaine importance sont constituées par les deux campings de Bas Vully (« Les trois lacs » et « Praz Novi » à Sugiez) et celui de Muntelier (« Löwenberg »).

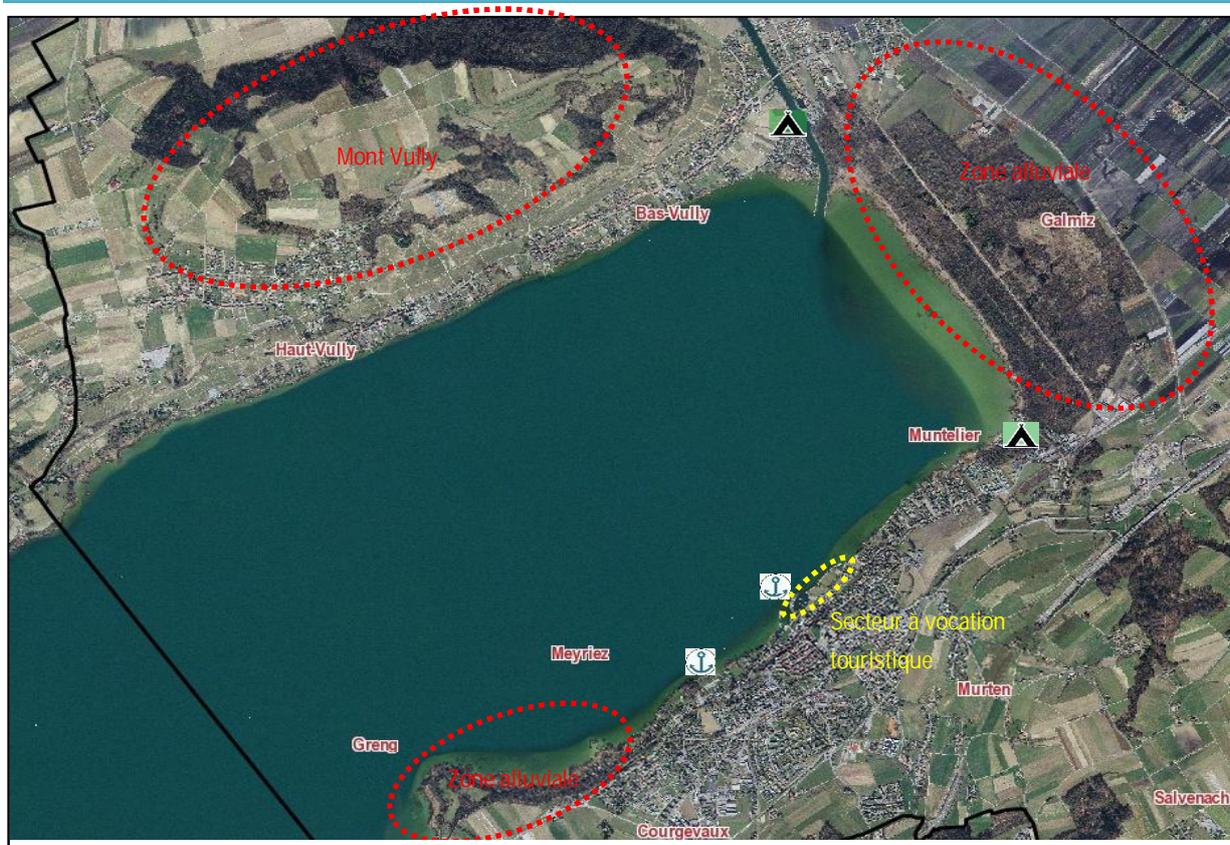


Figure 3: état des lieux des rives du lac de Morat (partie fribourgeoise). Source: guichet cartographique, Etat de Fribourg

6.2 Résumé des mesures actuelles du plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat

Dans ce chapitre nous résumons les mesures principales qui ont été fixées dans le plan directeur, actuellement en vigueur, de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat⁴. Ce résumé concerne les sept communes fribourgeoises situées le long des rives du lac de Morat.

Cette analyse nous permettra par la suite de vérifier que les critères sur lesquels ces mesures se fondent, seront repris dans ce concept afin de garantir une continuité avec le plan directeur actuellement en vigueur.

Comme nous l'avons constaté précédemment, le concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye se focalise sur la problématique des amarrages et de la protection de la nature. Par conséquent nous analysons les mesures se rapportant aux thèmes 1 (zones naturelles) et 2 (navigation de plaisance) du plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat. Le thème 10 (coordination) est également analysé.

Mesures générales

Thème 1 : zones naturelles

- 1.3) Prendre les contacts utiles dans le but d'assurer la gestion des périmètres qualifiés de zones naturelles dans le plan directeur, au bord du lac de Morat notamment.

Thème 2 : navigation de plaisance

- 2.1) Faire respecter les règles de navigation. Elaborer des prescriptions cantonales au large des zones protégées et des plages publiques. Informer les usagers du plan d'eau concernant les nouvelles dispositions.
- 2.2) Inventorier le nombre d'embarcations par catégorie et lieu d'amarrage. Inventorier le nombre de places concédées à l'amarrage, le nombre des places d'amarrages libres dans les ports ainsi que les besoins en places d'amarrages. Procéder au regroupement des amarrages sauvages dans les ports existants. Mettre en demeure les propriétaires d'embarcations stationnées en des endroits non licites et les propriétaires des passerelles non licites de régulariser leur situation. Exiger à chaque nouvelle demande de permis de naviguer de présenter la preuve d'un amarrage licite.
- 2.3) Charger l'office fribourgeois de la circulation et de la navigation d'estimer les conséquences financières de l'application des mesures 2.1 et 2.2 et de préavis sur les demandes de concessions de port de plaisance.
- 2.4) Assurer la coordination de ces nouvelles mesures avec les autres cantons riverains (Neuchâtel et Berne).

Thème 10 : coordination

- 10.1) Charger les services responsables de l'aménagement du territoire d'assurer la coordination entre les instances intéressées de gérer le plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat.

⁴ Plan directeur de la rive sud du Lac de Neuchâtel et des rives du lac de Morat, Office des constructions et de l'aménagement du territoire Fribourg et Service de l'aménagement du territoire Lausanne, mai 1983

Mesures particulières

Thème	Mesure	Communes concernées						
		Grengr	Meyriez	Murten	Muntelier	Galmiz	Bas-Vully	Haut-Vully
Zones naturelles	Protection, gestion et entretien des roselières et de la forêt riveraine.	■	■	■	■	■	■	■
	Définition du périmètre et du statut d'une éventuelle zone protégée.				■	■		
Navigation de plaisance	Règlementation de la navigation de plaisance.	■		■	■	■		
	Interdiction de pénétrer et accoster les roselières.	■	■	■	■	■	■	■
	Suppression des passerelles et des amarrages sauvages.	■	■	■	■		■	■
	Regroupement des bateaux autour d'une passerelle collective.	■						■
	Regroupement des bateaux dans le port de Meyriez ou de Morat.			■				
	Regroupement des bateaux dans un futur port ou autour d'une passerelle collective.				■			
	Regroupement des bateaux autour des passerelles collectives et dans le futur port de Sugiez.						■	
	Création d'une passerelle collective.	■						
	Réalisation d'une étude sur les possibilités d'agrandissement du petit port.		■					
	Amélioration des équipements publics existants : extension du port, passerelles collectives, plage, aires de détente, etc.			■			■	■
Limitation des amarrages le long du canal de la Broye.						■		
Coordination	Adaptation du plan des zones au plan directeur des rives.		■	■	■		■	■

6.3 Analyse des forces et faiblesses de l'utilisation et de la planification actuelle des rives du lac

Forces	Faiblesses
<p>Attractivité du paysage.</p> <p>Bonne conservation des roselières.</p> <p>Présence dans le Chablais, le long des rives du lac, d'une zone de protection de la nature infranchissable pour les activités humaines.</p>	<p>Manque d'organisation et de structures pour gérer le flux de visiteurs lors de jours de grande affluence (surtout les weekends en été).</p> <p>Répercussions négatives (bruit et littering) lors des manifestations publiques.</p> <p>Manque d'accès au bord du lac.</p> <p>Phénomène du parking sauvage lors des jours de grande affluence. Manque de places de par cet de gestion du stationnement.</p> <p>Marge de manœuvre réduite, à cause d'un manque de place, pour la création d'infrastructures touristiques supplémentaires.</p> <p>Les sports aquatiques sont concentrés sur le lac de Neuchâtel (notamment à Estavayer-le-Lac). Dans ce domaine, le lac de Morat n'est pas concurrentiel.</p> <p>Offre en hébergement lacunaire notamment pour le bas et moyen standing (grands groupes, Hôtels, Wellness).</p> <p>Places d'amarrages insuffisants pour les bateaux visiteurs dans les ports.</p> <p>Places d'amarrages insuffisants pour les résidents.</p> <p>Les roseaux se développent et s'étendent avec une emprise importante sur la surface du plan d'eau. Il faut définir l'état actuel et mettre à jour leur délimitation spatiale. Ce souhait exprimé par les communes a été déclaré légalement impossible par les Services de l'Etat.</p>

7. Objectifs et lignes d'actions

Thème	Objectif	Ligne d'action
Paysage et nature	Préserver les espaces naturels sensibles situés le long du lac.	<p><i>Interdire la création de places d'amarrages dans les espaces naturels sensibles</i></p> <p>Les places d'amarrages ne pourront pas être situées dans des endroits écologiquement fragiles (voir sites protégés au chapitre 8.1)</p>
Navigation	Gérer l'organisation des amarrages dans le lac de Morat et le Canal de la Broye.	<p><i>Ne pas augmenter le nombre total des places d'amarrages.</i></p> <p>Dans les limites du possible, le nombre actuel de places d'amarrages ne devra pas être augmenté. Pour ce faire, un plafond de places d'amarrages sera fixé pour chaque commune. Ce plafond se chiffre à 1'160 places pour la rive fribourgeoise du lac (voir nombre total des places d'amarrages au chapitre 8.2).</p> <p><i>Déplacer et regrouper les places d'amarrages autour des passerelles collectives et/ou dans des ports collectifs.</i></p> <p>Il s'agit de créer et d'organiser des amarrages collectifs notamment en vue de supprimer les amarrages individuels dans les espaces naturels sensibles. Les endroits où il faudra concentrer les amarrages sont localisés dans les secteurs de développement des amarrages. En revanche, les amarrages situés dans les secteurs à assainir devront être supprimés (voir secteurs des amarrages au chapitre 8.2 ainsi que la carte de synthèse).</p> <p><i>Supprimer les places d'amarrages abusives réalisées sans autorisation.</i></p> <p>Les amarrages qui ont été mis en place sans autorisation seront supprimés.</p> <p><i>Garantir l'accessibilité des ports et des pontons collectifs.</i></p> <p>L'accès aux ports et pontons collectifs par rapport aux voitures et à la mobilité douce (notamment les cheminements piétonniers) doit être assuré. Des mesures seront prises là où la situation actuelle est déficitaire.</p> <p><i>Définir les besoins pour des éventuels projets de ports collectifs.</i></p> <p>En cas de besoin avéré, le choix de l'emplacement et le dimensionnement des ports seront soigneusement étudiés.</p>
Tourisme	Renforcer l'offre touristique autour du lac de Morat.	<p><i>Renforcer l'hôtellerie autour du lac.</i></p> <p>Analyser les besoins en hébergement, notamment pour le bas et moyen standing. Etudier l'emplacement idéal pour ce type d'infrastructure.</p> <p><i>Réaliser un sentier autour du lac.</i></p> <p>L'itinéraire du sentier sera étudié par la Région. Ce sentier devra être proche des rives et relier les infrastructures touristiques existantes.</p>
Coordination	Assurer une gestion intercantonale des rives du lac.	<p><i>Coordonner la planification des rives du lac de Morat avec le Canton de Vaud.</i></p> <p>Les Services cantonaux se chargeront d'assurer la coordination des objectifs énoncés dans cette conception avec les objectifs du Canton Vaud concernant la gestion des rives du lac de Morat.</p>

8. Concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye

Le concept permet de spatialiser certains des objectifs et lignes d'actions mentionnées au chapitre précédent. La représentation territoriale du concept est illustrée dans la carte de synthèse annexée à l'étude.

8.1 Protection des rives

Concernant la protection des rives, nous nous sommes accordés avec le bureau pour la protection de la nature et du paysage (BPNP) pour représenter sur la carte les espaces naturels sensibles et les sites à protéger. Nous avons notamment retenu les inventaires fédéraux, cantonaux et régionaux dans le domaine de la protection de la nature et du paysage⁵. Ces sites se dessinent principalement à Galmiz (Chablais) et à Greng.

Dans le cadre de cette conception nous ne prévoyons pas de mesures particulières pour la protection de ces sites vu que des mesures importantes ont déjà été fixées par la Confédération et le Canton et par les communes concernées dans leurs plans d'aménagement locaux (PAL).

Il s'agit plutôt de considérer ces sites comme des secteurs infranchissables pour la création d'infrastructures liées à l'exploitation des rives (amarrages, ports, etc.).

De plus, les rives sont également protégées par la distance de construction de 20 mètres aux rives du lac⁶. Des éventuelles dérogations à cette distance devront être discutées entre le Canton (Section lacs et cours d'eau) et l'autorité communale concernée, sur la base d'un projet concret.

8.2 Gestion des places d'amarrages

La gestion des amarrages constitue le thème central de cette conception. Le concept analyse cette problématique sous deux angles différents :

- La limitation du nombre des amarrages et des bateaux sur le plan d'eau ;
- l'identification des secteurs où il faut assainir les amarrages et des secteurs où il faut concentrer, voire développer, les amarrages.

⁵ Inventaires fédéraux : zones alluviales, zones humides du réseau écologique national (REN), sites marécageux et réserves d'oiseaux d'eau migrateurs. Inventaires cantonaux. Sites de reproduction à batraciens. Inventaires régionaux : zones alluviales et bas-marais.

⁶ L'art. 62 de l'ordonnance fédérale sur la protection des eaux dit que l'espace réservé aux eaux (inconstructible) s'applique le long des eaux à une bande de chaque côté large de 20 m concernant les étendues d'eau d'une superficie supérieure à 0,5 ha.

Nombre total des places d'amarrages

Le plan directeur régional du Lac en vigueur affirme que « le nombre total de places d'amarrages ne doit pas être augmenté⁷ » sur le lac de Morat. De plus, le plan directeur cantonal⁸ exige que les régions, dans le cadre d'une étude régionale, définissent « le nombre maximal de bateaux admis sur le plan d'eau ».

Pour ce faire, la Section lacs et cours d'eau du service des ponts et chaussées (SLCE) nous a livré un inventaire⁹ répertoriant le nombre de places d'amarrages pour chaque commune. Il s'agit des places d'amarrages officiels (avec concession).

Commune	Bouées	Places d'amarrage*	Port (nombre de places d'amarrage)	Total amarrages par commune	Total par secteur intercommunal
Haut-Vully	152	45		197	Secteur 1
Bas-Vully	172	163	183**	518	Rive nord : 715
Meyriez	0	0	42	42	Secteur 2 Rive sud : 445
Greng	11	1		12	
Morat	56	11	180	247	
Muntelier	76	68		144	
Totaux	467	288	405	1'160	1'160

* Dans cette catégorie on retrouve les places d'amarrage à la passerelle, les places à la rive et les places à sec

** Il s'agit des ports de Feuz, Hormut et du Camping du Chablais. Ces ports ne sont pas représentés sur la carte de synthèse en annexe

Si l'on part de l'hypothèse qu'à chaque place d'amarrage correspond un bateau, le nombre total de bateaux sur le lac de Morat et le canal de la Broye se chiffre à 1'160 unités. Il y a sûrement d'autres bateaux qui circulent entre les trois lacs et qui ne disposent pas forcément d'un amarrage sur le lac de Morat. Toutefois, la quantification du nombre de ces bateaux impose une démarche intercantonale avec Vaud, Neuchâtel et Berne qui dépasse largement la portée de concept général.

En conclusion nous pouvons chiffrer à 1'160 le nombre de places d'amarrages qui ne doit pas être augmenté ainsi que le nombre maximal de bateaux admis sur le plan d'eau.

Chaque commune devra respecter le nombre total d'amarrage fixé à l'échelle communale. Une répartition des places entre communes est possible à l'intérieur des « secteurs intercommunaux pour la gestion des amarrages » (rive nord et rive sud) représentés sur la carte de synthèse en annexe. Le nombre total des places à l'intérieur des secteurs, 715 pour le nord et 445 pour le sud, est donc constant.

⁷ Fiche de mesure 4.2.1, places d'amarrage sur le lac de Morat.

⁸ Chapitre 13, Ports de plaisance et amarrages de bateaux, 18 mars 2008.

⁹ L'inventaire relate l'état des amarrages au 10 mars 2014, selon le préavis de la SLCE (examen préalable du PDR Lac).

.....

Selon le plan directeur cantonal, le Canton gère la base des données des amarrages et veille à ce que le nombre de places d'amarrages par Commune et par secteur ne soit pas dépassé sans mesure de rassemblement dans des structures adaptées.

Secteurs des amarrages

Le plan directeur cantonal exige des régions qu'elles fixent « les secteurs où il faut supprimer l'amarrage des bateaux et les secteurs où l'amarrage peut être maintenu voire développé par le biais de port ou d'amarrages collectifs ».

De sa part, l'arrêté du 20 février 1973 du Conseil d'Etat concernant l'utilisation des rives des lacs par les particuliers exige que :

- les points d'attache de tous les bateaux soient concentrés dans des ports collectifs ;
- les passerelles et débarcadères privés établis sans autorisation seront démolis.

Afin de répondre à ces critères, le BPNP et la Section lacs et cours d'eau du SPC ont préparé un inventaire des rives du lac qui permet de faire la distinction entre les secteurs où il faut assainir (supprimer) les amarrages à ceux où il faut concentrer, voire développer, les amarrages.

Cette sectorisation tient compte de l'utilisation et de l'état actuel des rives, des projets en cours (révision des plans d'aménagement locaux, port de Meyriez, etc.), de l'affectation des terrains ainsi que de l'état de la propriété des parcelles qui bordent les rives du lac. Après l'examen et le recoupement de ces différents éléments et dans le souci d'une égalité de traitement entre bénéficiaires d'autorisations d'amarrage, les rives ont été classées selon deux types de secteurs ; à savoir les secteurs pouvant être développés moyennant un concept général et les secteurs devant être assainis. De manière générale, les secteurs à développement possible se situent, ou sont en lien, avec une zone d'intérêt général, sont équipés d'infrastructures nautiques ou se trouvent sur des propriétés ayant une activité commerciale en partie dépendante de l'accès au lac (entreprise d'entretien de bateaux, camping, restaurant, hôtel, etc.).

Suite à une discussion avec les services concernés, ces services se sont déclarés prêts, par le futur, à entrer en matière pour éventuellement créer des nouveaux secteurs pour le développement d'amarrages. Cela concerne notamment la commune de Haut-Vully qui ne présente que deux secteurs où le développement d'amarrages est possible. Toutefois ces demandes devront être justifiées. De plus, l'Association des communes du district du Lac demande au Canton la possibilité de créer des nouveaux secteurs de développement le jour où il y aura des projets touristiques concrets le long des rives du lac.

8.3 Projets divers

Le concept permet également de signaler les divers projets qui sont actuellement en cours le long des rives. Conformément aux exigences du plan directeur, nous identifions les secteurs de développement et d'emplacement des ports et des pontons collectifs. Ces infrastructures permettent de concentrer les amarrages comme exigé par l'arrêté du 20 février 1973.

Commune	Projet
Morat	- Tarification des places de parc : Morat étudie actuellement un projet « Parkhaus Ost ». De plus, la gestion du stationnement de longue durée dans le parking « Pantschau » pourrait être améliorée (solution avec macaron en cours d'étude).
Bas-Vully	- Projet pour un port à Sugiez (port de petite batellerie) et création de deux pontons collectifs (20 places chacun) à Nant et à Praz.
Muntelier	- Projet de halle pour la société d'aviron locale. Le choix de l'emplacement est actuellement à l'étude. Pour la commune, l'emplacement idéal serait dans le secteur du camping. - Le projet d'agrandissement de la STEP ne serait pas remis en question mais la proximité à la forêt demeure un aspect problématique. En effet, il faut défricher une partie de la forêt qui vient d'être plantée il y a quelques années.
Meyriez	- Prévoit un agrandissement du «Vieux manoir » (centre wellness derrière l'hôtel existant). Afin de réaliser le projet, la commune aimerait obtenir une dérogation à la distance de construction par rapport aux rives du lac. - Suppression de la plage existante à Meyriez et agrandissement de la capacité du port de 40 à 45 places (Le Canton remet en question l'augmentation des places d'amarrages, préavis négatif). - Le Canton, contre l'avis de la commune, veut supprimer 4 bouées près du « Vieux-Manoir ».

9. Mise en œuvre du concept : directives pour les communes

Ces directives se réfèrent à la gestion des amarrages. Les communes concernées par ce concept devront établir une planification directrice des amarrages dans leurs PAL. Ce document reprendra les objectifs ainsi que les lignes d'action de ce concept. Le plan directeur communal des amarrages sera par la suite annexé au dossier directeur du PAL. Dans le plan directeur communal des amarrages il faudra remplir les tâches suivantes :

- reporter les secteurs des amarrages ainsi que les sites protégés ;
- reporter les projets de ports, pontons collectifs ou autres infrastructures (projets touristiques, etc.) liées à l'exploitation des rives du lac ;
- prévoir l'accessibilité (TIM et MD¹⁰) aux ports et pontons collectifs existants et en cours de projet ;
- inventorier le nombre d'amarrages situés dans les secteurs à assainir et dans les secteurs pour le développement des amarrages ;
- évaluer le potentiel pour la création de nouveaux amarrages dans les secteurs pour le développement des amarrages. Cette tâche sera réalisée par le Canton lequel se chargera de communiquer les résultats de l'enquête aux communes ;
- identifier les amarrages situés dans des sites protégés et dans les secteurs à assainir. Le Canton se chargera d'organiser les procédures pour la suppression de ces places d'amarrages ;
- identifier les amarrages sauvages (sans concession). Le Canton se chargera d'organiser les procédures pour la mise en conformité ou la suppression de ces places d'amarrages. ;
- démontrer que le nombre total des amarrages par commune soit conforme aux quotas fixés dans ce concept.

10. Intégration de l'étude dans le PDR

Le concept d'aménagement des rives du lac de Morat et du canal de la Broye fera partie intégrante du plan directeur régional. En tant qu'étude régionale¹¹, il sera annexé au rapport explicatif et n'aura pas un effet contraignant. En revanche, les éléments clés du contenu de la présente étude sont repris dans le contenu liant du plan directeur régional (partie A, projet territorial et fiches de mesures).

Plus précisément, la mise en œuvre des lignes d'action décrites ci-dessus est régie par la fiche de mesures 20 « *Assurer la qualité du paysage des rives du lac de Morat et du canal de la Broye* ».

¹⁰ Transports individuels motorisés et mobilité douce.

¹¹ Selon le guide pour l'aménagement régional, « les études régionales sont des bases pour la planification régionale. Ces documents ne sont pas contraignants pour les autorités. Pour qu'une étude régionale puisse avoir des effets concrets, il faut que ses principales conclusions soient intégrées au plan directeur régional ».