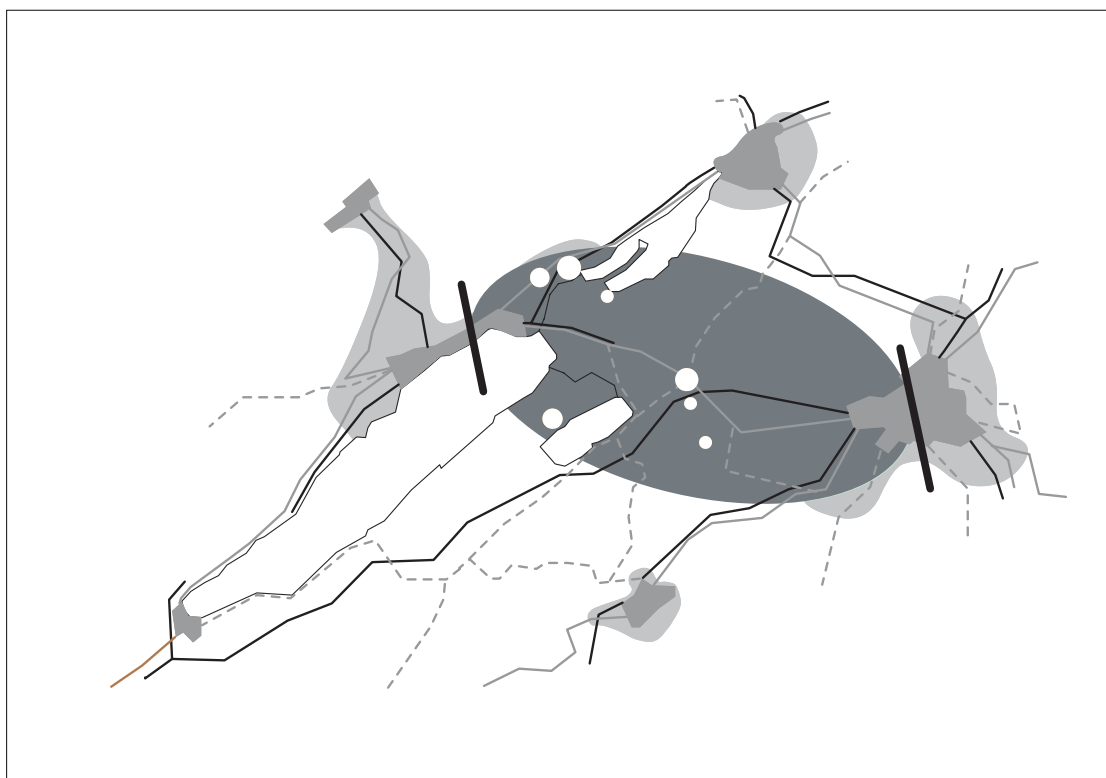


# Cost C10

Les territoires intermédiaires: modalités de régulation de l'urbanité désancrée, à partir d'analyses morphologiques et phénoménologiques

## Étude de cas: le Pays des Trois Lacs

Décembre 2004



Université de Fribourg  
Département des Géosciences  
Unité de Géographie  
Pérolles/ch. du Musée 4  
CH-1700 Fribourg  
tél. 026 300 90 10  
[www.unifr.ch/geosciences/geographie](http://www.unifr.ch/geosciences/geographie)



Communauté d'études pour  
l'aménagement du territoire  
av. Eglise-Anglaise 14  
CP 555  
CH-1001 Lausanne  
tél. 021 693 41 65  
<http://ceat.epfl.ch>

## Büro Z

Büro Z  
Arbeitsgemeinschaft für  
Wohnen und Stadtfragen  
Kappelergasse 16  
CH-8001 Zürich  
tél. 01 212 20 55  
[büero.z@bluewin.ch](mailto:büero.z@bluewin.ch)

**Remerciements**

Nous remercions vivement l'Office fédéral de l'éducation et de la science (OFES), qui a financé l'essentiel des travaux menés dans le cadre de cette étude de cas, par le biais de sa participation au programme européen COST C 10 «Outskirts of European Cities».

Nos remerciements chaleureux vont aussi aux acteurs que nous avons rencontrés sur le terrain de nos investigations empiriques dans le Pays des Trois Lacs.

Finalement nous remercions les étudiants en géographie de l'Université de Fribourg qui ont participé au séminaire d'aménagement du territoire au semestre d'hiver 2002-2003 et qui par leurs enquêtes ont contribué au volet de recherche sur la mobilité des habitants.

# Cost C10

Les territoires intermédiaires: modalités de régulation de l'urbanité désancrée, à partir d'analyses morphologiques et phénoménologiques

## Étude de cas: le Pays des Trois Lacs

Décembre 2004

Université de Fribourg,  
Unité de Géographie

Communauté d'études pour  
l'aménagement du territoire

Büro Z

*Équipe de recherche:*

Christian Schubarth

Camille Erbetta  
Barbara Pfister Giauque

Maresa Schumacher  
Daniel Roos

*Direction:*

Prof. Jean Ruegg

Prof. Michael Koch



Université de Fribourg  
Département des Géosciences  
Unité de Géographie  
Pérolles/ch. du Musée 4  
CH-1700 Fribourg  
tél. 026 300 90 10  
[www.unifr.ch/geosciences/geographie](http://www.unifr.ch/geosciences/geographie)



Communauté d'études pour  
l'aménagement du territoire  
av. Eglise-Anglaise 14  
CP 555  
CH-1001 Lausanne  
tél. 021 693 41 65  
<http://ceat.epfl.ch>

Büro Z

Büro Z  
Arbeitsgemeinschaft für Wohnen  
und Stadtfragen  
Kappelergasse 16  
CH-8001 Zürich  
tél. 01 212 20 55  
[buero.z@bluewin.ch](mailto:buero.z@bluewin.ch)

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>INTRODUCTION ET PROBLÉMATIQUE DES TERRITOIRES INTERMÉDIAIRES .....</b>	<b>6</b>
<b>1. PROBLÉMATIQUE SPÉCIFIQUE À L'ÉTUDE DE CAS DANS LE PAYS DES TROIS LACS.....</b>	<b>8</b>
1.1 UN CONTEXTE POLITIQUE, SOCIAL ET ÉCONOMIQUE PARTICULIER .....	8
1.1.1 À cheval sur les frontières linguistiques et cantonales .....	8
1.1.2 Espace Mittelland .....	9
1.1.3 Flux de population .....	9
1.1.4 Expo.02 .....	9
1.2 PERSPECTIVES D'ANALYSE ET QUESTIONS DE RECHERCHE.....	10
1.2.1 Axe morphologique .....	10
1.2.2 Axe dynamique .....	10
1.2.3 Axe régulation-gouvernance .....	12
<b>2. CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES .....</b>	<b>13</b>
2.1 ANALYSE MORPHOLOGIQUE .....	13
2.2 ANALYSE DYNAMIQUE .....	13
<b>3. EINE MORPHOLOGISCHE ANALYSE DES DREI-SEEN-GEBIETS .....</b>	<b>16</b>
3.1. BETRACHTUNGEN UND DEUTUNGEN .....	16
3.1.1 Das Drei-Seen-Gebiet und seine Geschichten .....	16
3.1.2 Neues Land, neue Verkehrswege .....	23
3.2 BESTANDESAUFNAHME.....	32
<b>4. RÉSEAUX D'ACTEURS ET LOGIQUES EN PRÉSENCE .....</b>	<b>40</b>
4.1 RIVE SUD DU LAC DE NEUCHÂTEL: UN BORD DE LAC TRÈS CONVOITÉ .....	40
4.1.1 Enjeux.....	40
4.1.2 Acteurs .....	41
4.1.3 De la confrontation à l'amorce d'un certain dialogue .....	42
4.1.4 Projets .....	42
4.2 LE TOURISME .....	43
4.2.1 Enjeux.....	43
4.2.2 Acteurs impliqués .....	43
4.2.3 Collaborations entre les acteurs et projets .....	44
4.3 RÉGION VITICOLE .....	46
4.3.1 Enjeux.....	46
4.3.2 Acteurs .....	46
4.3.3 Collaborations.....	47
4.4 HELVÉTI-CITÉ.....	47
<b>5. ANALYSE THÉMATIQUE ET TRANSVERSALE.....</b>	<b>50</b>
5.1 DIMENSION INSTITUTIONNELLE: UNE MOSAÏQUE? .....	50
5.2 DIMENSION CULTURELLE: PAYS DES TROIS LACS, UN ESPACE VÉCU? .....	52
5.3 PROMOTION DE LA RÉGION .....	56
5.4 COLLABORATIONS .....	56
5.5 ÉLÉMENTS DE CONCLUSION: LE PAYS DES TROIS LACS, UN TERRITOIRE EN DEVENIR? .....	59
<b>6. LA MOBILITÉ COMME MODE D'APPROPRIATION DE L'ESPACE .....</b>	<b>61</b>
6.1 ANALYSE DU QUESTIONNAIRE .....	61
6.1.1 Description de la démarche et évaluation du retour .....	61
6.1.2 Présentation des données quantitatives.....	63
6.2 ANALYSE DES ENTRETIENS .....	71
6.2.1 Description détaillée de la démarche .....	71
6.2.2 Mobilité comme vécu quotidien: qualités et contraintes, obligations, habitudes et plaisirs .....	72
6.3 SYNTHÈSE .....	75
6.3.1 Typologies territoriales.....	75

---

6.3.2 Une mobilité qui a l'air si importante, mais qui ne l'est pas tant que ça .....	77
6.3.3 Mobilité et régulation: quels moyens, quels objectifs? .....	79
<b>7. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE CAS.....</b>	<b>80</b>
<b>8. ANNEXES .....</b>	<b>83</b>
8.1 LISTE DES ABRÉVIATIONS .....	83
8.2 LISTE DES PERSONNES INTERROGÉES.....	84
8.3 QUESTIONNAIRE TYPE POUR L'ÉTUDE DE LA MOBILITÉ DES HABITANTS .....	85
8.4 RÉSULTATS STATISTIQUES DU QUESTIONNAIRE .....	88
8.5 BIBLIOGRAPHIE .....	97

## INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES

La présente monographie fait partie d'une recherche plus vaste portant sur «*Les territoires intermédiaires: modalités de régulation de l'urbanité désanctée, à partir d'analyses morphologiques et phénoménologiques*», financées par l'Office fédéral de l'éducation et de la science (OFES) et également composée d'une autre étude portant sur la région du Limmattal. Cette recherche s'inscrit elle-même dans le cadre d'un programme européen de recherche (COST C10) intitulé «*Outskirts of European Cities*» qui s'intéresse à la problématique des territoires intermédiaires, dont les quelques paragraphes ci-dessous proposent un éclairage rapide.

L'analyse du développement de la périurbanisation ou de la rurbanisation, lié à l'étalement urbain des villes, à l'expansion du mode de vie urbain, ainsi qu'à la mobilité croissante des individus, des marchandises et des informations, souffre d'un manque d'outils conceptuels importants. En effet, le couple binaire ville/campagne, où chaque type d'espace correspond à une fonction clairement déterminée, ne permet plus d'appréhender de manière satisfaisante la réalité actuelle d'un grand nombre de territoires et présente ainsi suffisamment de limites pour justifier un changement de perspective. La notion de «territoire intermédiaire», qui certes n'est pas encore accompagnée d'un bagage théorique très important<sup>1</sup>, offre la possibilité de considérer cette problématique de la périurbanisation sous un angle nouveau. Il ne s'agit pas de se référer tout d'abord et essentiellement à l'un des deux pôles du couple binaire pour en déduire le fonctionnement d'un espace qui ne pourrait se comprendre qu'en référence à ce pôle. L'optique privilégiée vise à saisir le fonctionnement de cet espace périurbain ou rurbain, tant du point de vue de son autonomie que de son articulation à la ville – ou à un réseau de villes – et à la campagne. Le territoire intermédiaire peut ainsi être envisagé comme le lieu d'observation de la rencontre entre logiques urbaines et rurales d'appropriation de l'espace, rencontre qui fait de ce territoire intermédiaire une entité spécifique, jouissant d'une logique propre.

Le territoire intermédiaire est d'ailleurs plutôt un territoire hybride. Il n'est pas seulement pris dans un réseau de villes et dans les flux qui en résultent, mais il est aussi fait de centralités partielles liées à ses caractéristiques intrinsèques (accessibilité) et à ses qualités paysagères et naturelles pour accueillir de l'habitat, des postes de travail, des lieux de consommation, des espaces de loisirs ou des infrastructures de transports. Par conséquent, et même si l'objectif de la recherche est bien de le placer au centre de la réflexion, le territoire intermédiaire ne se laisse pas analyser pour lui-même. Il invite à considérer les relations qu'il peut entretenir avec un réseau de villes et à tenter d'évaluer sa dynamique propre d'une manière relative et non pas absolue. Le territoire intermédiaire est une partie spécifique d'un tout.

De manière à appréhender le fonctionnement des territoires intermédiaires, trois axes de recherche et d'analyse ont été mis en évidence<sup>2</sup>:

- Un axe morphologique qui a pour objectif de saisir les territoires intermédiaires tels qu'ils se présentent aujourd'hui, ainsi que leurs évolutions récentes (histoire de la forme des territoires intermédiaires, sa structure, ses règles, son apparence). À l'analyse urbaine «classique» de la forme du bâti, de l'espace public et de l'infrastructure s'ajoutent alors une analyse des espaces agricoles et naturels; une analyse toponymique, la recherche des mythes, des symboles, des traces laissées par l'homme à travers son appropriation du sol; finalement une analyse topographique et du parcellaire, incluant la recherche des phénomènes qui ont influencé, voire déterminé, l'occupation du territoire.

---

<sup>1</sup> Il faut tout de même mentionner quelques ouvrages comme ceux de Sieverts T. (1997), Dubois-Taine G. et Chalas Y. (1997).

- Un axe dynamique qui permet d'appréhender le territoire intermédiaire comme un lieu d'appropriation spécifique, par des acteurs (privés, publics, associatifs) qui ont des visées et des intérêts particuliers. Dans cette perspective, il s'agit de comprendre, en prenant notamment appui sur l'analyse des réseaux d'acteurs qui s'inscrivent dans le territoire, sur les composantes de la mobilité qui ne cessent de se diversifier et sur les données démographiques qui continuent à suggérer une dispersion de la fonction résidentielle, comment des centralités multiples peuvent être recomposées et articulées à partir du territoire intermédiaire. Les interrogations portent également sur les représentations véhiculées par le territoire intermédiaire, sur la cohérence et la mixité fonctionnelle et sociale de ce type d'espace, sur l'importance du logement, de l'habitat, du «être chez soi» dans la vie quotidienne des personnes résidant dans cette zone.
- Un axe de «régulation-gouvernance» qui invite à s'interroger sur les régulations possibles du phénomène du territoire intermédiaire, en termes de gouvernance et de mise en œuvre des politiques publiques. Il doit tirer parti des deux premiers axes de recherche pour tenter de préciser à la fois ce qui est souhaitable (en termes d'encadrement des dynamiques et de la morphologie territoriales) et les modalités opérationnelles (en termes de marge de manœuvre, de politiques publiques et d'échelles d'intervention). Le territoire intermédiaire est, en effet, caractérisé – surtout aux échelles locale et régionale – par un manque d'unité politique, c'est-à-dire par une division en de nombreuses entités institutionnelles. Cela a pour conséquence un manque de vision politique globale à l'échelle de ce territoire. Cette problématique est relativement complexe car elle oblige à intégrer un changement, voire même une transgression des échelles communément admises pour définir le cadre des actions publiques. Cet aspect est particulièrement important dans le Pays des Trois Lacs dans la mesure où il s'agit d'un espace extrêmement fragmenté, c'est-à-dire traversé par de multiples frontières, dont des frontières cantonales.

Cette étude de cas sur le Pays des Trois Lacs vise principalement à interroger et illustrer les axes morphologique et dynamique. En ce qui concerne ce dernier point, nous nous intéresserons plus particulièrement à la problématique des réseaux d'acteurs et de leur rôle dans la perception et l'appropriation d'un territoire intermédiaire, ainsi qu'à celle de la mobilité déployée par les habitants de la région concernée qui donne des indications éclairantes sur la manière dont ils occupent et s'approprient l'espace.

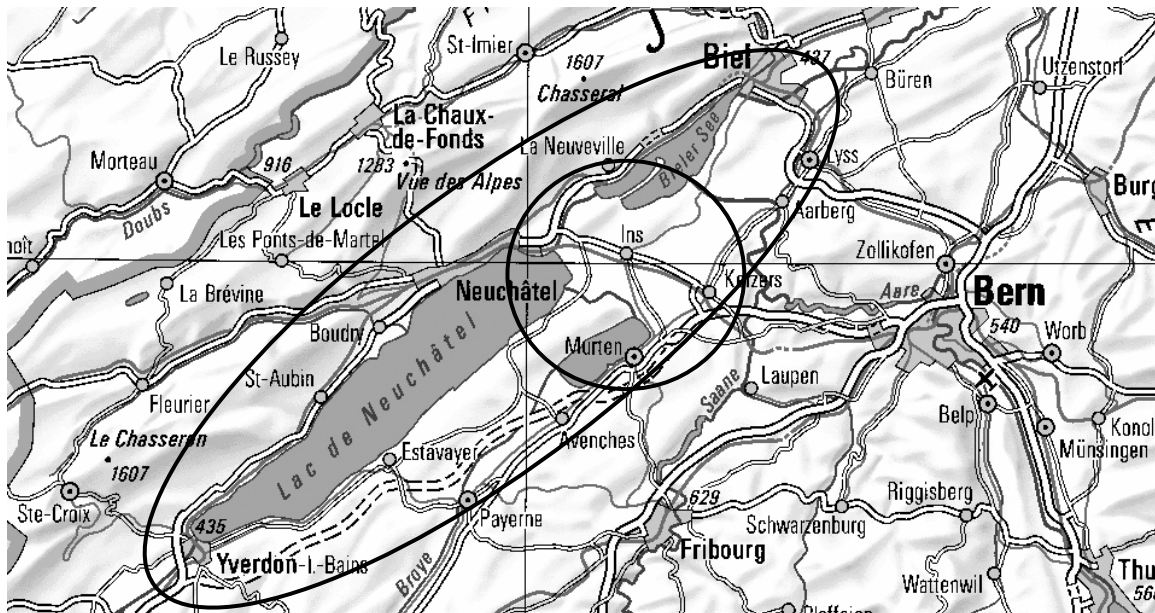
Dans la suite de ce premier chapitre nous proposons une rapide présentation de la problématique propre à notre étude de cas réalisée dans le Pays des Trois Lacs. Il pose ainsi les interrogations à la base de notre travail de terrain. Le deuxième chapitre est consacré à quelques considérations méthodologiques permettant de mieux saisir notre démarche, nos modes d'investigation ainsi que les dimensions qui guident nos réflexions. Le chapitre 3 s'attache à une analyse morphologique, essentiellement concentrée sur l'entre-trois-lacs (cf. alinéa suivant). Le chapitre 4 rassemble sous un même chapeau la présentation des divers réseaux d'acteurs analysés et s'attache à mettre en évidence les enjeux autour desquels ils se sont constitués, les acteurs qui les composent ainsi que la manière dont ils collaborent entre eux, et enfin les projets qui les illustrent. Le chapitre 5 est consacré à une analyse thématique transversale visant à mettre en évidence les éléments, en termes de logiques d'acteurs, qui caractérisent le Pays des Trois Lacs. Le sixième chapitre finalement s'intéresse aux comportements de mobilité pratiqués par des habitants résidant dans l'entre-trois-lacs.

---

<sup>2</sup> Ces trois axes sont ceux autour desquels s'articule l'action COST C10 dans son ensemble. cf. aussi Dubois-Taine G. (2002)

## 1. PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE A L'ETUDE DE CAS DANS LE PAYS DES TROIS LACS

L'espace choisi pour réaliser cette étude de cas a pour cœur, grosso modo, la zone comprise entre Marin (NE), La Neuveville (BE) et Chiètres (FR), appelée dans le cadre de notre étude *l'entre-trois-lacs*. Cette zone ne constitue cependant pas un territoire clos, sur lequel notre recherche serait cantonnée, mais bien un espace déterminé *a priori* et subjectivement et à partir duquel vont s'étendre nos investigations. Ce centre géographique marque le cœur de ce qu'il est désormais convenu d'appeler le *Pays des Trois Lacs*, qui s'étend d'Yverdon à Bière et du pied du Jura à la Broye, à Morat et au Seeland. Le Pays des Trois Lacs constitue lui-même, selon le secrétaire général de l'Espace Mittelland, le noyau de cet espace de collaboration intercantonal. De fait, le Pays des Trois Lacs est même considéré, dans ce contexte particulier et compte tenu de sa situation à la charnière entre quatre cantons, comme le lieu où mesurer la qualité de la coopération entre partenaires cantonaux différents. La bonne collaboration entre acteurs de cette sous-région constitue l'indicateur du bon fonctionnement de l'Espace Mittelland dans son ensemble.



Carte de situation de nos deux périmètres de recherche: l'ellipse circonscrit le Pays des Trois Lacs, alors que le petit cercle désigne l'entre-trois-lacs.

### 1.1 Un contexte politique, social et économique particulier

Le Pays des Trois Lacs, cette fois vu sous un angle plus large dépassant cette micro-région identifiée précédemment, se situe dans un contexte politique, social et économique particulier, et ce à plusieurs titres.

#### 1.1.1 À cheval sur les frontières linguistiques et cantonales

Tout d'abord, il s'agit d'une région sise non seulement sur la frontière des langues, mais également à cheval sur quatre cantons. Chaque fragment cantonal, à l'exception de Neuchâtel, constitue en plus un arrière-pays. Ceci rend l'appréhension des enjeux (institutionnels, politiques, économiques, financiers, etc.) qui traversent cet espace



d'autant plus complexe. Mais cette situation géographique et institutionnelle particulière offre également la possibilité d'analyser dans le même temps les relations interculturelles, intercommunales et intercantionales. En outre, la région est caractérisée par une activité agricole importante (culture maraîchère), par quelques implantations industrielles, essentiellement à Cressier et un centre commercial à Marin.

### 1.1.2 Espace Mittelland

Un deuxième élément contextuel réside dans l'ancrage de la région identifiée dans un espace institutionnel plus vaste qui est celui de l'Espace Mittelland (EM). Créé il y a une dizaine d'années sous l'impulsion des cantons de Berne, Soleure, Neuchâtel, Jura et Fribourg, Espace Mittelland cherche à développer des synergies entre ces cantons dans divers domaines tels que la promotion économique, la formation, les infrastructures, la santé et l'environnement. A l'origine mis sur pied pour permettre aux cantons membres de se positionner par rapport aux agglomérations lémanique et zurichoise, Espace Mittelland s'est élargi et comprend désormais également les cantons de Vaud et du Valais. Ce repositionnement géographique a eu tendance à modifier le centre de gravité au profit des régions romandes. L'un des objectifs affichés est la création d'une grande région (à l'image des régions européennes) à même de promouvoir le développement économique et la qualité de vie de ses habitants. Cette structure fonctionne sur le principe de la «géométrie variable», ce qui affaiblit parfois sa visibilité en raison de l'intégration de partenaires extérieurs à l'EM (canton d'Argovie, notamment), mais ce qui lui offre également une souplesse à même de favoriser une plus grande efficacité.

C'est donc dans cet espace que s'inscrit également notre étude de cas. Même si l'EM ne constitue pas à proprement parler notre objet d'étude, ce groupement intercantonal compose une toile de fond dont il faut tenir compte.

### 1.1.3 Flux de population

Selon les chiffres issus des recensements 1990 et 2000, nous assistons, dans l'ensemble du plateau occidental (comme dans d'autres parties de la Suisse), à une croissance de la population des petites villes et des communes périurbaines et rurales (Kuster et Meier 1996). Certaines communes du district du Lac fribourgeois et sur le coteau neuchâtelois connaissent une croissance de leur population allant jusqu'à 80 pour-cent pour les vingt dernières années.

Dans le contexte de notre périmètre d'étude, un facteur important qui accompagne ce développement est certainement l'amélioration des réseaux de transport pendant cette période: la construction de l'autoroute A1 (tronçons Berne-Morat ouvert au début des années 1980, Morat-Payerne en 1997, Yverdon-Estavayer en 2001), ainsi que le réseau express régional bernois (*S-Bahn*, connexions directes Berne - Morat - Avenches, liaisons accélérées Fribourg - Morat - Neuchâtel, Berne - Chiètres - Anet - Neuchâtel, Lyss - Chiètres - Payerne), en service depuis une dizaine d'années.

### 1.1.4 Expo.02<sup>3</sup>

Finalement, dernier élément contextuel incontournable, Expo.02 qui est, à la base, un projet de l'Espace Mittelland et qui a donné une visibilité sans précédent à l'ensemble de la région concernée. En effet, c'est à travers cette manifestation que la notion même de Pays des Trois Lacs a gagné en importance. A l'origine traduction approximative de l'idée de *Seeland*, elle est devenue l'expression de l'émergence d'une région autrefois ignorée. Cette visibilité anticipée a donné des impulsions importantes aux acteurs régionaux, qu'ils soient publics, privés ou associatifs, et a conduit à la réalisation

---

<sup>3</sup> Nous utilisons la dénomination «Expo.02» pour l'ensemble des projets en lien avec l'exposition nationale qui a eu lieu en 2002, donc aussi pour tous ceux qui ont été créés sous Expo.01 encore.

longtemps différée de projets (aménagement urbains dans les villes ardeplages notamment) et à l'élaboration de réseaux de partenaires autour d'intérêts particuliers (tourisme et hébergement, production viticole, etc.).

Les résultats de ces initiatives n'ont certainement pas toujours été à la hauteur des enthousiasmes qui les ont générés. De plus, le bilan économique a été plutôt mitigé pour certains dont les activités ont été pénalisées par la proximité de l'exposition nationale. Il n'en demeure pas moins que certains acteurs régionaux ont profité de l'opportunité qu'a représenté Expo.02 pour se profiler, se faire connaître et initier des travaux en commun qui, dans l'idéal, devraient avoir des effets bien après la fin de l'événement.

## **1.2 Perspectives d'analyse et questions de recherche**

Compte tenu de ce contexte général rapidement esquissé, il nous paraît intéressant d'aborder le territoire du Pays des Trois Lacs et son fonctionnement par le biais des trois axes qui structurent l'ensemble de la recherche, soit les axes morphologique, dynamique et «régulation-gouvernance». Nous présentons rapidement ci-dessous les problématiques particulières ainsi que les interrogations qui, dans chacun des axes, guident nos investigations.

### **1.2.1 Axe morphologique**

L'interrogation qui motive l'analyse morphologique est basée sur la comparaison du territoire avec le Limmattal, objet d'étude précédent (cf. Ruegg & Koch). Ce dernier se présente comme exemple type d'un paysage suisse soumis aux mutations urbaines. L'hypothèse de base ici est que l'entre-trois-lacs puisse être compris comme un territoire intermédiaire dans son état embryonnaire. Les mêmes phénomènes et tendances qui ont formé et saturé le Limmattal peuvent également être observés dans l'entre-trois-lacs, de manière plus lente, mais plutôt en voie d'accélération. Dans ce sens la comparaison entre les deux espaces est pertinente, car elle permet d'interpréter les développements et leurs forces d'action et de reconnaître de manière anticipée certaines tendances.

En revanche l'analyse se limite à la formulation d'hypothèses quant aux possibilités d'observation et ne cherche pas à développer des principes de régulation. Nous nous contentons de définir des «espaces possibles» qui permettraient des appropriations multiples de ces territoires.

### **1.2.2 Axe dynamique**

Pour ce qui est de l'axe dynamique, nous nous intéressons à deux phénomènes distincts: les logiques d'acteurs et les collaborations développées en lien plus ou moins étroit avec Expo.02, et la mobilité des habitants dans la région. Il s'agit de deux angles d'attaque spécifiques pour appréhender la vie, le fonctionnement, les logiques économiques, sociales et politiques qui prévalent dans cette région. Dans les deux cas, nous espérons observer des modes d'appropriation de l'espace de durée et d'intensité différentes, mais s'exerçant dans un espace géographique identique. Quoi qu'il en soit, notre objectif est ici de comprendre les logiques territoriales à l'œuvre. Entrer par deux portes différentes ne peut qu'étendre notre compréhension de la situation.

#### *Logiques de collaboration et réseaux d'acteurs*

Il est clair que l'organisation d'Expo.02 a constitué une opportunité pour toutes les villes et villages de la région (ou du moins pour les plus dynamiques et les mieux organisés d'entre eux) de se positionner sur le plan touristique, de se faire connaître et de promouvoir les produits locaux. Dès lors, nous nous penchons sur les stratégies développées par les acteurs régionaux (acteurs publics aussi bien que privés et

associatifs), les réseaux de collaboration mis en place en vue de la promotion économique et touristique de la région, et ce dans le contexte d'une visibilité nouvelle fournie par la présence d'Expo.02.

Dans cette perspective, la zone géographique telle que délimitée ci-dessus, soit celle comprise entre Marin (NE), La Neuveville (BE) et Chiètres (FR), constitue simplement un point de départ de l'investigation. En effet, l'espace géographique interrogé évolue au gré des réseaux d'acteurs identifiés. Il s'agit de partir de quelques acteurs centraux tels que responsables d'offices du tourisme, acteurs engagés dans des projets économiques, touristiques, culturels et associatifs régionaux, de manière à identifier les divers réseaux existants ainsi que les principaux acteurs permettant d'y accéder. A partir de là, nous avons choisi plusieurs réseaux à étudier plus sérieusement, de manière à mieux comprendre les mécanismes qui président à la collaboration entre acteurs et les enjeux qui sont à la source de la coopération.

Les interrogations suivantes ont guidé notre investigation:

- Quels sont les acteurs engagés dans les initiatives de promotion touristique et économique de la région, ainsi que dans les projets socioculturels liés, de près ou de loin, à l'organisation d'Expo.02? Autour de quelles activités les divers acteurs collaborent-ils? Dans quels domaines les initiatives sont-elles prises?
- Comment les acteurs régionaux profitent-ils des opportunités et de la visibilité que représente Expo.02?
- Dans quelle mesure et de quelle manière les acteurs publics s'impliquent-ils dans ces stratégies et démarches?
- Quelle dynamique régionale est-elle induite? Assiste-t-on à l'émergence d'un Pays des Trois Lacs? Ce Pays des Trois Lacs demeure-t-il de l'ordre de l'imaginaire, du discours, de l'idéal ou se traduit-il dans le territoire par la constitution d'acteurs organisés?
- Les réseaux, projets et initiatives jouissent-ils d'un caractère durable ou leur durée de vie est-elle réduite à la durée d'Expo.02?
- Dans quelle mesure l'absence d'un centre unique est-il un atout ou une faiblesse pour l'épanouissement et le développement des dynamiques socio-économiques étudiées?

#### *Mobilités résidentielle et quotidienne*

L'installation de nouveaux habitants dans une région ou une ville donne l'opportunité de mieux identifier la mobilité liée à ce phénomène et ainsi de saisir avec plus d'acuité les dynamiques à l'œuvre dans ce domaine. Parvenir à éclairer les choix des habitants permet de mettre en évidence les facteurs de localisation et la manière dont ils font usage des spécificités offertes, qu'elles soient liées à des facteurs géographiques, à la qualité des services collectifs disponibles, de la vie culturelle et sociale ou au cadre de vie.

Nos principales interrogations portent ainsi sur la qualité de vie de ces nouveaux habitants, aux critères qui président au choix du lieu de résidence, aux modalités d'acquisition du logement, à l'intégration des habitants dans les contextes communaux et à leur mobilité. Dans le domaine de la mobilité, nous avons plus particulièrement observé l'organisation spatio-temporelle de la vie quotidienne en fonction des déplacements quotidiens.

À partir de là, les questions suivantes ont guidé nos recherches:

- D'où viennent les habitants qui se sont nouvellement installés: des centres régionaux proches (Bienne, Neuchâtel, Fribourg, Berne) ou de l'extérieur de la région?
- Quelles sont les raisons invoquées pour cette nouvelle installation? Comment le choix du lieu d'installation a-t-il été effectué?
- Quels types de mobilité développent les nouveaux résidents (mobilité liée à l'emploi, mobilité familiale, mobilité de loisirs, etc.)? Quel est le rayon de mobilité autour du domicile? Dans quelle mesure les déplacements demeurent-ils circonscrits dans l'entre-trois-lacs?
- Comment s'effectue l'intégration (professionnelle, sociale, politique, etc.) dans la nouvelle commune/région? Les nouveaux arrivants participent-ils à la vie associative du lieu? Quel impact a l'intégration sur la mobilité des individus?

### 1.2.3 Axe régulation-gouvernance

Comme nous l'avons souligné plus haut, l'espace qui fait l'objet de notre étude est extrêmement fragmenté par les multiples frontières qui le traversent: frontières cantonales, linguistiques, culturelles, topographiques. Dès lors, il pose des questions intéressantes quant aux modes de gestion mis en œuvre par les pouvoirs publics des diverses entités institutionnelles concernées, quant aux modalités de collaboration développées entre elles et, plus largement, quant aux options prises en termes de gouvernance (y compris partenariats public-privé).

Dans cette présente étude, nous ne nous intéresserons pas tant à la désectorialisation ou la transversalisation des politiques publiques, qui peut constituer une forme de réponse à la problématique de la fragmentation d'un territoire donné, qu'aux tentatives et expériences de collaboration entre entités institutionnelles distinctes, entre acteurs privés et publics, à l'intérieur de cet espace. Dans cette perspective, une structure telle que l'*Espace Mittelland* peut, dans son fonctionnement et au travers des dynamiques qu'elle induit, constituer un point de départ intéressant pour l'analyse. Mais il ne s'agit là que d'une forme possible de collaboration et il importe pour nous d'en identifier d'autres, sur la base des analyses réalisées dans les axes morphologique et dynamique.

En ce qui concerne la mobilité, il nous semble possible de réfléchir à des logiques et mesures de régulation concernant le phénomène lui-même et son infrastructure. En revanche il est difficile d'imaginer une réflexion interventionniste qui serait propre au Pays des Trois Lacs.

De fait, l'accent de cette étude de cas portant essentiellement sur les dimensions morphologique et dynamique, les questions de régulation seront davantage esquissées qu'approfondies. Néanmoins, la question de savoir si, au stade actuel, il y a moyen, voire urgence, à imaginer une politique de gestion territoriale pour cette région peut certainement être posée.

## 2. CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES

Cette étude de cas a un caractère essentiellement exploratoire et cherche à documenter le fonctionnement d'un espace particulier identifié comme pouvant receler les caractéristiques d'un territoire intermédiaire. Elle a également pour objectif d'identifier des pratiques actuelles en termes de gouvernance ou du moins de dégager quelques pistes de réflexion à ce sujet.

Ce caractère exploratoire se reflète dans la méthodologie mise en œuvre pour accéder au terrain investigué, qui diffère selon les axes de recherche et même selon les thématiques abordées dans le cadre de l'axe dynamique.

### 2.1 Analyse morphologique

Ainsi, la dimension morphologique est-elle appréhendée par le biais d'une analyse de documents cartographiques à même de révéler l'évolution du territoire en termes de réseaux, de bâti, de zones agricoles, d'espaces verts et boisés, etc. Cette approche est accompagnée d'une analyse de la topographie et du parcellaire, incluant la recherche des phénomènes qui ont influencé, voire déterminé, l'occupation du territoire. Finalement, s'ajoute un dernier volet plus anthropologique, voire archéologique qui vise à mettre en évidence les traces laissées par l'homme dans son appropriation du sol, et ce par le biais de l'identification de mythes et de symboles ancrés territorialement.

L'approche est dominée par la description, à partir d'observations visuelles. L'expérience directe du terrain, par le voyage et par les moyens de représentations y relatifs (comme notamment la photographie), y joue un rôle majeur. Elle se croise avec la dimension historique où les informations, bien que parfois encore observables dans le territoire, proviennent de sources écrites, iconographiques et cartographiques. Les différentes sources, approches et sphères temporelles sont ainsi superposées ce qui permet de recomposer les structures territoriales et les forces qui y sont à l'œuvre.

### 2.2 Analyse dynamique

#### 2.2.1 Logiques de collaboration et réseaux d'acteurs

Dans le cas de l'analyse des logiques socio-économiques et des réseaux d'acteurs, nous avons procédé selon le principe de l'écheveau que l'on déroule: nous avons pris contact avec deux ou trois acteurs que nous savions engagés dans des initiatives régionales et avons, à partir de ces premiers entretiens, identifié une plus large palette d'acteurs impliqués dans divers projets en lien plus ou moins étroit avec Expo.02. Ainsi, chaque entretien contribue à l'identification de la composition des réseaux de collaborations dans le Pays des Trois Lacs. C'est sur cette base que nous avons tenté de dresser un portrait des logiques d'acteurs à l'œuvre et des liens tissés au travers du Pays des Trois Lacs.

Nous avons donc réalisé une quinzaine d'entretiens semi-directifs d'une durée d'une à deux heures chacun (cf. annexe 2 liste des personnes interrogées). Nos interlocuteurs ont été choisis en fonction de leur inscription et de leur implication dans des projets associatifs, économiques, touristiques, etc. qui ont vu le jour dans le Pays des Trois Lacs en relation avec Expo.02.

Sur cette base nous avons développé une structure d'analyse qui est fondée sur quatre dimensions thématiques. Elle est élaborée en lien avec les logiques d'acteurs identifiées ainsi qu'avec la problématique générale de la recherche et celle spécifique de l'étude de cas.

La grille suivante présente ces quatre dimensions thématiques:

### Eléments analytiques: dimensions interrogées

Dimension institutionnelle	Implications du découpage de la région entre différentes entités cantonales: difficultés, opportunités, possibilités de développement, etc.
Dimension culturelle (identité, question linguistique, paysage)	Vision de la région développée par les acteurs (perception actuelle et vision d'avenir); usages pragmatiques faits de ces perceptions; émergence d'une identité régionale: quels indicateurs allant dans ce sens? Avantages et inconvénients du bilinguisme, potentialités.
Dimension de la promotion de la région	Potentiels de développement révélés par Expo.02; développement de labels touristiques ( <i>Watch Valley</i> , Pays des Trois Lacs) et visions de la région qui y sont rattachées; initiatives lancées dans la foulée d'Expo.02.
Dimension de la collaboration	Evolution de la collaboration entre acteurs régionaux de différents niveaux: ce qu'Expo.02 a changé dans les modes de collaboration; dynamiques de collaboration impulsées; présence ou non d'acteurs organisés.

Cette analyse thématique des entretiens a été complétée par une analyse de la documentation récoltée au cours des interviews. Il s'agit essentiellement de prospectus touristiques qui permettent de voir quelle est l'image que le Pays des Trois Lacs essaie de donner de lui-même, d'identifier les diverses stratégies mises en œuvre pour promouvoir certains territoires spécifiques et ainsi de souligner le caractère fragmenté de la région qui est traversée par des frontières cantonales, linguistiques et topographiques.

#### 2.2.2 Mobilités résidentielle et quotidienne

Pour ce volet portant sur les pratiques de mobilité des habitants du Pays des Trois Lacs, nous avons retenu sept communes situées dans le cœur de la zone géographique étudiée: Cressier et Le Landeron (NE), Vinelz (BE), Haut-Vully, Ried, Ormey (Ulmiz) et Chiètres (Kerzers) (FR). Le choix a été effectué sur la base des critères suivants, dans le but de refléter une certaine diversité parmi les localités investiguées:

- la taille de la localité (qui varie entre environ 300 et 4'000 habitants),
- le canton dans lequel est située la localité,
- l'accessibilité en moyens de transport publics et privés,
- la morphologie du bâti, les vagues de développement qu'ont traversées les localités à différentes périodes depuis les années 1960 (zones villas récentes ou anciennes) et l'image de la localité.

Dans ces sept communes, nous avons appliqué deux dispositifs méthodologiques différents, mais complémentaires. Dans un premier temps, nous avons élaboré un questionnaire à l'intention des ménages installés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995 dans la commune. Les raisons principales de ce choix résident dans la possibilité de retracer le parcours résidentiel récent de ces ménages et de connaître les motivations qui ont conduit au choix de leur lieu actuel de domicile et d'obtenir des informations factuelles

---

sur la mobilité quotidienne des individus. Cette phase quantitative a été réalisée dans le cadre du séminaire d'aménagement du territoire de l'Université de Fribourg et a donc bénéficié du travail des étudiants.

Les enseignements tirés des questionnaires ont été complétés par la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de personnes privées qui nous ont signalé leur disponibilité par le retour du questionnaire. Certaines thématiques ont pu être approfondies grâce à ces rencontres: nous avons ainsi mis l'accent sur les motivations à la base du choix du lieu de domicile, sur la qualité de la mobilité telle que perçue par les individus, ainsi que sur le réseau social des personnes interrogées et son inscription géographique.

### 3. EINE MORPHOLOGISCHE ANALYSE DES DREI-SEEN-GEBIETS<sup>4</sup>

Das «Drei-Seen Gebiet», als Objekt dieser zweiten Fallstudie, folgt auf unsere Arbeiten über das Obere Limmattal im Westen von Zürich [Ruegg & Koch 2004], welches sich als typisches Beispiel einer verstädterten Schweizer Landschaft zeigt: sozusagen eine ausgewachsene Zwischenstadt. Das Drei-Seen-Gebiet als Gegenpool zum Limmattal kann als Zwischenstadt im «embryonalen» Zustand angesehen werden. Die Phänomene die den Limmattaler Raum überformt und weitgehend gesättigt haben sind im Drei-Seen-Gebiet erst seit einigen Jahren spürbar, langsam voranschreitend und doch auch immer stärker beschleunigt. In diesem Sinne ist der Vergleich zwischen den beiden Regionen interessant, weil Entwicklungen im Lichte ihrer bewegenden Kräfte gedeutet werden und Tendenzen frühzeitig erkannt werden können. Ziel der Studie ist nicht, Steuerungsmassnahmen zu entwickeln, sondern Hypothesen zu den beobachteten Entwicklungen zu formulieren, welche Möglichkeitsräume im Umgang mit besagten Entwicklungen öffnen.

Im Laufe der Fallstudie Limmattal wurden Betrachtungsinstrumente entwickelt und angewandt welche, auf das Drei-Seen-Gebiet übertragen, zu einem «anderen Blick» verhelfen. Bekannte Tendenzen wie die Verstädterung und «Verhäuselung» der Landschaft, betrachtet vor dem Hintergrund der ortsspezifischen Begebenheiten, weisen multiple Deutungsmöglichkeiten auf die ein Verständnis mit offener Perspektive zulassen.

An dieser Stelle werden die morphologischen Aspekte des Drei-Seen-Gebiets weiter vertieft, betrachtet und gedeutet vor dem Hintergrund der entfernten und der jüngeren Geschichte.

#### 3.1. Betrachtungen und Deutungen

##### 3.1.1 Das Drei-Seen-Gebiet und seine Geschichten

Die Räume und Landschaften sind geprägt durch die Spuren der Zeit. Sie tragen die Patina der Ortsgeschichten und Sagen, hinterlassene Spuren der Menschen die in dieser Gegend gehaust haben, und sind gezeichnet durch die Gewalten der Natur und der Geschichte.

Das Portrait eines Gebietes vor diesem Hintergrund fügt sich schrittweise zusammen und morphologische und strukturelle Elemente können verstanden und gedeutet werden. So lassen sich auch Ansätze finden für eine Neu-, beziehungsweise Umbewertung der Gebiete, in Anbetracht der jüngeren Veränderungen und Entwicklungen und gleichzeitig im Bewusstsein über Ursprünge und Hintergründe.

Auf den ersten Blick offenbart sich das Drei-Seen-Gebiet als ein klischeehafter Schweizer Landstrich. Die karierte Miniatureisenbahn-Landschaft scheint trügerisch passend. Dass auch eine (reale!) landschaftliche Idylle ungeahnte Tiefen bergen kann wird sich weisen. Sowie Klischees immer im Kern einen Bezug zur Realität haben, so bleiben auch viele Ebenen dabei ausgeblendet. Diese verhüllten Ebenen zu durchleuchten soll ein erstes Ziel sein.

Das Drei-Seen-Gebiet befindet sich im Westen der Schweiz. Es ist eine Seenlandschaft am Fusse des Juragebirges, morphologisch gestaltet durch wichtige eiszeitliche Einwirkungen: zur einen Seite, östlich der Seen, das Mittelland, eine hügelige, sanfte Landschaft, modelliert durch den Rückzug der grossen Gletscher gegen die Alpen; zur anderen Seite der massive Jurarücken, eine einst den Gletschern Einhalt gebietende

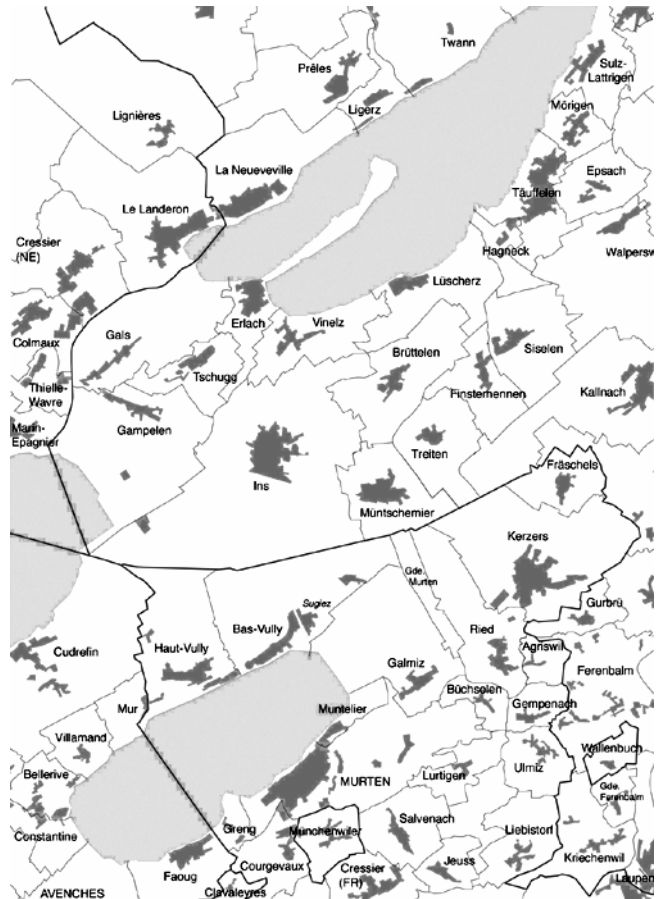
---

<sup>4</sup> Drei-Seen-Gebiet ist hier die deutsche Übersetzung von entre-trois-lacs, der Bezeichnung unseres Studienperimeters.

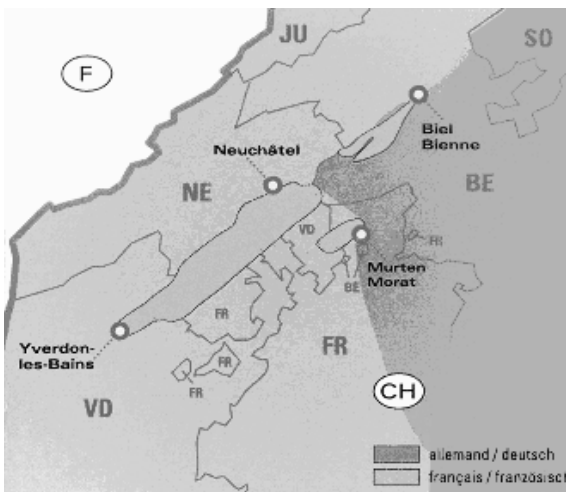




Links: Cartoon mit der Modellschweiz, NZZ Folio, März 2004



Rechts: Übersichtskarte des Drei-Seen-Gebiets, wo die morphologischen Untersuchungen vorgenommen worden sind, mit allen Gemeinden. Die Kantons- und Gemeindegrenzen sind schwarz, die Gemeindegrenzen grau. In dunkelgrau sind die Siedlungsflächen aufgezeichnet.



Links: die Sprachgrenze (Quelle: Dokumentation Helveti-Cité)



Rechts: die Kantons- und Gemeindegrenzen

Barriere; am Rande der Jurakette und zu Füssen des Mittellandplateaus die zurückgebliebene Ebene, ein Sammelbecken der Gewässer in dem sich die Seenlandschaft bildete.

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, ist die Region, abgesehen von den unterschiedlichen topographischen, gut erkennbaren Gegebenheiten, auch durch unterschiedliche kulturelle Grenzen gekennzeichnet: zum einen die Sprachgrenze zwischen dem französisch- und dem deutschsprachigen Raum, zum anderen die Kantonsgrenzen und Enklaven der Kantone Freiburg, Neuenburg, Bern und Waadt.

Diese Landschaft die sich morphologisch sehr einheitlich zeigt (von der Ebene des Grossen Mooses aus betrachtet) erweist sich in Realität als sehr zerklüftet und lässt erahnen, dass unterschiedliche politische und Interessenskonflikte den Raum geprägt haben müssen. Ein Gebiet im wahrsten Sinne des Wortes «am Rande» – am äussersten Ende der jeweiligen Kantone, zwischen den Seen, zwischen den Sprachen, entferntes Hinterland der Städte.

### Seeland – Wasserland

Die Geschichte der Region ist vom Wasser geprägt. In Jungsteinzeit und Bronzezeit gab es zahlreiche Pfahlbausiedlungen entlang der Seen, darunter die berühmte keltische Siedlung La Tène bei Cornaux am Neuenburger See, welche vermutlich einer Hochwasserkatastrophe zum Opfer fiel. Die Römer nutzten die Wasserwege und bauten Kanäle. So wechselte die Landschaft durch Menschenhand, aber vor allem sicher durch die natürliche Gewalt des Wassers immer wieder ihr Gesicht. Archäologische und hydrologische Untersuchungen haben nachgewiesen, dass die Aare ab 5000 v. Chr. abwechslungsweise jeweils etwa 1000 Jahre, statt nach Norden, nach Westen durch das Grosse Moos in den Neuenburger See geflossen ist. Während die Ebene zwischen den Seen zu römischer Zeit trocken und begehbar war, bildeten die drei Seen laut einer Chronik aus dem Jahr 1650 im dritten Jahrhundert eine einzige Wasserfläche. Das Seeland ist ein Wasserland, und auch in seiner jüngeren Geschichte handelt vieles vom Wasser.



Das Projekt der ersten Juragewässerkorrektion, 1850

Die zwei wesentlichen Impulse für die kontinuierliche Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung des Drei-Seen-Gebietes in den letzten 150 Jahren lieferten die Erschliessung durch die Eisenbahn, die die Region in einen grösseren wirtschaftlichen und sozialen Kontext einband, und die Trockenlegung des Grossen Moooses, der weiten Moorebene zwischen den drei Seen, durch die beiden Juragewässerkorrekturen.

#### *Die erste Juragewässer-Korrektion*

«...welch eine grosse Landstrecke der Heimat aus einer versumpften Wüste in ein glückliches Gelände verwandelt und Tausenden von Mitbürgern durch ein Werk der Bruderliebe ein Gott sei Dank abringt». <sup>5</sup>

Seit dem 14. Jahrhundert kam es in der ganzen Region der Juragewässer immer wieder zu verheerenden Hochwasserkatastrophen. Neben den materiellen Verlusten die das Wasser verursachte, brachten sie häufig auch noch Epidemien mit sich. Die Rufe nach Abhilfemassnahmen wurden immer lauter. Anfang des 19. Jahrhunderts gab es schliesslich mehrere Beauftragungen des Kantons Bern an renommierte Wasserbausachverständige, die mögliche Eingriffe aufzeigen und prüfen sollten.

Zur ersten wirklichen Korrektur kam es jedoch erst 1868, nachdem drei Jahre zuvor erneut Überschwemmungen grössten Ausmasses für Land unter Wasser gesorgt hatten. Grundlage bildete das bereits 1842 vorgelegte Projekt des Bündner Kantonsingenieurs Richard La Nicca. Diese erste Juragewässerkorrektion (1886-1891) sollte den Wasserspiegel der drei Seen um über zwei Meter absenken. Konkret sah der Plan die Umleitung der Aare von Aarberg in den Bielersee, die Leitung der vereinigten Aare und Zihl vom Bielersee bis Solothurn, die Korrektur der oberen Zihl und der Broye sowie die Entsumpfung des Grossen Moooses und der angrenzenden Ländereien vor.

In den 26 Jahren zwischen Projektierung und Umsetzung musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden – insbesondere die radikale Massnahme, die Aare in den Bielersee umzuleiten, war umstritten. Gleichzeitig gab es zähe Verhandlungen zwischen Kantonen und Bund über die Finanzierung, doch schliesslich konnte eine Einigung gefunden werden.

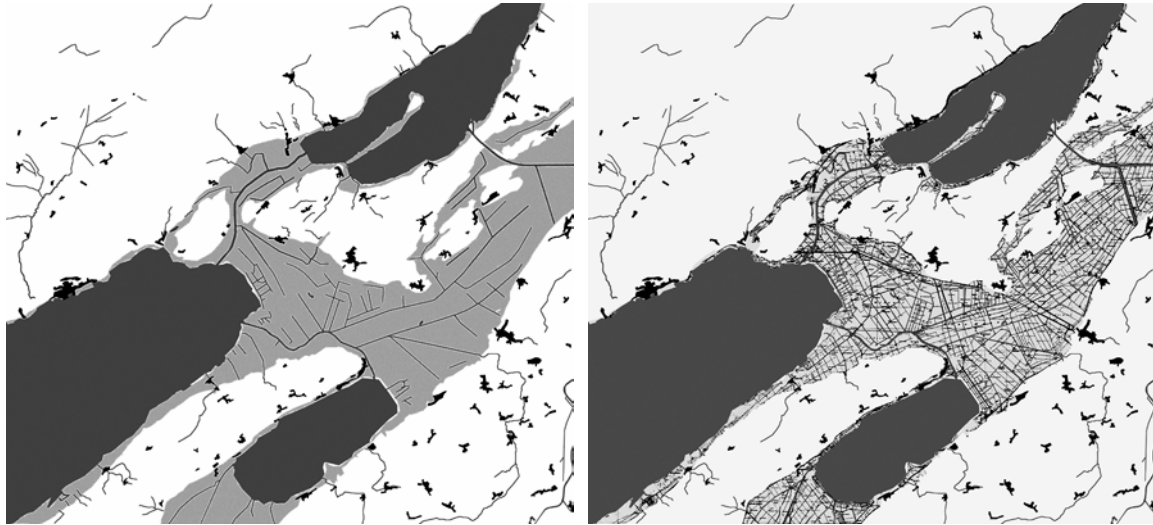
Mit der Korrektur wurde das vormals grösste Mooregebiet der Schweiz trockengelegt. Etwa 400 Millionen Quadratmeter neues Kulturland konnten durch diesen Grosseingriff gewonnen werden. Der Landschaftsraum des Drei-Seen-Gebiets erfuhr einschneidende Transformationen. So wurde die Petersinsel definitiv zur Halbinsel gemacht, und das ehemals auf dem linken Ufer der Zihl gelegene und nach dem Fluss benannte Neuenburger Schloss «Thielle» fand sich auf dem rechten Ufer und damit auf dem Territorium des Kantons Bern wieder. Während drei Jahrzehnten kam es tatsächlich zu keinen grösseren Überschwemmungen mehr:

Das durch die Juragewässerkorrektion trockengelegte Land des grossen Moooses wurde in viele schmale Besitzparzellen geteilt und verkauft. Kleine Felder aber eignen sich eher für arbeitsintensive, gartenähnliche Spezialkulturen, zumal der zuerst nährstoffarme Boden auch intensiver Pflege und Düngerezufuhr bedurfte. Nach dem Rückgang des Rebbaus wegen Billigimporten von Wein aus dem Ausland mit der neuen Eisenbahn und vernichtenden Krankheiten wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts viele Arbeitskräfte für neue arbeitsintensive Kulturen frei. Das Klima ist dank der umgebenden Jurarand-Seen und der tiefen Lage besonders mild. Der Boden ist für Getreide eher zu nass, für den Futterbau zu schade und erwärmt sich wegen der dunklen Farbe durch den Torfanteil hervorragend.

(Projekt Kulturspur, Internetseite)

---

<sup>5</sup> «Tagblatt der Stadt Biel» vom 18. August 1867 nach dem Beschluss der Kantone zur ersten Juragewässerkorrektion.



Die erste Juragewässerkorrektion: links das Netz der Entwässerungskanäle (hellgrau), rechts die Parzellierung.

Das neu entstandene dichte Netz der Entwässerungskanäle in Zusammenhang mit der kleinteiligen Parzellierung und den oben erwähnten Bodenqualitäten lassen über die zukünftige Bestimmung des neuen Grossen Mooses wenig Zweifel: Die *Gemüsekammer der Schweiz* war geboren.

#### *Die zweite Juragewässer-Korrektion*

Verschiedene, durch die erste Juragewässerkorrektion verursachte oder nicht behobene Probleme führten dennoch schon kurze Zeit später zu Diskussionen um eine weitere Korrektur. Grosse Flächen des ursprünglich durchfeuchteten Torfbodens senkten sich durch die Austrocknung um mehr als einem Meter, sodass die Überschwemmungen wieder zunahm. Oft kam es zu allzu niedrigen Wasserspiegeln, welche während der Laichzeit die Fischbestände bedrohte und auch für die Schifffahrt und die Gebäude mit Pfahlgründungen zum Problem wurden. Nach erneutem katastrophalem Hochwasser im Januar und Juli 1910 kam es zu einer neuen Planung, die jedoch aufgrund des ersten Weltkrieges nicht zur Ausführung gelangte.

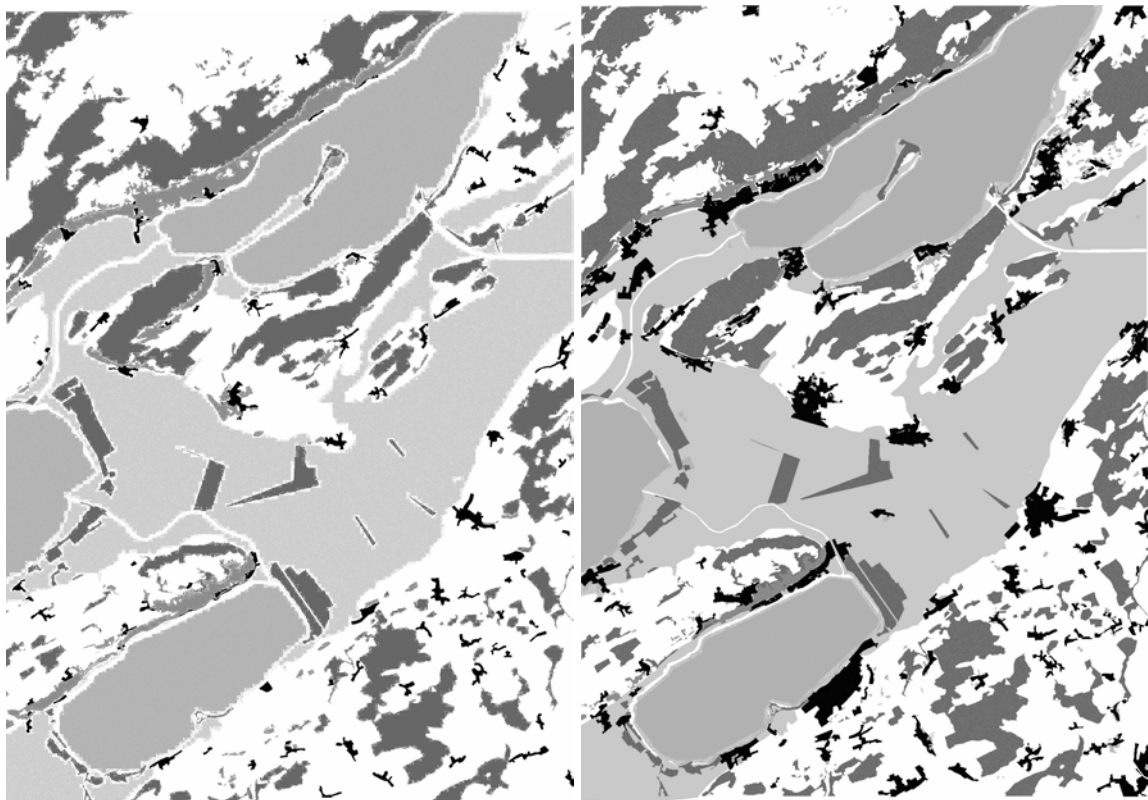
Immer häufigere Überschwemmungen seit 1944 führten schliesslich doch zur zweiten Juragewässerkorrektion (1962–1973). Hauptziel war ein gleich bleibender Pegel, aber ein höherer Durchfluss, um die Pegelschwankungen auf ein Minimum begrenzen zu können.

Die dazu notwendigen Eingriffe waren die Verzwei- bis Verdreifachung der Querschnitte von Zihl und Broye, die Vertiefung des Nidau-Büren-Kanals um fünf Meter, die Sicherung der Mäanderstrecke Büren - Solothurn, die Verbreiterung der Aare von Solothurn an flussabwärts und die Entfernung des Molasseriegels in der Aare bei der Emmemündung. Am Ende der Korrektur standen drei de facto zu einem Gewässer vereinigte Seen, die aus Bern ferngesteuert werden, eine handzahme Aare, zwei neue Vogelschutzinseln im Neuenburgersee.

Ein aus der Zeit vor der Korrektur erhalten gebliebener bedeutender Wirtschaftszweig ist der Rebberbau. Als starkes landschaftlich gestaltendes Element erstreckten sich die Rebberge früher fast lückenlos über die südlich exponierten Hänge entlang der Seen. Heute ist das Bild nur wenig beeinträchtigt und der Weinanbau nach wie vor ein Aushängeschild für die Region (cf. Kapitel 4.3). Die den Rebbergen abgerungenen Flächen wurden für die Ausdehnung des Siedlungsraumes in Anspruch genommen. Auffallend bei der Betrachtung der aktuellen topographischen Karten sind die weit verbreiteten Obstgärten, welche insbesondere entlang dem rechten Ufer des Bielersees



Vier Ansichten des Grossen Moos heute



- Siedlung
- Seen
- Drainierter Boden
- Wald
- Rebberge
- Obsthaine

Flächenentwicklung zwischen 1879 (links) und 1994 (rechts). Während Wald und Rebe in etwa stabil geblieben sind, hat vor allem die Siedlungsfläche stark zugenommen. Ebenfalls neu sind Obsthaine, welche 1994 das Landschaftsbild prägen, insbesondere am Ostufer des Bielersees und im Freiburger Seebezirk.

vielfältige Flächen einnehmen. Aber auch im Grossen Moos finden sich ein paar kompakte Obstbaumfelder; ähnlich wie die streng dem Parzellenmuster folgenden, aufgeforsteten Waldhaine strukturieren sie die freie offene Ebene mit weithin wahrnehmbaren Anhaltspunkten, auf diese Art das Gefüge der Ebene räumlich erfahrbar machend. Die Waldflächen überzeichnen das Bild der Topographie, sie zeichnen die klare Kante der Rebberge nach und besetzen die Hügel- und Bergkuppen. Die derart starke Präsenz ist wiederum direkt auf die Jahrhundert alte Schweizerische Waldschutzgesetzgebung zurückzuführen. Auch fallen die Waldflächen am Rande des Neuenburgersees und des Murtensees auf: diese Flächen entsprechen weitgehend den durch die Wasserspiegelsenkung der ursprünglichen Seeausdehnung abgerungenen Landflächen. Die Urstruktur des grossen Moores ist auch noch im heutigen Zustand in unterschiedlichen Spuren wiederzuerkennen. Die langfristigen Auswirkungen auf Entwicklung und Struktur des Untersuchungsgebietes durch die beiden technischen Eingriffe in die Landschaft sind enorm. Neben indirekten Auswirkungen - beispielsweise durch demographische Veränderungen, verursacht durch veränderte wirtschaftliche Verhältnisse (Stabilisierung, Kraftwerkbau, Anbau anderer Produkte), sind einige Auswirkungen direkt sicht- und erfahrbar. So haben die Änderung der landwirtschaftlichen Nutzung sowie die strengen Geometrien der Entwässerungskanäle und der neuen Parzellierung ein stark verändertes Landschaftsbild zur Folge. Land das zuvor fest in der Hand der Natur war ist frei nutzbar für Landwirtschaft und Siedlungsentwicklung geworden.

#### *Ökologische Nischen*

Die Trockenlegung des Grossen Moores hatte auch tief greifende Auswirkungen auf das Ökosystem. Flora und Fauna haben sich den neuen Verhältnissen angepasst. Die durch die Juragewässer-Korrektion neu entstandene grösste Ebene der Schweiz bietet ausgezeichnete Lebensbedingungen für stark bedrohte Arten der offenen und halb offenen Landschaft. Beispielsweise im Gebiet «Fanel», an der Mündung des Broye-Kanals, siedelte sich eine grosse und artenreiche Vogelkolonie an (vgl. Kapitel 4.1).

Im Jahre 1929 konnte Albert Hess, Vertreter der Schweizerischen Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz die Zuschüttung des ornithologisch wichtigsten Teils der Bucht stoppen und in ein Schutzgebiet überführen. Das Fanel bezeichnet ursprünglich den ganzen östlichen Uferstreifen des Neuenburgersees. Heute wird der Name vor allem für das Naturschutzgebiet im Südosten verwendet. In diesem vielleicht besten Reservat der Schweiz für Vogelbeobachtungen konnten bisher 222 Vogelarten beobachtet werden. Aber auch Wildschweine, Biber und Füchse finden hier einen Lebensraum. Von 1914 bis 1954 wurde hier der Kehrriem der Stadt Bern abgelagert. Das Sortieren und Deponieren übernahmen die Häftlinge der benachbarten Strafanstalt Witzwil. Schweine des angegliederten Landwirtschaftsbetriebs hatten den organischen Abfall in Fleisch für die Berner zu recyceln. Auf den Feldern und auf dem so genannten Scherbenweg – der Verbindung zwischen den Beobachtungstürmen – finden vor allem Barfussgänger immer noch zahlreiche Glasscherben und rostige Nägel.

(Projekt Kulturspur, Internetseite)

### 3.1.2 Neues Land, neue Verkehrswege

Die Planungen zur Juragewässer-Korrektion kreuzten sich immer wieder mit den Jahrzehnte dauernden Planungen des Eisenbahnnetzes. So war der Bau der ersten grossen Verkehrswege durch das Drei-Seen-Gebiet eng mit dem Kampf gegen die Wassernot verknüpft, was sich nicht zuletzt darin widerspiegelt, dass es in der kantonalen Baudirektion Bern in den 1850er Jahren eine Abteilung «Entsumpfung und Eisenbahnen» gab.

Vor der Juragewässer-Korrektion diktierte weitgehend die Natur den Verlauf der Verkehrswege und ohne Korrektion wäre das Risiko für manche geplante Streckenführung zu gross gewesen. Gleichzeitig machte die fortschreitende Technisierung und Erschliessung das gigantische Wasserbauprojekt erst möglich. In der Tat wurde bereits vor dem Beginn des Bahnzeitalters 1826 auf dem Bielersee die Dampfschiffahrt begonnen. Der Bau der Eisenbahn geschah in Abschnitten, in der folgenden Reihenfolge:

1859 Yverdon - Frienisberg (Le Landeron)

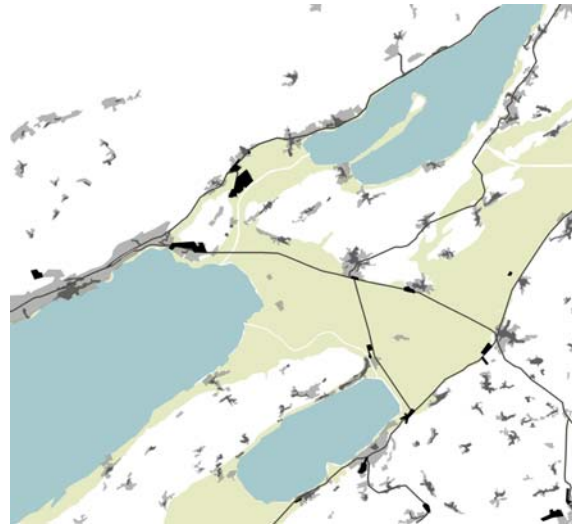
1860 Frienisberg (Le Landeron) – Biel

1876 Murten - Lyss

1901 Bern - Neuenburg

1903 Muntelier - Ins

1916 Nidau – Finsterhennen.



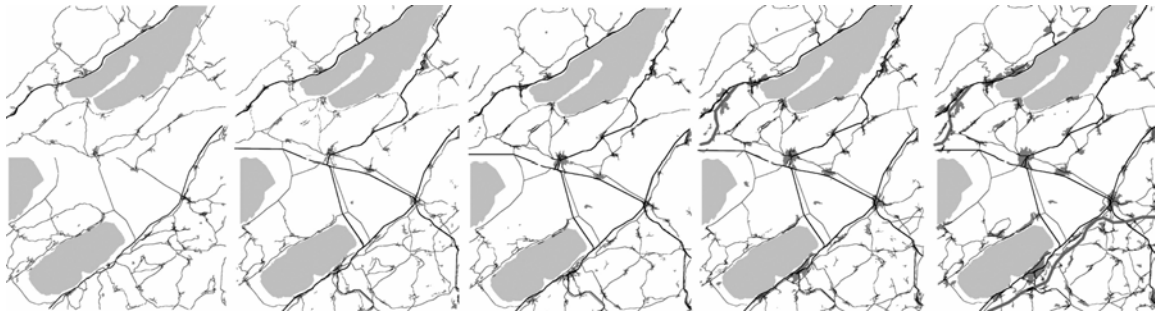
Elemente: in schwarz die Eisenbahnlinsen und die Gewerbe- und Industriezonen

Das neue Verkehrsmittel Bahn ist in Bezug auf Geschwindigkeit und Kapazität den alten Transportmitteln weit überlegen. Die Eisenbahn verkürzte die Reisezeiten gegenüber dem damaligen Strassenverkehr auf ein Fünftel oder weniger und rückte die Wirtschaftszentren einander deutlich näher. Die Auswirkungen dieses Quantensprungs sind auf die Siedlungsentwicklung direkt übertragbar. Sämtliche der zwischen 1880 und 1995 im Verhältnis überproportional stark gewachsenen Gemeinden liegen an den um 1900 entstandenen Bahnstrecken, in erster Linie an deren Knotenpunkten: Kerzers, Murten, Le Landeron, Cressier(NE), Ins, Täuffelen. Gleiches gilt für die wenigen grösseren Gewerbeflächen [Karte Elemente] im Untersuchungsgebiet: Cressier(NE), Marin-Epagnier, Kerzers, Müntschemier, Ins, Sugiez, Löwenberg, Laupen, Cressier (FR).

Interessant ist insbesondere, dass auch in kleinen Ortschaften wie Müntschemier und Sugiez die Verbindung zwischen der Bahnerschliessung und den entstandenen Gewerbeflächen so deutlich wird. Das homogene Netz ähnlich strukturierter und ähnlich grosser Gemeinden entwickelte in wenigen Jahrzehnten eine starke Hierarchisierung.

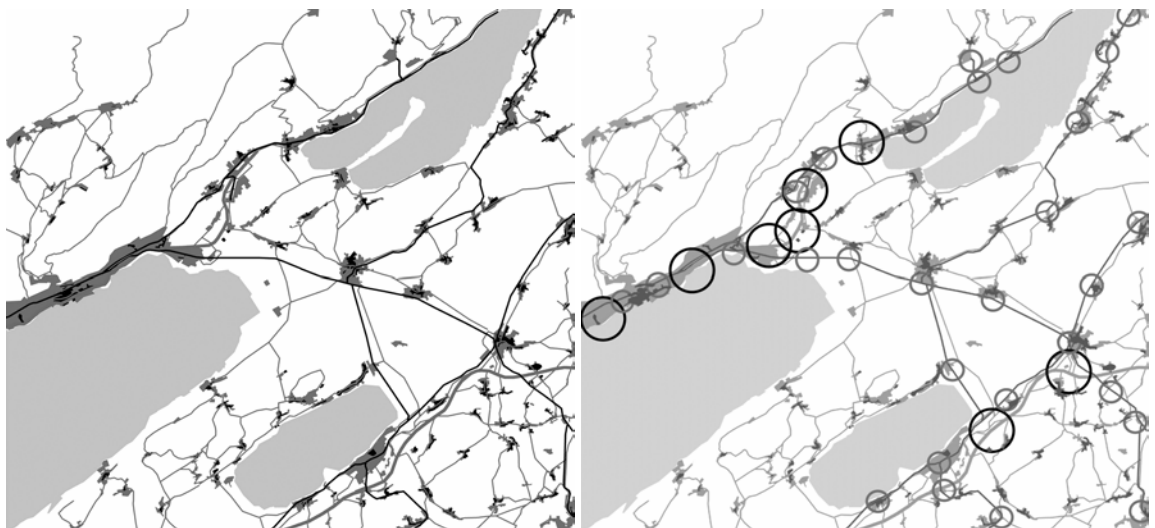
Das Strassennetz hat sich im Laufe des vergangenen Jahrhunderts wenig verändert. Auffallend ist die stärkere Vernetzung entlang der Seeufer und der Berghänge, wo viele kleinere Siedlungskerne erschlossen werden müssen, während die Ebene von wenigen linearen Hauptverbindungen gequert wird. Der Motorisierungsschub nach dem zweiten

Weltkrieg löste den Bau des Nationalstrassennetzes aus. Die A1, die schweizerische Ost-West-Verbindung im tiefen Mittelland, welche gemäss dem 1960 genehmigten Bauprogramm Priorität hatte, ist von Bern bis nach Murten seit 1981 durchgehend in Betrieb. Die Nationalstrasse streift das Gebiet nur am Rande und lässt zunächst wenig Auswirkungen auf das Gebiet zwischen den Seen erkennen. Der Bau der Autobahn A5 entlang des Jurasüdfusses endet vorerst, von Süden kommend, am unteren Ende des Neuenburger Sees bei Grandson. Der Abschnitt der A5 am Bielersee entstand zwischen 1973 und 1989 als Haupt- beziehungsweise Autostrasse. Entlang der Seen wurden nur Autobahnabschnitte realisiert, vorrangig im Raum Neuenburg - La Neuveville.



Vergleichende Karten der Entwicklung der Verkehrsnetze. Die Eisenbahnen sind schwarz, das Strassennetz grau. Die Ausschnitte entsprechen den Jahren 1879, 1930, 1957, 1976 und 1994.

Zum Anlass der Expo 02 wurden die Autobahnplanungen wieder vorangetrieben. Der ergänzende Autobahnabschnitt zwischen Biel und der A1 bei Solothurn wurde 2001 eröffnet. Der Kanton Neuenburg unternahm in den letzten Jahrzehnten grosse Anstrengungen, um an das nationale Autobahnnetz angeschlossen zu werden. Das Autobahnstück der A5 von Neuenburg nach Yverdon-les-Bains sollte ursprünglich bis 2001, nun bis 2005 fertig gestellt und eröffnet werden. Planung und Bau dieser Autobahn wurden immer wieder durch Einsprachen und Unvorhergesehenes unterbrochen und verschoben: ökologische Bedenken, geologische und hydrologische Probleme, archäologische Notgrabungen, finanzielle Probleme. Die Verbindung zwischen den zwei Nationalstrassen A1 und A5 über die Moos-Ebene wurde zur Schnellstrasse ausgebaut. Heute noch befindet sich die Vervollständigung der A5 bei Biel (Umfahrung Biel) und die Verbindung zur A6 (aus Bern kommend) in Planung.



Siedlungsentwicklung heute. Der Karte rechts sind zum Vergleich die Richt-Einzugsbereiche der Bahnhöfe (250m/graue Ringe) und Autobahnausfahrten (500m/schwarze Ringe) überlagert.

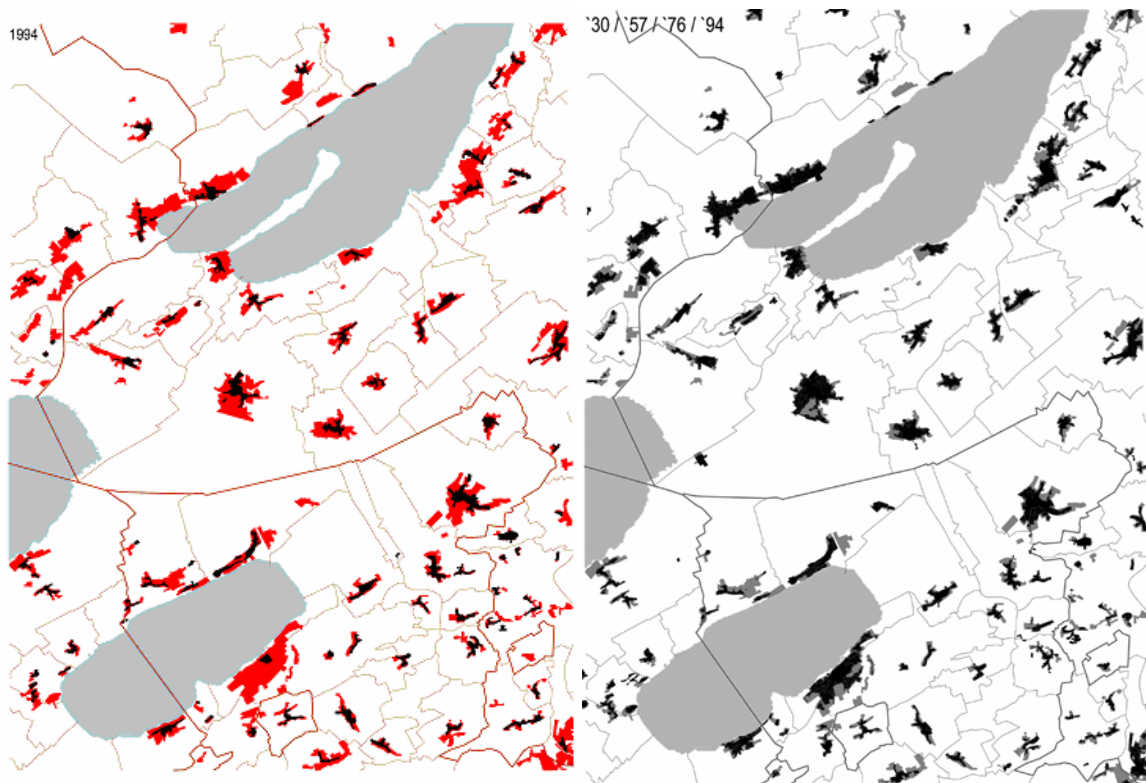


Zwischen Yverdon-les-Bains und Le Landeron verdichtet sich die Bebauung linear entlang der Verkehrsadern zu einem nahezu geschlossenen Siedlungsband, von La Neuveville am Bieler See bis Bevaix am Neuenburger See, auf einer Länge von mehr als 20 Kilometern.

Im Kern der Verkehrsentwicklungen liegt heute deutlich die Auto-Mobilität. Deren Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung sind aber im betrachteten Zeitraum (bis 1995), insbesondere was das Grosse Moos betrifft, relativ verhalten. Die Ebene fristet ihr Landwirtschaft gebundenes Dasein und scheint vorerst der Zersiedelung widerstehen zu können. Eine genauere Betrachtung offenbart allerdings auch hier erste Ansätze sich allmählich ausbreitender Einfamilienhausgebiete (vgl. Abschnitt 3.1.3.) und wachsender Industrie- und Gewerbegebiete (Vgl. 3.2). Der Begriff der Erreichbarkeit lässt in der subjektiven Wahrnehmung und im realen Erleben eine sehr offene Bandbreite von möglichen Interpretationen zu. Diesem Aspekt wird in den nachfolgenden Kapiteln ausführlicher nachgegangen.

### *Siedlungsraum Grosses Moos*

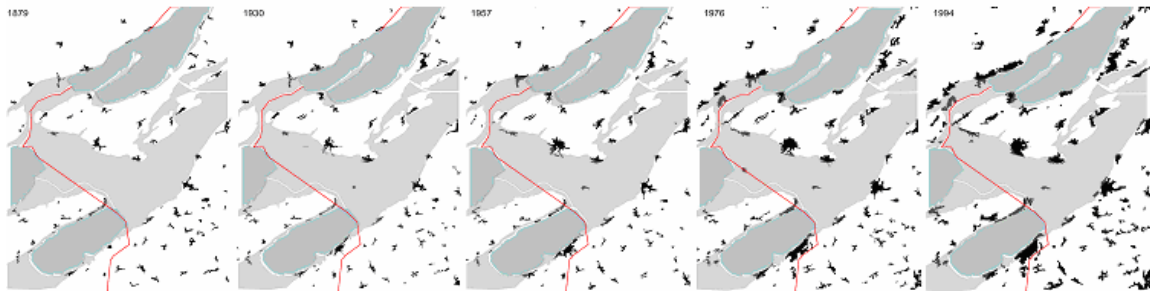
Nur vor dem geschichtlichen Hintergrund werden heutige Struktur und räumliche Dynamik des Untersuchungsgebietes verständlich. Eine besondere Rolle spielt dabei das Grosse Moos. Das ehemals grösste Moorgebiet der Schweiz wurde durch die Juragewässerkorrekturen frei für die Querung durch Verkehrswege, es wurde zu einem wichtigen wirtschaftlichen Motor und es wurde zu potenzieller Siedlungsfläche. Nach dem «Ziehen des Stöpsels» und Trockenlegung wurde die Ebene komplett neu beschrieben.



Karte links: die Siedlungsentwicklung zwischen 1879 (dunkel) und 1994 (hell)

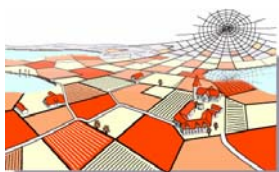
Karte rechts: die neuere Entwicklung, von 1974 (dunkel) bis 1994 (hell)

Die Siedlungsentwicklung in Zeitschnitten zeigt deutlich auf, dass ein bedeutendes Wachstum im Untersuchungsgebiet erst ab den Fünfziger Jahren einsetzte. Explosionsartige Ausdehnungen der Siedlungsfläche, wie sie beispielsweise im Limmattal beobachtet wurden, blieben hier vorerst aus, auch wurden keine auf optimistischen Wachstumsannahmen basierende, überdimensionierte Einzonungen vorgenommen. Allerdings erlebten die Gemeinden durchaus unterschiedliche Entwicklungsschübe, und das einheitliche, homogene Bild welches die Region noch Mitte des 20. Jahrhunderts bot, hat sich in fünfzig Jahren deutlich hierarchisiert.



Siedlungsentwicklung: 1879, 1930, 1957, 1976, 1994, von links nach rechts.

Die unterschiedliche Entwicklung kann zum Teil auf eine Erschliessungsgunst zurückgeführt werden, wie zum Beispiel einen Anschluss an das Schienennetz, was in der Regel eine Erweiterung der Industrie- und Gewerbeflächen zur Folge hatte. Zum Teil kann es aber auch auf eine bewusste strategische Positionierung der Gemeinden zurückgeführt werden, welche unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Lage und der daraus ableitbaren Potentiale ihre Bau- und Zonenordnung gezielt anpassen. Auf diese Weise konnte beispielsweise dem Wohnungsbau ein neuer Impuls gegeben oder die Ansiedelung neuer Gewerbebetriebe durch Freigabe grösserer Areale dieser Nutzungsbestimmung begünstigt werden (vgl. Kapitel 3.2).



Grafik auf der webpage [www.seeland.ch](http://www.seeland.ch)

Diese Illustration auf der Website *Seeland Online* (eine Plattform für Kleingewerbe und Anzeigen) könnte zur fälschlichen Annahme führen, hier handle es sich um ein verschlafenes, versteinertes, in der Vergangenheit verhaftetes Gebiet. Dass sich die Dynamik einer Region allerdings nicht nur an der Siedlungsentwicklung ablesen lässt, weist unter anderem das vierte Kapitel dieses Berichtes nach. Sicher spielt hier die wirtschaftliche Hauptausrichtung der Region eine wichtige Rolle, wodurch der Boden für die landwirtschaftliche Nutzung vor ausufernden Siedlungsentwicklungen geschützt wird. Der zweite wichtige Standpfeiler der Ökonomie, der Tourismus, verlangt ebenfalls nach einem gezielten Schutz des Landschaftsbildes. Die einzelnen Siedlungskerne liegen relativ weit voneinander entfernt, in lockerer Abfolge entlang den Rändern der Ebene entlang und nur durch wenige Strassen verbunden. So ist eine klare Ablesbarkeit und Abgrenzung der Landschaft, als klarer Gegenpol zur Siedlung, erhalten geblieben.

Die Landschaft ist sehr stark überformt und domestiziert (vgl. auch Abbildung *Wälder und Rebberge*), sie trägt die Spuren der historischen Entwicklung und der eingreifenden Menschenhand. Sie muss der Landwirtschaft dienen, eine Nutzung welche sich mit ihren strengen Regeln und strikten Rastern in die Landschaft eingeschrieben hat. Dieser überformten Ebene setzen die von eiszeitlichen Gletschern modellierten Hügel und der massive Rücken des Juragebirges einen Kontrapunkt entgegen. Die Dorfkerne fügen sich mit ihrer Jahrhunderte alten Geschichte, ihren zum Teil mittelalterlichen Anlagen und ihrem dörflichen Charakter nahtlos in das Bild ein. Die Qualitäten dieser Stadt-Landschaft haben zu einer besonderen Siedlungsform, die temporäre Stadt der Wochenendhäuser und Dauercamp-Anlagen geführt. Sie wird weiter vorne näher beschrieben.

*«Lost Context»: Relikte einer Landschaft*

Die folgende Abbildung des Gebietes vor der Korrektion macht die alte Wegeführung von Kerzers über Ins in Richtung Neuenburg verständlich und zeigt deutlich die Positionierung der alten Kerne im Trockenem, an den Bergfüssen. Mittlerweile haben sich Gemeinden wie Le Landeron oder Sugiez weit in die ehemals blau kartierten Bereiche hineinentwickelt. Die besondere Lage des Schlosses Thielle, wo sich seit dem 13. Jahrhundert eine Zollstation und seit etwa 3000 Jahren Brücken zur Querung der Zihl befanden, ist mit der Korrektion und der damit verbundenen Verlegung des Flusslaufes verschwunden. Die alte Zihlbruck liegt verirrt im Trockenem 100 Meter vom Wasser und das Schloss hat seine Selbstverständlichkeit verloren.



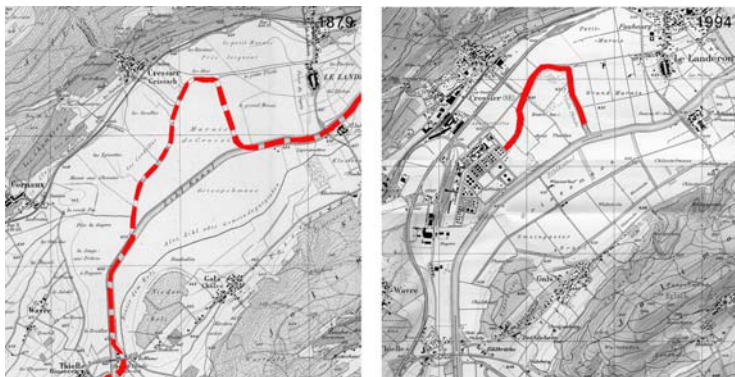
Legende: Zihlbruck heute. Nur die Brückenmauer und die Zollsteine sind übrig geblieben, der ehemalige Wasserlauf ist aufgefüllt worden. Das Schloss befindet sich unsichtbar rechts in der bewaldeten Anlage, der Zihlkanal ebenfalls unsichtbar, fliesst dahinter.

Ein weiteres Beispiel verlorenen Kontextes ist die Strasse nord-östlich des Murtensees zwischen Galmiz und Sugiez. Noch auf der Landeskarte von 1879 zeichnet die Strasse die Küstenlinie genau nach. Heute ist der 500 m vom Wasser entfernte Strassenverlauf nur noch ein heimliches Denkmal der ehemaligen Wasserkante. Die Logik der Strasse ist nicht mehr nachzuvollziehen.



Der Murtensee und die Strasse Murten - Ins vor und nach der Gewässerkorrektion.

Auch die alte Schleife der Zihl bei Cressier (NE), die einem Durchstich der ersten Juragewässerkorrektion zum Opfer gefallen ist, hat nicht mehr viel mit ihrer Umgebung zu tun. Sie endet abrupt am Firmengelände der Erdölraffinerie und wurde von Cressier durch den Autobahnverlauf getrennt. Anders als die kleineren Elemente hat der Flussarm jedoch eine eigene Stärke und Grösse, die es schafft einen neuen, eigenen Ort zu bilden. Ein Ort, dessen Attraktivität heute gerade aus seiner Isoliertheit erwächst, Raum bietend für bedrohte Tierarten wie zum Beispiel den Biber.



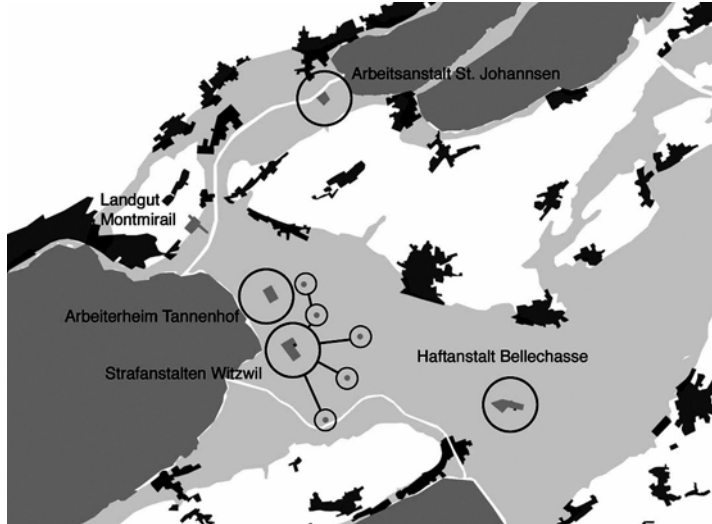
Karte links: vorgehoben der Lauf der Zihl vor der Gewässerkorrektion

Karte rechts: der Mäander ist durch die Raffinerie zusätzlich vom Zihlkanal abgeschnitten. Dank dieser Isolation ist er zum bevorzugten Lebensraum von Wildtieren geworden.

### *Grosses Moos refilled*

Wie in der Fallstudie Limmattal (Ruegg & Koch 2004) aufgezeigt beginnt der suburbane Raum sein Werden häufig als Dienstleister für das Zentrum. Ungeliebte stadtechnische Anlagen und Orte für die der Platz in der Stadt fehlt oder nicht durchsetzbar ist, werden nach aussen abgeschoben. Die Orte scheinbar unbeschränkter Flächenverfügbarkeit haben entweder kaum eine Lobby und somit wenig Macht, sich gegen ihre Besetzung zu wehren, oder sie sind froh um die wirtschaftliche Aufmerksamkeit, die ihnen zuteil wird.

Das Grosse Moos ist kein suburbaner Raum im klassischen Sinn und doch scheint dieser Raum den gleichen Regeln zu folgen. Es ist nicht Stadtrand, aber Kantonsrand, Regionsrand, Sprachrand und Kulturrand. Die Randlage spiegelt sich auch im subjektiven Empfinden der Bewohner wieder, wie es in den beiden folgenden Kapiteln auch von befragten EinwohnerInnen zum Ausdruck gebracht wird.



Straf- und Erziehungsanstalten im Drei-Seen-Gebiet

Beim Blick auf die Landeskarte fallen zahlreiche Weiler und Gebäudeinseln in der Weite des Grossen Mooses auf, was die Vermutung nahe legt, dass ungeliebte Funktionen nach der Trockenlegung bewusst in den *Outback* der Region abgeschoben wurden. In der Folge einige Beispiele:

- Ab 1883 diente die ehemalige Benediktinerabtei St. Johannsen bei Le Landeron als Strafanstalt für Männer und Frauen. 1911 wurde eine Kantonale Arbeitsanstalt für «Trinker, Arbeitsscheue und Liederliche» eingerichtet.
- Der im Jahr 1889 gegründete Tannenhof in Gampelen ist eine Heim- und Wiedereingliederungsstätte, welche Frauen und Männer mit psychischen und sozialen Problemen verschiedenster Art aufnimmt.
- 1891 wurde von den Anstalten St. Johannsen im Gebiet zwischen Ins, Gampelen und dem Neuenburgersee ein Aussenbetrieb eröffnet. 1895 wurde der Aussenbetrieb unter dem Namen *Anstalten Witzwil* verselbständigt und zur weltweit ersten offenen, landwirtschaftlich orientierten Strafanstalt ausgebaut. Das Land wurde vom Staat aus einer Konkursmasse erstanden. Die Anstalten Witzwil gliedern sich auf in den Hauptbetrieb im Lindenhof und in die Aussenbetriebe Eschenhof/Nusshof, Birkenhof, Erlenhof und Neuhof. Von 1984 bis 1975 war der Eschenhof eine Trinkerheilanstalt. Danach fand im Eschenhof eine Durchmischung von Massnahmen an Drogen- und Alkoholabhängigen statt.
- 1895/98 wurde das Gut Bellechasse bei Sugiez (FR) durch den Kanton Freiburg erstanden. Im Jahre 1898 richtete er hier eine grosse Haftanstalt ein.
- Eine weitere abgeschiedene Insel der besonderen Art ist das Landgut Montmirail:

Am Fuss des Chasseral, eingebettet in eine der fruchtbarsten Gegenden der Schweiz, liegt Montmirail. 1618 baute hier der Châtelain von Thielle ein Landschloss und einen Bauernhof. Einige Zeit später wurde das Gut der Herrnhuter Brüdergemeine übereignet. Während 222 Jahren führten sie hier ein Töchterinstitut, das weit über die Grenzen der Schweiz bekannt wurde.

1988 übernahm die evangelische Kommunität Don Camillo den grössten Teil von Montmirail. Sie hat hier ihr Zentrum und führt ein Gästehaus. Das Haus ist offen für Alleinstehende und Familien die in Gemeinschaft ein erfülltes Leben, mit Bezug zu Gott und den Menschen, leben wollen.

(Quelle: Webpage Montmirail)

Der Landsitz dient als Ort der Begegnung für Seminare, Retraiten und Tagungen. Auch ist es möglich dort Zivildienst zu leisten.

Ein neuer Massstab wurde 1965 mit dem Bau der gigantischen Raffinerie bei Cressier gesetzt, die der Uhrenkanton Neuenburg an der Grenze zum Nachbarkanton baute, um einen neuen Wirtschaftspfeiler aufzubauen. Diese deckt nicht weniger als ein Viertel des Schweizer Bedarfs an Ölprodukten ab. Der Bezug zum Umfeld ist hier ganz aufgelöst, der Kontext wird überformt. Mehr als 100 Meter ragt der Hochkamin in den Himmel. Zur Veredelung des via Pipeline angelieferten Rohöls werden hier jeden Tag mehr als 300 Tonnen fossile Brennstoffe verheizt. Noch 1980 verschmutzte der mit Abstand bedeutendste Energieverbraucher im Inland die Luft Jahr für Jahr mit 2500 Tonnen Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>):

Der häufige Westwind blies die Abgase grösstenteils ins benachbarte Berner Seeland, wo es der Bevölkerung bei Nebellagen jeweils den Atem verschlug. Dann trat 1986 die Luftreinhalte-Verordnung (LRV) in Kraft und sorgte für schnelle Besserung. Dem Raffinerie-Kamin entweichen seit Beginn der neunziger Jahre noch rund 350 Tonnen SO<sub>2</sub> pro Jahr. Wintersmog ist in der Region – ebenso wie in der übrigen Schweiz – inzwischen kein Thema mehr.

(Quelle: Internetseite Buwal)



Raffinerie Cressier

Im Jahre 1981 wurde in der Gemeinde Marin-Epagnier das grosse Einkaufszentrum *Marin Centre* eröffnet. Einundvierzig Filialen aus Dienstleistung und Gewerbe haben sich hier zusammengeschlossen, 8 Kilometer östlich von Neuchâtel. Der Komplex umfasst 36'000 Quadratmeter Verkaufs- und Ausstellungsfläche und ist ausgestattet mit 1'700 kostenlosen Parkplätzen (750 davon gedeckt). Wöchentlich suchen 35'000 Kunden aus einem Umkreis von 20 km das *Marin Centre* auf, um ihren Einkauf zu erledigen oder um

von den vielfältigen Dienstleistungs- und Freizeitangeboten zu profitieren (gemäss der Homepage von *Marin Centre*) Die regionale Wichtigkeit dieses Shopping Malls wird auch in der nachfolgenden Untersuchung über die Mobilität (Kapitel 6) noch einmal hervorgehoben.

Das Moos ist aber nicht nur Auffangbecken für ausgelagerte Nutzungen, es gibt auch Flüchtlinge, die seine Abgeschlossenheit bewusst suchen. Am Ausfluss der Zihl aus dem Neuenburger See wurde 1937 das Campinggelände *Die Neue Zeit* eröffnet. Es ist der Ausgangspunkt des Naturismus. Ziel der Bewegung ist eine gesunde Freizeitbeschäftigung. Das Gelände bietet 450 feste Standplätze, Passantenplätze für 50 Zelte und Unterkünfte für 50 Personen in Gebäuden.

Zahlreich sind die Dauercamperidyllen und Zeltplätze an den Ufern der drei Seen verteilt – aber auch mitten im Grossen Moos sind sie zu finden: die Kolonie *Les 3 Lacs* am Broye-Kanal bei Sugiez (FR) zum Beispiel bildet so eine Insel des Wochenendurbanismus.



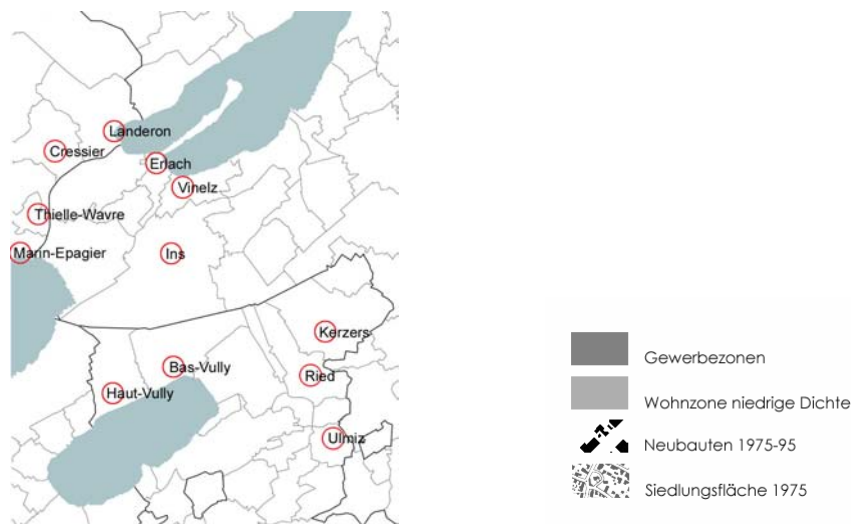
Campingplatz *Les Trois Lacs*, Sugiez

Diese Art von Struktur hat sich schleichend in der Region ausgebreitet, der «temporäre» Charakter führt möglicherweise dazu dass sie leichter akzeptiert, beziehungsweise bewilligt wird. Als touristische Attraktion scheint sich diese Art von «Wochenendferien-Angebot» für die Region bewährt zu haben; Die Zeltplätze kommen mit relativ wenig Infrastruktur aus, lassen sich gut in die Landschaft eingliedern und funktionieren weitgehend autonom. Es sind eigentliche kleine Städte mit eigenen, wenn auch meist bescheidenen Versorgungszentren, eigener Verkehrsregelung, eigenem Verhaltensreglement. Anders gesagt: eine Zwitterform zwischen der amerikanischen *Gated Community* und der kommunistischen Datchen-Siedlung. Komfort und Luxus erhalten in dieser Welt eine ganz eigene Bedeutung und Interpretation, Individualität erlebt einen Höhenflug, dem Traum des eigenen Häuschens im Grünen kann hier entweder behelfsmäßig entsprochen werden, oder es kommt gar zur Doppelung. Da arrangiert man sich mit gelegentlich auftauchenden «ländlichen Duftnoten» und fehlenden Quadratmetern – die werden durch die offene Landschaft und den glänzenden Seespiegel mehr als kompensiert. Diese Art von Infrastruktur scheint in der

weiltläufigen Region reichlich Zielpublikum zu finden. Ein (demokratischer!) Weg der es einem bereiten Publikum ermöglicht, sich die reizvolle Landschaft möglichst individuell aneignen zu können: offenbar eine geschickte Entsprechung zeitgenössischer Bedürfnisse. Die «temporäre Stadt» ist zu einem festen Bestandteil des Drei-Seen-Gebietes geworden, ein wiederkehrendes thematisches Leitmotiv das sich von den spezifischen und wertvollen lokalen Qualitäten nährt und diese optimal auszunutzen weiss.

### 3.2 Bestandesaufnahme

In der Folge wird das Gemeindegebiet einzelner Ortschaften einer näheren Betrachtung unterzogen. Dabei werden die sieben Gemeinden berücksichtigt, die in der Untersuchung über das Mobilitätsverhalten ausgewählt wurden, sowie einige weitere die auf Grund ihrer Morphologie speziell erschienen und auf die wir auch schon zuvor auf unterschiedliche Art zu sprechen gekommen sind. Die Untersuchung konzentriert sich auf die jüngere räumliche Entwicklung und schliesst den Versuch mit ein, die jeweilige strategische Positionierung der Gemeinde anhand der geltenden Zonenpläne zu deuten. Der betrachtete Zeitraum umfasst die Jahre 1975 bis 1995.



Links: Übersichtskarte der berücksichtigten Gemeinden

Rechts: Legende für die morphologischen Analysen per Gemeinde (auf den folgenden Seiten)

Kerzers/Chiètres (FR):

Zweitgrösste Gemeinde im Betrachtungsperimeter (3'892 Einwohner), bildet Kerzers ein kleines Regionalzentrum in der Ebene des Grossen Mooses. Die Gemeinde liegt am Kreuzpunkt zweier Eisenbahnlinien und besitzt einen Autobahnanschluss. Besonders fällt das grosse Industrie- und Gewerbegebiet auf welches sich komplett innerhalb der letzten 30 Jahre entwickelte. Es liegt direkt am Autobahnanschluss, am Rande der Ebene. Ungefähr die Hälfte der Fläche steht noch zur Verfügung. Viele Logistikzentren wurden hier versammelt; zwischen den riesigen Hallen – und zum Teil auch hindurch – zeigt sich die allgegenwärtige Ackerlandschaft (siehe Fotografie). Ein zweites kleineres Gewerbegebiet liegt entlang der Murtener Bahnlinie. Auch in Kerzers kann ein konstantes Wachstum an Ein- und Mehrfamilienhausgebieten beobachtet werden.





Kerzers: zwischen den Gewerbegebäuden in der Industriezone im Süden ist das Landwirtschaftsgebiet des Grossen Moos zu sehen.

Ried (FR):

Die Gemeinde Ried ist topographisch sehr günstig gelegen. Der Siedlungskern von Ried befindet sich auf den Anhöhen des Mittelland-Massivs und dominiert gleichzeitig die grosse Moos-Ebene. Die Ortschaft zählt 695 Einwohner; die Hälfte der 617 Hektaren Gemeindefläche erstreckt sich weit in die Ebene hinein, das lang gezogene Gebiet berührt an seinen beiden schmalen Enden die Kantonsgrenze Freiburg-Bern. Eine weitere Lagegunst erwächst aus der Nähe zum Autobahnanschluss Kerzers. Angrenzend zum grossen Gewerbegebiet von Kerzers besteht, in der Ebene, auch auf Rieder Seite ein Gewerbegebiet mit direktem Anschluss zur Autobahn. Einige grosse Neubauten sind im betrachteten Zeitraum hinzugefügt worden, allerdings stehen noch grössere eingezonte Flächen für Gewerbe und Industrie zur Verfügung. Zwei Einfamilienhausgebiete, eines davon in direkter Hanglage, wurden in den siebziger Jahren entwickelt. Erst in den letzten Jahren werden allmählich Neubauten hinzugefügt. Auch in diesen Gebieten stehen noch Flächen zur Verfügung.



Ried: ein Neubau vor der Aussicht auf das grosse Moos. Nicht zu erkennen ist die Autobahn A1 die circa 100 Meter unter dem Haus durchführt.

## Ulmiz/Omey (FR):

Ulmiz ist was die Einwohnerzahlen betrifft mit ihren 359 Seelen die kleinste der untersuchten Gemeinden. Die stark ländlich geprägte kleine Ortschaft liegt eingebettet in der Hügellandschaft, nahe der Grenze zum Kanton Bern. Es fällt auf dass, ungeachtet der geringen Einwohnerzahl, die Präsenz unterschiedlicher Sprach- und Glaubenskulturen deutlich spürbar ist. Das Siedlungsgebiet des Dorfes ist nicht um einen Kern herum organisiert, sondern es folgt den Zügen der zwei Hauptstrassen. Vereinzelt Einfamilienhäuser wurden innerhalb der Bebauungsstruktur eingefügt, wodurch zuweilen ein eigenartliches Nebeneinander von alten, grossen und ehrwürdigen Bauernhäusern und kleinen «Stil freien» Neubauten entstanden ist.



Ulmiz: links ein Neubau, rechts ein zur Wohnung umgebautes altes Bauernhaus

## Bas-Vully (FR):

Die Gemeinde Bas-Vully, eine typische Weinbauern-Gemeinde, erstreckt sich dem südlichen Hangfuss des Murtensees entlang. Bas-Vully hat in dem betrachteten Zeitraum eine grosse Entwicklung erlebt. Grosse Einfamilienhausgebiete entlang des Ufers und insbesondere auch in die Moos-Ebene hinein, der Ortschaft Sugiez zugehörig, sind im Zonenplan vorgesehen und bilden einen Appendix zum idyllischen alten Kern mit seinen zahlreichen Weinkellereien; weite Flächen stehen noch zur Verfügung. In Sugiez ist in den letzten Jahren ein grosses neues Wohngebiet aus dem Boden gestampft worden, in dem die Bauaktivität nach wie vor anhält. Das Gebiet liegt zwar abgelegen in Bezug zum Ortskern, befindet sich aber in direkter Nähe zum Bahnanschluss. Dieses Konglomerat dehnt sich als Fremdkörper, umringt von Ackerflächen, kontextlos in die Ebene hinein. Etwas abgelegen, ebenfalls in der Ebene und entlang der Bahn, befindet sich ein Gewerbe- und Industriegebiet. Auch dieses weist noch grosse ungenutzte Flächen auf. Auch in Bas-Vully findet sich ein ausgedehntes Campinggebiet, zwischen dem Seeufer und dem Broye-Kanal.



Bas-Vully: die Einfamilienhauszone im Gemeindeteil Sugiez, im Hintergrund der Mont Vully.

#### Haut-Vully (FR):

Haut-Vully, Nachbargemeinde von Bas-Vully, hat eine ganz eigene, gezielt gesteuerte Siedlungsentwicklung erlebt. Trotz der langen Pendelzeiten in die umliegenden grösseren Zentren und fehlendem Bahnanschluss, hat die Gemeinde es verstanden, gerade diese «Abgeschlossenheit» zu ihrem Vorteil zu wenden und, in Verbindung mit der einzigartigen Hanglage in Südexposition über dem Murtensee, zu ihrem Aushängeschild zu machen. Sie versteht sich als exklusive Wohngemeinde und hat in diesem Sinne den Bau von grossen Einfamilienhaussiedlungen stark gefördert. Mit Erfolg: durch die Neubaugebiete wird die ehemalige Siedlungsfläche nahezu verdreifacht. In den Jahren zwischen 1975 und 1995 hat Haut-Vully einen regelrechten Bauboom erlebt, und der Trend ist bis heute nicht abgebrochen. Die Gemeinde besitzt keine eigene Gewerbezone, hingegen findet sich auch hier die wiederkehrende «Wochenendhaus-Siedlung» entlang dem Seeufer.



Foto rechts: ein Neubau in Lugnorre

### Le Landeron (NE):

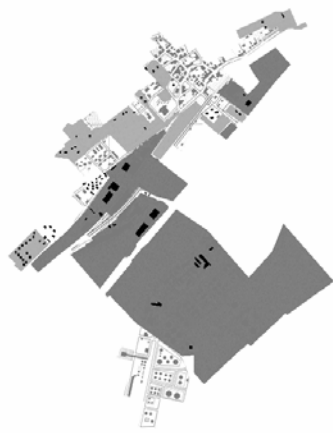
Le Landeron ist mit 4'284 Einwohnern die einwohnermässig grösste der untersuchten Gemeinden. Der Ausländeranteil ist mit 29.5% bemerkenswert hoch. Die Gemeinde liegt, als Teil des Siedlungsbandes welches sich dem Jurafuss entlang erstreckt, am äusseren Ende des Bielersees. Morphologisch ist sie sozusagen mit der Nachbarstadt La Neuveville (Kanton Bern) zusammengewachsen. Le Landeron besitzt einen weithin bekannten, wunderbar erhaltenen, mittelalterlichen geschlossenen Ortskern mit dazugehörigem Schloss, der allerdings sehr am Rande des Siedlungsgebietes in der Ebene liegt. Mit eigenem Bahn- und Autobahnanschluss ist die Gemeinde sehr gut erschlossen. Sie besitzt ein bescheidenes Gewerbegebiet, hingegen weitläufige Wohnzonen mittlerer bis niedriger Bebauungsdichte. Grössere Zonen in Ufernähe stehen noch frei. Le Landeron hat in den betrachteten 20 Jahren eine grosse bauliche Entwicklung erfahren. Die Neubauten wurden fast ausschliesslich innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes ergänzt. Das Siedlungsmuster von Le Landeron ist sehr heterogen: Hochhausgebiete flankieren monotone Zwillingshaus-Siedlungen, isoliert nebeneinander stehen der Altstadt kern, Campinganlagen, Zeilenbaugelände und Einfamilienhäuser. Einzig das Hanggebiet, vom restlichen Siedlungssteppich durch Auto- und Eisenbahn getrennt, weitet sich homogen unter den Rebbergen aus. Auch Le Landeron besitzt ein grosses Weinbaugelände.



Foto rechts: eine Neubausiedlung in Le Landeron vor einer Wiese mit Obsthain, an einer zentraler Lage der Ortschaft

### Cressier (NE):

Die Neuenburger Gemeinde Cressier, am Jurasüdfuss, ist in erster Linie wegen der gewaltigen Erdölraffinerie bekannt. Neben dieser grossen Infrastruktur sind noch ebenso grosszügig bemessene, weitere Industrie- und Gewerbeflächen eingezont und weitgehend zur Verfügung. Alle Gebiete südlich der Autobahn, jene zwischen Autobahn und Gleisanlagen, und auch noch grössere Flächen nördlich der Eisenbahn sind dieser Nutzung zugewiesen – etwa zwei Drittel der gesamten Siedlungsfläche. Der Massstab der Raffinerie scheint sich dem Gebiet aufgedrückt zu haben. Trotzdem hat auch die Wohnbauaktivität nicht ausgesetzt, einige Siedlungen sind direkt am Hangfuss entstanden. Auch hat die Gemeinde, ein altes Winzerdorf, die Weinproduktion aufrechterhalten. Cressier zählt 1'940 Einwohner mit einem Ausländeranteil von 29.5%. Ein Autobahnanschluss befindet sich direkt bei der Raffinerie, der Bahnhof liegt angrenzend an die Kernzone. Nordöstlich der Raffinerie befindet sich ein grosses, unter Schutz stehendes Tierreservat, im Gebiet eines stillgelegten Flusslaufes der Zihl (cf. Kapitel 3.1 *Lost Context*).



Cressier



Blick vom Jurahang über den historischen Ortskern von Cressier gegen das grosse Moos. Im Hintergrund ist der Hochkamin der Raffinerie zu erkennen.

Marin Epagnier (NE):

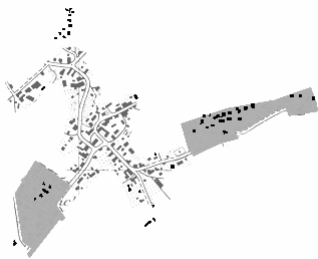
Marin-Epagnier kann als äusserer Vorort von Neuchâtel angesehen werden. Die Gemeinde zählt 2'701 Einwohner, wovon ein sehr hoher Anteil von 38% Ausländer sind. Im Sinne einer Agglomerationsgemeinde weist sie alle charakteristischen Eigenschaften auf: ein sehr heterogenes Siedlungsgebiet mit Hochhaus-Wohnsiedlungen, grossen Zeilenbausiedlungen, aber am Rande auch riesige neu entstandene Einfamilienhaussiedlungen für mittlere Einkommensschichten; dazu kommt das grösste Einkaufszentrum der Region, das *Marin Centre*, dem ein *MacDonald Drive-In* angegliedert ist. Nebenan steht das Papillorama, ein Schmetterlingsdom, als besondere Attraktion. Marin-Epagnier ist in der untersuchten Zeitspanne sehr stark gewachsen. Neben den erwähnten neuen Einfamilienhaussiedlungen (welche nach wie vor erweitert werden) sind vor allem grosse Industrie- und Gewerbegebiete entstanden. Weitläufige eingezonte Flächen stehen hier noch zur Verfügung. Das Siedlungsgebiet dehnt sich weit in die Fläche hinaus mit sehr hohem Landverbrauch. Am Seeufer, neben dem Zihlkanal, befindet sich ein grosses, weitläufiges Dauer-Camper Gebiet. Marin-Epagnier hat eine eigenen Autobahnanschluss im Gewerbegebiet, und einen Bahnanschluss der leider etwas abseits gelegen ist, an der Stelle wo das Siedlungsgebiet am wenigsten dicht ist.



Ansicht vom Parkingdach des Einkaufszentrums Richtung Nord-Westen

## Vinelz (BE):

Die kleine Gemeinde des Kantons Bern liegt am südlichen Ufer des Bieler Sees. Sie zählt 733 Einwohner und besitzt mit ihren 350 Hektaren Gemeindefläche eine mit den weiteren Seeufergemeinden vergleichbare Durchschnittsgrösse. Das Siedlungsgebiet ist sehr klein und kompakt. Wie die meisten Gemeinden in der Region hat Vinelz seinen dörflichen Charakter beibehalten. Die Zonenordnung weist keine Gewerbefläche auf. In den Randgebieten sind grosszügige Wohnzonen für eine geringe Bebauungsdichte ausgeschieden. Diese Flächen sind mittlerweile nahezu aufgebraucht, sie wurden im Laufe der vergangenen dreissig Jahren mit Ein- und Mehrfamilienhäusern bebaut. Vereinzelt wurde aber auch innerhalb der Dorfstruktur verdichtet. In der Gemeindebroschüre präsentiert sich Vinelz als Wohn- und Pendlergemeinde. Auffälligstes Merkmal der Siedlungsfläche sind drei ausgedehnte Campingplätze am See, welche nahezu das gesamte gemeindeeigene Ufergebiet besetzen.



Oben rechts: ein Neubau in der Wohnzone im Osten von Vinelz

Unten: Ferienhäuschen entlang des Bielersees zwischen Vinelz und Lüscherz, von der Strasse aus fotografiert.

## Thielle-Wavre(NE):

Das ältere Thielle und das jüngere Wavre liegen durch Autobahn und Topographie (Thielle in der Ebene, Wavre auf der Anhöhe) voneinander getrennt; sie zählen gemeinsam 622 Seelen. Die aus der Ebene kommende Schnellstrasse findet hier ihren Anschluss an die Autobahn. Thielle war schon immer ein wichtiger Verkehrskreuzpunkt in der Ebene, früher befand sich hier beim alten Thielle-Schloss, an der alten Thielle Brücke, eine Zollstation. Beide wurden wie weiter oben beschrieben durch den Bau des Zihlkanals ihrem Kontext entrissen und befinden sich heute auf Berner Kantonsgebiet. Beide Fraktionen sind sehr klein und mehrheitlich dem Wohnen gewidmet. Die Wohnbauaktivität ist dem Massstab entsprechend relativ gross, mehrere Einfamilienhäuser wurden in der betrachteten Zeitspanne realisiert. Das ehemalige Erziehungsinstitut, heute der Kommunität „Don Camillo“ gehörend, befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Thielle-Wavre. Die Siedlungsfläche ist sehr fragmentiert und die Orientierung fällt schwer. Nahe dem Autobahnanschluss befinden sich einige bescheidene Hotels.



Thielle-Wavre

Erlach

Ins

## Erlach (BE):

Die Bezirkshauptstadt Erlach liegt am Ende des Bielersees. Zu ihrem Gebiet gehört auch die Peters(halb)insel. Erlach zählt 1'090 Einwohner. Das Dorf hat einen gut erhaltenen historischen Kern und hat sich relativ kompakt um diesen herum entwickelt. Das Wachstum von Erlach innerhalb der betrachteten zwanzig Jahre war relativ bescheiden und entspricht einer Verdichtung nach innen. Nach wie vor sind innerhalb des Siedlungsgebietes Flächen frei – für Wohn- und für Gewerbebauten. Die drei Gewerbeflächen der Gemeinde sind relativ klein und im Gebiet verteilt. Die Petersinsel ist bekannt als idealer Rückzugsort für ruhige und beschauliche Momente in der Abgeschiedenheit. Diese Atmosphäre scheint sich auch auf die idyllische kleine Ortschaft übertragen zu haben, die trotz ihrer wunderschönen Lage am Fuss des Jolimont wenig Wachstum und Veränderung erlebt. Auch in Erlach allerdings fehlen die grossen Campinganlagen am See nicht.

## Ins/Anet (BE):

Die Berner Gemeinde Ins ist mit einer Fläche von 2'391 Hektaren die flächenmässig grösste der untersuchten Gemeinden. Sie besitzt auch den grössten zusammenhängenden Anteil Grund in der Moos-Ebene. Früher ein armes Bauern- und Winzerdorf, kam es durch die Juragewässer-Korrektion in den grössten Gemüsegarten der Schweiz zu liegen. Ins ist in den Nachkriegsjahren bis etwa 1970 sehr stark gewachsen. Die Gemeinde bildet einen Gravitationspunkt im Raum des grossen Moos und zählt heute 2'760 Einwohner. Ähnlich wie Kerzers an einer Bahnkreuzung gelegen, besitzt Ins allerdings nur ein bescheidenes Industrie- und Gewerbegebiet. Die Siedlungsentwicklung hat in den betrachteten zwanzig Jahren vor allem innerhalb der Siedlungsfläche stattgefunden. Die Siedlungsstruktur wurde allgemein verdichtet, nur wenige Neubaugebiete sind eingezont. Ehemalige Turbenstiche sind heute als Biotope geschützt.

## 4. RESEAUX D'ACTEURS ET LOGIQUES EN PRESENCE

Les réseaux d'acteurs identifiés et interrogés dans le Pays des Trois Lacs sont décrits dans ce chapitre. Les trois groupes d'acteurs évoluent autour des thématiques suivantes:

- la rive sud du lac de Neuchâtel et les enjeux autour des zones naturelles;
- la promotion de la production viticole;
- l'offre et le partenariat touristiques.

Nous nous arrêterons également un bref instant sur l'expérience Helvétici-Cité qui a démarré au lendemain d'Expo.02 avec pour objectif la capitalisation des relations tissées lors de la manifestation nationale, ainsi que le prolongement de dynamiques initiées à cette occasion.

Les enjeux, acteurs et projets sont présentés dans les parties 4.1 à 4.4. Le chapitre 5 concerne, quant à lui, l'analyse thématique et transversale des réseaux étudiés.

### 4.1 Rive sud du lac de Neuchâtel: un bord de lac très convoité

#### 4.1.1 Enjeux

Il existe autour des rives des lacs et leur environnement un grand nombre de visions et d'aspirations qui donnent lieu à de nombreux enjeux imbriqués. La gestion de l'environnement et sa mise en valeur, la place des activités humaines au sein de la nature et la promotion du tourisme doux sont des thèmes très largement discutés, mais autour desquels il n'existe pas encore de consensus dans la région.

Le paysage des trois lacs a enchanté et séduit un grand nombre de visiteurs en été 2002. Ses qualités sont toutefois connues depuis longtemps par de nombreux utilisateurs indigènes ou de passage. Les rives nord des lacs de Neuchâtel et de Bienne, plus urbanisées, sont principalement consacrées à l'habitat, aux activités et aux transports. Les rives sud de ces lacs ainsi qu'une partie du pourtour du lac de Morat sont beaucoup moins construits. Les espaces naturels et de détente y sont parsemés d'habitations de vacances.

La surface et les bords des trois lacs sont très fréquentés en été: voiliers, canots, planches à voile, baigneurs, cyclistes, promeneurs, pique-niqueurs. Le lac de Neuchâtel compte 43 plages officielles (68 sur l'ensemble des trois lacs) et d'innombrables plages privées et sauvages. Environ 20'000 bateaux naviguent sur les trois lacs, dont plus de 11'000 sur le lac de Neuchâtel (OPED *et al.* 2001). Il existe plus de 3'000 places d'amarrage pour visiteurs. Entre les 13'000 chalets et les huit campings, le nombre de lits disponibles à des fins touristiques dépasse les 20'000 (Regli 1999, cf. aussi chap. 3.1 *Grosses Moos refilled*).

Les rives sont également généreusement habitées par la faune. La Grande Cariçaie constitue un site de reproduction pour de nombreuses espèces d'oiseaux menacés et un site de passage d'importance internationale pour les migrateurs. Elle abrite entre 11'000 et 16'000 espèces animales et végétales dont 4'000 sont menacées de disparition.

Les enjeux sont donc d'une part de préserver ce milieu fragile, non plus seulement des constructions (à la base, le tracé de l'A1 passait au travers de la Cariçaie), mais de nuisances engendrées par une fréquentation trop importante, ou une utilisation engendrant une forte pression. D'autre part, il s'agit de défendre les intérêts des riverains et leur droit à la jouissance de ces lieux qui font partie de leur patrimoine et de leur espace de vie. L'enjeu principal, préserver ce milieu de l'urbanisation, est désormais partagé. Le projet de mettre celui-ci en valeur dans le cadre du développement du tourisme doux est également à l'ordre du jour pour une partie des acteurs, mais il n'y a pas de consensus sur la façon de s'y prendre.



#### 4.1.2 Acteurs

Les acteurs ayant des intérêts en lien avec les grèves sont pour la plupart organisés. Le *Groupe d'Étude et de Gestion* (GEG) de la Grande Cariçaie est chargé de gérer la réserve du même nom; deux associations de protection de la nature (*Pro Natura* et *ASPO-Birdlife*) sont actives par le biais de centres écologiques; et il existe une association de défense des riverains, *Aqua Nostra Trois Lacs*. La zone est située sur les territoires des cantons de Fribourg et Vaud et pour une petite part sur celui des cantons de Neuchâtel et Berne; elle concerne également de très nombreuses communes. Deux associations de développement économique sont également actives dans cette région, la COREB (Communauté régionale de la Broye) et l'ADNV (Association pour le développement du Nord Vaudois).

Le GEG existe depuis 1982 et est mandaté par les cantons de Vaud et de Fribourg ainsi que par les associations *Pro Natura* et *WWF Suisse* pour la gestion de la rive sud du lac de Neuchâtel. La gestion et la protection de ce milieu fragile se jouent tant sur le terrain en ce qui concerne la fauche des marais et la protection des rives contre l'érosion par les vagues, que sur le plan administratif avec les plans d'aménagement. Ce groupe est également chargé de l'information et de la sensibilisation du public, notamment par le biais des sentiers et panneaux didactiques, ainsi que du suivi scientifique. La gestion de la Cariçaie est actuellement réglée par une convention passée entre les cantons et les associations de protection de l'environnement. Cette convention était renouvelable tous les cinq ans jusqu'à présent, mais sera désormais renouvelable chaque année. Les associations voudraient voir se constituer une fondation pour la gestion de la Cariçaie, mais les milieux politiques souhaitent maintenir le système de la convention.

Deux centres-nature sont actifs dans la Cariçaie: l'un, plus ancien, à Cheseaux-Noreaz près d'Yverdon, et l'autre, récent, à La Sauge, près de Cudrefin. C'est ce dernier qui a été visité dans le cadre de cette étude.

Le centre de *La Sauge* appartient à l'Association Suisse pour la Protection des Oiseaux (ASPO), qui est l'antenne suisse de *Birdlife*, une association internationale. L'ASPO est une fédération d'associations, essentiellement basées en Suisse alémanique, et le centre de *La Sauge* est sa première antenne romande. Les objectifs de ce centre, qui a ouvert ses portes en 2001, sont de faire de l'information et de la sensibilisation à la protection de la nature. Les visiteurs du centre sont en majorité originaires de la région, avec environ 50 % de Romands et 50 % d'Alémaniques.

En outre, il existe depuis 1985 à Champ-Pittet près d'Yverdon un *centre Pro Natura*, qui propose des expositions et des visites dans la Cariçaie. L'objectif de ce centre est la sensibilisation et l'éducation à l'environnement.

L'association *Aqua Nostra Trois Lacs* se compose d'associations de professionnels du bâtiment, du commerce, de l'industrie et du développement économique, ainsi que d'associations de navigation, de sports nautiques, de pêche, de chasse, de camping et de propriétaires de chalets. Presque toutes les communes de la rive sud en sont membres. Un grand nombre de communes qui ne sont pas directement concernées en sont également membres par solidarité. Elle a pour ambition de jouer sur le plan politique, c'est-à-dire de servir d'interlocuteur dans le cadre de situations conflictuelles telles qu'elles ont pu se manifester lors de l'élaboration des lignes directrices d'aménagement du canton de Vaud, où la Grande Cariçaie a été déclarée zone protégée. Mais *Aqua Nostra* n'est pas considérée par les cantons, pour le moment, comme un partenaire représentatif, et ce malgré un bon appui politique dans la Broye fribourgeoise et vaudoise, ainsi que le soutien dont elle jouit de la part des milieux économiques. Cette association a pour but initial de défendre les intérêts des usagers de ce site contre des mesures écologiques jugées excessives, et plus généralement de refuser le «diktat de groupuscules écologistes» qui tenteraient de réduire les libertés individuelles en Suisse. Les membres de base de cette association sont constitués en grande partie d'utilisateurs des rives qui souhaitent assurer leur droit d'accès au lac.

De ce point de vue nous pouvons reconnaître une attitude comparable entre les groupes écologistes et Aqua Nostra: pour les deux types d'acteurs, c'est la diminution d'une pression sur le même territoire qui est en jeu.

#### 4.1.3 De la confrontation à l'amorce d'un certain dialogue

Le plan directeur de la rive de 1982 avait déjà protégé les grèves de l'urbanisation touristique et prévoyait la mise en réserve naturelle de certaines zones. Dans le cadre de la procédure d'approbation, en 1999, une levée de boucliers sans précédent a eu lieu. Grâce à une lettre-type d'opposition téléchargeable, Aqua Nostra a réussi à faire déposer plus de 100'000 oppositions. Après redimensionnement du projet et des périmètres de rives à classer comme réserve naturelle, le plan directeur a été approuvé, à temps pour l'exposition nationale.

Aux dires des représentants d'Aqua Nostra et du GEG, le dialogue entre ces deux organismes, ainsi qu'avec les communes, va en s'améliorant. En bref, les acteurs se mobilisant autour des enjeux décrits se connaissent, mais n'ont pas l'habitude de travailler ensemble; à l'image des deux centres-nature, qui poursuivent grosso modo les mêmes objectifs mais n'ont pas de stratégie commune, notamment dans le choix des thèmes annuels. La collaboration entre ces acteurs tient essentiellement à des facteurs personnels; on constate, en effet, qu'entre les associations écologistes et les associations de riverains, traditionnellement en opposition, mais dont une partie des objectifs ne sont *a priori* pas totalement incompatibles, le dialogue semble aujourd'hui envisageable.

#### 4.1.4 Projets

Les cantons de Vaud et Fribourg ont mis sur pied, pendant la durée de l'exposition nationale, un système de surveillance des rives. Les *Expo Rangers*, des civilistes formés par le GEG et en partie au centre de La Sauge, étaient chargés non pas tant de surveiller, mais plutôt d'informer les usagers des rives. Ils étaient en outre chargés de récolter des données pour un sondage concernant la provenance des usagers et leurs pratiques. Le canton de Berne n'a pas participé à cette expérience. La politique de ce canton en matière d'accès aux zones naturelles est beaucoup plus restrictive que celle des cantons de Vaud et de Fribourg qui privilégient l'intégration de l'humain dans le milieu.

Les gestionnaires de la Grande Cariçaie ont collaboré avec Expo.02 et son controlling environnemental dans le cadre du projet *Human Powered Mobility* (HPM) (cf. chap. 4.2.3), un réseau de pistes cyclables et d'itinéraires pour patins à roulettes et trottinettes. Le GEG a participé à la délimitation des itinéraires sur la rive sud du lac de Neuchâtel, à la protection des sites bordant les pistes, et au comptage des visiteurs. L'impact des visiteurs a d'ailleurs été beaucoup plus faible que prévu.

Le GEG a pour objectif de mettre en place une plateforme d'échanges et d'information participative réunissant les principaux acteurs de la rive sud du lac de Neuchâtel. Les trois objectifs essentiels de cette plateforme, dont le lancement devrait intervenir en 2003, sont la valorisation des ressources existantes, la participation des acteurs et la création d'un outil de promotion touristique. Il s'agirait en fait de la transformation de la sous-commission d'information du GEG, mais élargie aux acteurs de la rive. Avec un tel outil, les gestionnaires pourraient être plus proches des préoccupations des utilisateurs de la rive et mieux saisir leurs intérêts ou leurs mécontentements.

Le concept *Nature, Culture, Tourisme – 3 Lacs*, basé sur la rive sud du lac de Neuchâtel, visait à développer le tourisme doux dans cette partie de la Broye vaudoise et fribourgeoise. Une étude a été présentée en 2000 par le Centre Environnement d'Expo.02, le GEG et l'Association touristique de la Broye (ATB). L'accent portait sur les atouts de cette région tels que la qualité paysagère des rives du lac, ainsi que le patrimoine culturel et bâti. Le lien entre les itinéraires et les éléments du patrimoine naturel, culturel et historique devait se faire par une signalétique et une promotion

communes. Il s'agissait concrètement de valoriser les itinéraires cyclistes et de tourisme pédestre. L'arrière-pays agricole aurait offert ses produits ainsi que l'accueil. La collaboration intercommunale s'est révélée très délicate dans cette région où aux querelles de clochers s'ajoute une forte compétition entre les communes des rives et celles du plateau. L'aspect intercantonal pose paradoxalement moins de problèmes. Lors du passage de l'Expo.01 à l'Expo.02, la direction de la manifestation a laissé tomber tous les projets régionaux pour concentrer ses efforts sur les arteplages. Il a dès lors été prévu de soumettre Nature, Culture, Tourisme – 3 Lacs à RegioPlus. Soutenu par l'ADNV (Association pour le développement du Nord Vaudois), mais pas par la COREB (Communauté régionale de la Broye), le projet a ensuite été rejeté par les communes par manque de volonté de collaborer, ainsi qu'en raison de sa connotation trop écologiste, étant donné qu'il émanait en partie des milieux de protection de l'environnement. La plateforme d'échange et d'information devrait permettre de rassembler les forces afin de remettre un projet de ce type sur les rails.

## 4.2 Le tourisme

### 4.2.1 Enjeux

L'ensemble du Pays des Trois Lacs comprend 32 offices du tourisme. Les rives sud et le lac de Morat accueillent beaucoup de visiteurs pendant la belle saison, grâce à leurs ports de plaisance, à leurs plages agréables et à leurs zones de chalets de vacances. Les villes comme Neuchâtel et Bienne reçoivent un nombre important de congrès et séminaires. Les régions d'Yverdon, Neuchâtel et Bienne sont également, de par leur tissu industriel et le lien qu'elles entretiennent avec le Jura, tournées vers l'espace Watch Valley, un label créé autour des montagnes jurassiennes à vocation horlogère et principalement porté par Neuchâtel.

Destination suisse par excellence en été 2002 le Pays des Trois Lacs aurait, selon les acteurs du tourisme, une cohérence touristique au-delà de la tenue d'Expo.02. Ceci ne se traduit pourtant pas au niveau du fonctionnement et des actes.

### 4.2.2 Acteurs impliqués

Les *offices du tourisme* sont des organes à rayon d'action régional voire local. Dans le canton de Neuchâtel, ils sont tous fédérés sous l'appellation Tourisme Neuchâtelois. De la documentation et une ligne graphique commune à l'ensemble du canton ont été adoptés. Dans le canton de Berne, ces organismes sont régionaux; c'est l'Office du Tourisme Bienne-Seeland qui s'occupe de la région concernée. C'est également le cas pour les offices fribourgeois (Morat et Estavayer-le-Lac) et vaudois (Yverdon, Payerne, Avenches). Les offices du tourisme sont financés sur la base des taxes de séjour prélevées sur les nuitées et versées au canton; les ristournes sont effectuées proportionnellement aux nuitées effectuées. Dans le cas d'un petit office comme celui d'Estavayer-le-Lac par exemple, peu de moyens sont à disposition, car la ville ne se situe pas dans une région de promotion touristique prioritaire pour le canton, comme c'est le cas pour la Gruyère.

Les *restaurateurs et hôteliers* sont représentés par deux associations au niveau suisse, chacune subdivisée en sections cantonales. Il s'agit de Gastrosuisse, qui regroupe les cafetiers-restaurateurs, et de la Société Suisse des Hôteliers (SSH) qui, comme son nom l'indique, rassemble principalement des hôteliers.

Les *compagnies de navigation* opérant sur les lacs sont au nombre de deux. La Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat S.A. (LNM) dessert les lacs de Neuchâtel et de Morat. Créée à Fribourg en 1879, son siège est à Neuchâtel. La LNM bénéficie depuis 1960 de subventions pour les investissements et pour l'exploitation selon la loi sur les chemins de fer. Elle touche actuellement 1.6 millions de francs, dont 80 % sont payés par la Confédération et 20 % par les cantons, à quoi s'ajoute 0.6 millions des

cantons pour les dessertes saisonnières. La Bielersee Schifffahrts-Gesellschaft (BSG), quant à elle, navigue sur le lac de Biemme et sur l'Aar jusqu'à Soleure. Elle ne touche de subventions que sur les investissements. Il y a déjà eu deux tentatives de fusion entre ces deux compagnies, en 1954 et 1968, et des nouvelles discussions ont été engagées dès 1999.

#### 4.2.3 Collaborations entre les acteurs et projets

Les acteurs du tourisme disent tous bien se connaître, et ce d'autant mieux depuis le début de l'aventure de l'exposition nationale. Selon toutes les personnes rencontrées, s'il a été relativement aisé de mettre en place un système de réservation centralisée durant Expo.02, la collaboration ne va que rarement au-delà pour le moment. La promotion reste micro-régionale et les collaborations existantes aussi.

La SSH a réagi dès les premières ébauches du projet Expo.02. Les sections de Biemme, Morat, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains ont tenté de développer des synergies, par la mise en place notamment d'une politique de prix commune. Tous les hôtels de même catégorie de la région ont pratiqué les mêmes tarifs. Les autres actions communes ont été par exemple le transport des personnes en direction des arteploges ou le développement de cadeaux et souvenirs pour la clientèle portant un logo commun. Le transport des bagages entre les lieux de séjour a également été organisé en collaboration avec les CFF pour les clients souhaitant visiter l'exposition nationale de façon itinérante.

Les offices du tourisme ont collaboré durant Expo.02 sur un système de réservation nommé «Gates to Expo». Les hôteliers et autres fournisseurs d'hébergement ont adhéré plutôt volontiers au système de réservation en ligne. Mais il a été plus délicat de les convaincre pour d'autres formes de collaboration, tant il était difficile, voire impossible, d'évaluer les retombées potentielles d'Expo.02 à l'avance. Il a en effet été moins évident de rassembler les partenaires du terrain autour du projet que de travailler avec les autres offices. La mise en place de Gates to Expo a été relativement rapide, grâce au fait qu'un même système de réservation en ligne, Desklina, avait été adopté par les offices des villes arteploges, celui de Morat mis à part. Expo.02 terminée, le portail de réservation est devenu «Gates to Hotels» et continue d'être en service.

Dans le domaine de l'hébergement les acteurs touristiques ont pour la plupart accepté de fonctionner dans le système de réservation en ligne, à l'exemple de la Société des hôteliers du canton de Neuchâtel, qui l'a utilisé et promu. Pour elle et ses membres, le Pays des Trois Lacs est une marque comme une autre, qui a bien marché pendant Expo.02, mais qui doit faire ses preuves pour la suite. Les hôteliers neuchâtelois se sont inscrits tant dans ce label que dans celui de Watch Valley. Qu'importe le réseau, pourvu qu'on ait la visibilité.

Au-delà de Gates to Expo, puis Gates to Hotels, les offices du tourisme n'ont pas engagé d'actions collectives pendant la durée d'Expo.02. Chaque office promeut sa microrégion et ne souscrit pas à l'idée de collaborer à l'échelle des trois lacs. L'office du tourisme de Biemme par exemple, a créé l'association Charme, qui regroupe les acteurs touristiques de la région du Seeland. Dans le cadre de cette association, une action d'information et de récolte d'adresses a été menée à proximité de l'arteploge de Biemme, par le biais d'un concours. Certaines collaborations se font cependant à l'échelle micro-régionale. Estavayer-le-Lac, par exemple, fait partie de l'ATB (Association touristique de la Broye: Payerne, Moudon, Lucens, Oron, Avenches, Estavayer-le-Lac) et de l'ATER (Association touristique d'Estavayer-le-Lac et région: Sociétés de développement de Portalban, Estavayer-le-Lac et Cheyres).

L'association *Tourisme Trois Lacs*, lancée en 1998, aurait dû rassembler tous les acteurs touristiques (dont les 32 offices du tourisme) de la région hôte de l'exposition nationale, de manière à en faire une entité reconnaissable et cohérente sur le plan touristique. Ce projet a échoué peu après son lancement par manque de volonté politique. En effet, le

canton de Vaud mise essentiellement sur des régions comme le Pays d'En-Haut ou la Riviera; Fribourg met en lumière ses atouts comme la Gruyère, et Neuchâtel a tendance à se tourner vers Watch Valley. Après cet échec, plusieurs projets de moindre envergure ont émergé ou pourraient le faire. Ces projets ont tous des bases géographiques différentes et n'englobent pas l'ensemble du Pays des Trois Lacs.

Autres acteurs touristiques importants, les compagnies de navigation ont tenté de collaborer entre elles et de coordonner leurs offres et activités avec celles de l'exposition nationale, mais avec peu de succès. En effet, dans un premier temps, l'Expo.01, la BSG et la LNM ont préparé un contrat pour exploiter ensemble les lignes de navigation en été 2002. Expo.01 finançait dans cette perspective les deux compagnies à hauteur de 3.6 millions de francs pour faire circuler les navettes IRIS et les bateaux de ligne. Au passage d'Expo.01 à Expo.02, les engagements que la première avait pris n'ont pas été tenus et le contrat a été rompu. Les compagnies ont obtenu un dédommagement substantiel de la part d'Expo.02 et ont, chacune de son côté, développé des stratégies personnelles. La BSG a mis sur pied une offre qui lui était propre et la LNM a conclu un nouvel accord avec l'Expo, accord par lequel elle se chargeait du soutien logistique et technique aux navettes IRIS et à l'Arteplage mobile du Jura, ainsi que, entre autres, de la formation des pilotes et du personnel navigant des navettes IRIS. Néanmoins, la rupture du contrat initial a eu pour conséquence une non harmonisation des horaires des trois opérateurs et une mise en concurrence directe de leurs prestations (les bateaux et navettes IRIS partis à quelques minutes les uns des autres).

Les compagnies LNM et BSG continuent toutefois aujourd'hui leurs tentatives de rapprochement, et ceci se traduit par un horaire cadencé, ainsi que, par exemple, par la volonté de la LNM de confier son secteur restauration à la BSG. La collaboration entre les deux compagnies, avec ses difficultés, a néanmoins permis le repérage de différences, parmi lesquelles une absence de subventions versées à la BSG par le canton pour l'exploitation, alors que la LNM touche des deniers publics pour cette même exploitation. Cet élément est un point de divergence fondamental et il est à voir si les acteurs en présence parviendront à le surmonter.

Par le biais du projet Trois Lacs Plus, la direction de la LNM, avec d'autres partenaires régionaux, cherche à développer un concept touristique cohérent pour l'ensemble de la région, basé sur le lien entre la navigation et la dimension événementielle. Le périmètre géographique concerné va d'Yverdon-les-Bains à Soleure, en incluant les lacs et le pied du Jura. Ce projet s'appuie sur les quelque 2'000 événements qui se tiennent dans la région chaque année et qu'il s'agit de mettre en valeur et de coordonner: les terroirs cantonaux, les sites archéologiques, la plus grande voie navigable de Suisse. Une charte pourrait relier les micro-régions, et le financement être assuré par Regio Plus.

En tant qu'action concrète, le projet Human Powered Mobility (HPM) a réuni plusieurs partenaires autour des trois lacs. Un réseau de pistes cyclables et/ou praticables en patin à roulette et trottinette a été mis en place autour des trois lacs en vue de favoriser la mobilité douce pendant la durée de l'exposition nationale et après. À l'exception de la rive nord des lacs de Neuchâtel et de Bienne qui n'est pas adaptée au développement de parcours cyclistes, elles sillonnent le Pays des Trois Lacs et relient les quatre villes arteplages. Ce projet, lancé par Espace Mitteland, a été financé à 20 % par les communes, à 20 % par les cantons et à 60 % par les fonds HPM (Expo.02). Des partenaires tiers ont aussi été impliqués, comme les CFF, l'Armée suisse ou le Rotary Club pour la construction d'un pont sur la Broye, par exemple. Ce réseau n'est pour le moment exploité pour promouvoir la région que par l'office du tourisme de Bienne-Seeland qui propose un certain nombre de «produits vélo» (circuits hôtels, location de vélos et transport des bagages). L'office du tourisme de Neuchâtel, qui ne prend part à aucun projet de labellisation Pays des Trois Lacs depuis la fin d'Expo.02, se dit prêt à entrer en matière si un projet lié à HPM se développe.

Tourismus Landwirtschaft Region Seeland (TouLaRe) est un projet ExpoRegio (cf. chap. 4.3.2) qui vise à promouvoir les produits régionaux et l'agro-tourisme dans le Seeland (vente directe, hébergement et accueil à la ferme, ballades à cheval). Ce projet, subventionné par Regio Plus a soutenu les maraîchers du Seeland pour la mise sur pied d'un parcours sur le thème des légumes et de l'alimentation.

## 4.3 Région viticole

### 4.3.1 Enjeux

Le Pays des Trois Lacs comprend quatre régions viticoles. Il s'agit des appellations Lac de Biemme, Neuchâtel, Bonvillars et Vully. La viticulture suisse est confrontée à l'ouverture plus grande du marché suisse à des produits étrangers et tente par tous les moyens de se dynamiser face à ce nouveau contexte. Les vigneronnes et les associations de vigneronnes ne collaborent pas à l'échelle du Pays des Trois Lacs. Les collaborations sont plutôt microrégionales avec les associations selon les régions viticoles. Mais ces associations peuvent être très dynamiques, et certaines d'entre elles ont profité de la présence d'Expo.02 pour élaborer des projets et mieux se faire connaître. Expo.02 a aussi réveillé un certain nombre de projets mis en attente.

Le vin d'Expo.02, vendu dans et autour des arteploges, est un des produits d'Expo.02 qui a le mieux marché, tant et si bien que la marque «Vin du Pays des Trois Lacs» se place dans la continuité de celui-ci.

### 4.3.2 Acteurs

La production et le commerce du vin dans la région, en particulier autour du marché de l'exposition nationale, réunit une grande diversité d'acteurs qui ne sont pas tous à considérer à proprement parler comme des acteurs organisés. Les vigneronnes font partie pour la plupart d'associations régionales ou cantonales. Certaines de ces associations ont été très dynamiques et créatives pour profiter de la vague d'Expo.02, à l'image des vigneronnes de l'Entre-deux-Lacs du canton de Neuchâtel et en particulier de ceux de la commune de Cressier (NE).

Les Caves Garnier, troisième négociant en vins en Suisse et sis à Münchenbuchsee, appartiennent à la Fédération nationale des coopératives agricoles (FENACO). Cette fédération a pour objectif de promouvoir l'agriculture suisse et de la soutenir dans ses recherches de débouchés. Les Caves Garnier ont acheté les licences nécessaires pour avoir le monopole du vin dans le cadre d'Expo.02.

ExpoRegio<sup>6</sup> a rassemblé des entreprises, des associations professionnelles du Pays des Trois Lacs. Son objectif a été de lier les forces de la région, en mettant en commun la main-d'œuvre et le savoir-faire local, afin d'obtenir le plus de mandats liés à Expo.02 pour des entreprises de la région. Une plateforme virtuelle des arts et métiers pour les appels d'offre continue d'exister aujourd'hui. Les associations des arts et métiers de Biemme, Chiètres, Neuchâtel et Yverdon y sont associées. Un deuxième but d'ExpoRegio a été de développer les ressources et produits régionaux, tout en étant conforme à l'engagement de la charte d'Expo.02 d'être écologique. Les maraîchers du Seeland ont aussi été représentés par cette association, qui avec le projet TouLaRe (Tourismus Landwirtschaft Region Seeland) a tenté de mettre en valeur tous les produits de l'agriculture de la région. ExpoRegio a également eu pour mandat de rassembler les vigneronnes autour du projet des vins destinés à l'exposition nationale.

---

<sup>6</sup> Association dissoute au lendemain de l'Expo.02, mais dont l'ancien directeur demeure actif dans le domaine du tourisme et de la promotion régionale dans le Pays des Trois Lacs.

Un bureau de communication du Landeron, l'Agence Schneider, en tant que concepteur de la ligne graphique des vins du Pays des Trois Lacs, a également eu une importance pour élaborer cette vision de l'avenir pour les produits de cette région.

### 4.3.3 Collaborations

Les vigneronnes des communes de Saint-Blaise, Hauterive, Cressier, Cornaux et Le Landeron ont fondé l'association du Caveau des vins de l'Entre-deux-Lacs. Le Caveau a pour but de promouvoir les vins de la région. Il fonctionne comme lieu de dégustation pour les petits encaveurs et peut accueillir des entreprises et des groupes pour des dégustations et des apéritifs. L'idée de ce caveau existait depuis de nombreuses années, elle a pu être mise en œuvre grâce à la dynamique engendrée par Expo.02. Les encaveurs se relayent pour l'ouverture du lieu les week-ends. L'objectif de l'association est de donner un caractère plus commercial à ce lieu, en confiant la gestion à une amicale. La répartition des frais de gestion actuelle suscite des divergences entre petits et grands encaveurs, car certains investissements sont importants pour une partie des exploitants.

Les vigneronnes de la commune de Cressier (NE) ont également développé un sentier à thème intitulé Viti-tour, à travers leur vignoble. L'idée est de promouvoir la région et le vignoble par ce biais en illustrant, sur des panneaux disposés le long du parcours, différents thèmes comme l'histoire, la géologie, la faune et la flore, l'architecture, etc. Le sentier fait six kilomètres de long et est agrémenté de 24 panneaux. Le concept est prévu pour pouvoir être développé par modules le long des contreforts du Jura, mais les communes voisines de Cressier ne sont pas intéressées pour le moment. La commission viticole de Cressier s'occupe de ce sentier, mais hors du cadre de la commission elle-même. Les panneaux explicatifs ont été offerts par des entreprises de la région, ainsi que par la Loterie Romande.

Les vins du pays d'Expo.02, proposés lors de la manifestation, ont été commercialisés par les Caves Garnier, qui détenait les licences. Les vigneronnes ont été rassemblés sous l'égide d'ExpoRegio et leurs vins diffusés sous deux étiquettes différentes: la «Cuvée d'Expo.02» et la «Réserve du Vigneron». La première, appellation de provenance, distingue les vins des quatre régions viticoles du Pays des Trois Lacs (Neuchâtel, Bonvillars, Lac de Biemme, Vully). Trois cépages sont proposés: le Pinot noir, le Chasselas et l'Oeil-de-perdrix. Le négociant en vins achète le vin en vrac, le met en bouteilles et le commercialise. Dans le cas de la deuxième étiquette, le vin est mis en bouteilles chez l'encaveur, mais l'étiquette et le bouchon sont vendus par les Caves Garnier.

La marque se transforme dès 2003 en «Vin du Pays des Trois Lacs». Il s'agit d'une appellation vin de pays, qui devrait venir se placer dans le créneau moyen de gamme, dans lequel les vins suisses sont peu présents. Ceci peut, selon le directeur des Caves Garnier, être une des réponses apportées par la viticulture suisse à l'ouverture du marché du vin. La parenté entre le graphisme des étiquettes du vin d'Expo.02 et Vin du Pays des Trois Lacs est immédiatement identifiable et voulue pour marquer la continuité. Cette réflexion sur la ligne graphique de la marque et le positionnement des produits a été menée conjointement entre les Caves Garnier, ExpoRegio et l'Agence Schneider.

## 4.4 Helvét-Cité

Sans entrer dans les détails de ce projet particulier qui a suivi la clôture de l'Expo.02, il nous paraît néanmoins utile de présenter quelques éléments de manière à ce que le lecteur puisse se faire une idée de cette processus innovateur. Les personnes intéressées plonger plus en profondeur dans la démarche peuvent se référer à la publication parue cette année (Oswald 2004). Comment, autour de quels objectifs communs, prolonger l'émulation et les collaborations impulsées par l'Expo.02 au-delà de cet événement ponctuel? Telle est, très résumée, la question à laquelle le processus Helvét-Cité a tenté de répondre.

Une des caractéristiques du Pays des Trois Lacs est l'absence d'un centre urbain dominant. En revanche plusieurs villes de taille moyenne s'y trouvent: Bienne, Neuchâtel, Morat et Yverdon. Chacune d'entre elles a accueilli un artepilage d'Expo.02 et à travers cette manifestation, les quatre villes ont été amenées à collaborer entre elles, chose qui ne va pas de soit tant il est vrai que chacune a naturellement tendance à se tourner vers son arrière-pays, et ce d'autant plus qu'elles se situent dans quatre cantons différents. A cette situation déjà très fragmentée s'ajoute le fait que, mis à part Neuchâtel, les villes concernées se situent en «périphérie» de leurs cantons respectifs, ce qui souligne leur situation de dépendance vis-à-vis d'un centre plus important (Berne, Fribourg et Lausanne).

C'est ce fonctionnement en réseaux, tel que suggéré et initié au travers de l'exposition nationale et de son mode d'organisation, qu'Helvét-Cité a cherché à promouvoir. Ce projet a ainsi tenté de prolonger les efforts consentis à l'occasion d'Expo.02 en matière de collaboration, et ceci dans le but de permettre à ces villes d'accéder à une meilleure affirmation de leur identité propre et, par conséquent, à une émancipation par rapport aux aires métropolitaines zurichoïse et lémanique, à travers la création d'une «ville-réseau» (*Netzstadt*).

A l'origine du projet Helvét-Cité nous trouvons les urbanistes Franz Oswald, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (NSL Netzwerk Stadt und Landschaft), et Fred Wenger, responsable du DEA Management territorial à l'Institut d'architecture de l'université de Genève. Le premier s'est notamment fait connaître par ses travaux de recherche et la formulation du concept de ville-réseau (cf. Oswald et Baccini 2003). Ils ont contacté les villes artepilages pour la discussion d'un projet de réseau de villes, qui correspond à leurs yeux au fonctionnement territorial suisse et plus particulièrement à celui de la région des trois lacs. Dans le cadre des différentes démarches entreprises, ces initiateurs se voient avant tout dans le rôle d'appui et d'accompagnement.

Mais les véritables porteurs du projet ont été les villes concernées. Représentées par un membre de l'exécutif, elles se sont impliquées dans la démarche et en ont assumé le financement principal. Elles ont donc été en charge de toute communication officielle et publique ainsi que de l'organisation de deux forums civiques, qui ont réunis, en octobre 2002 et février 2003, de nombreux acteurs locaux issus des milieux de l'économie, de la politique, de la culture, de l'environnement, etc.

Le suivi général d'Helvét-Cité a été assuré par le bureau d'urbanisme Urbaplan à Lausanne qui, à travers un responsable de projet, s'est chargé des tâches de gestion, d'information et de coordination.

La première manifestation (octobre 2002) a avant tout permis de dégager, collectivement, une vision des atouts et des faiblesses de la région des trois lacs, ainsi que des objectifs à promouvoir dans différents domaines d'activités (tourisme, économie, mobilité, culture, institutions). Ces thématiques ont fourni la base, lors du second forum, pour la formulation d'idées de projets concrets et, après une première sélection, pour l'élaboration des lignes d'actions possibles (contenu et objectifs des projets, ressources nécessaires, porteurs et partenaires, calendrier). Une des priorités de la démarche a consisté dans l'élaboration, la mise en œuvre et en valeur de projets concrets.

La démarche Helvét-Cité a permis de confirmer l'existence d'enjeux communs à l'ensemble des quatre villes concernées et de la région des trois lacs plus largement. L'idée de développer des projets au bénéfice de la région entière a été appuyée par les participants. Leur volonté de s'engager concrètement dans ce sens, par le biais de leurs actions aussi bien que financièrement, est cependant moins évidente à déceler. Elle sera pourtant décisive, étant donné que les acteurs locaux ne souhaitent pas que le processus Helvét-Cité aboutisse à la création d'une nouvelle structure institutionnelle régionale. Ils désirent ainsi éviter que cette «ville-réseau» devienne un objet figé, et cherchent, au contraire, à promouvoir l'idée d'un réseau de villes pouvant s'agrandir ou être modifié en fonction des besoins et des projets.



---

Au niveau régional ce rapprochement des villes pourrait cependant produire un autre fossé. Le fait de concentrer les projets dans les villes risque de créer un vide dans l'arrière-pays et de renforcer les clivages. C'est notamment sur la rive sud, où déjà lors d'Expo.02 l'on avait un peu le sentiment d'être oublié, que l'initiative Helvétici-Cité pourrait rencontrer plus de méfiance et de critique.

## 5. ANALYSE THEMATIQUE ET TRANSVERSALE

Comme mentionné dans le chapitre portant sur les considérations méthodologiques, l'analyse des entretiens consacrés aux logiques socio-économiques et aux réseaux d'acteurs ayant vu le jour ou s'étant développés en lien avec ou en marge d'Expo.02 s'articule autour de plusieurs dimensions.

- La **dimension institutionnelle** doit nous permettre d'aborder la question centrale du découpage de la région entre quatre cantons et de son impact sur le fonctionnement de cet espace. Ainsi, l'idée est de mettre en évidence les difficultés que présente cette situation spécifique pour les acteurs régionaux, mais également les opportunités ainsi que les possibilités de développement qu'elle recèle.
- La deuxième **dimension**, que nous avons qualifiée de **culturelle**, porte principalement sur la vision de la région que développent les personnes interrogées, sur l'influence des différents éléments de contexte, sur la façon dont ils la perçoivent (en tant qu'entité présentant une certaine cohérence ou, au contraire, en tant que territoire fragmenté), sur l'existence ou l'apparition d'une identité partagée susceptible de constituer le ciment de cet espace situé aux confins des cantons.
- La **dimension de la promotion de la région** touche aux questions qui ont une importance manifeste dans cette région, notamment depuis Expo.02. En effet, l'organisation de cette manifestation d'envergure nationale a poussé les divers acteurs économiques et touristiques à prendre position quant à la réelle existence de cette région et à développer des discours et des idées propres à façonner le devenir du Pays des Trois Lacs. C'est sur ces initiatives que portera notre attention ainsi que sur l'image de la région qu'elles projettent de manière plus ou moins consciente.
- La quatrième **dimension** met l'accent sur les **modalités de collaboration** qui existent dans le Pays des Trois Lacs, modalités qui peuvent conduire, ou qui ont d'ores et déjà conduit, à l'émergence d'acteurs organisés. Dans ce cas, il s'agit de mettre en évidence la manière dont fonctionne et évolue la collaboration entre les divers partenaires régionaux au sein des réseaux et des logiques socio-économiques identifiés précédemment.

C'est l'ensemble des entretiens réalisés qui sera soumis au crible de ces quatre dimensions, et ce sans distinction a priori entre les différents réseaux investigués. Ainsi, nous obtiendrons une vision transversale, c'est-à-dire basée sur tous les entretiens réalisés, des dimensions analysées, ce qui devrait nous permettre d'identifier des enseignements applicables à l'ensemble de la région, ou du moins reflétant une certaine réalité de cette région.

### 5.1 Dimension institutionnelle: une mosaïque?

L'élément peut-être le plus marquant, ou le plus directement visible, lorsqu'on se plonge dans l'analyse du Pays des Trois Lacs est la fragmentation institutionnelle et culturelle de cet espace. Situé «aux confins» de quatre cantons (à l'exception de la partie neuchâteloise), relativement loin des grands centres urbains dont il dépend administrativement et politiquement, il n'a jamais fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des capitales cantonales qui sont davantage tournées vers les zones plus intéressantes sur les plans économique et touristique. Les investissements les plus importants réalisés ces dernières années dans cette région ont d'ailleurs été effectués par la Confédération, avec le développement du réseau autoroutier, qui a été principalement mené à bien au profit des agglomérations lausannoise et bernoise (pour ce qui est de l'A1), et non prioritairement de la région traversée. Le développement de cette région n'a pas suscité, jusqu'à la création de l'Espace Mittelland dans le début des années 1990 et le lancement d'Expo.02, d'enthousiasme ni d'implication particuliers

de la part des cantons concernés. Autre signe révélateur de la position en retrait ou marginale de cette région, la présence d'infrastructures «indésirables» que l'on cherche, habituellement, à placer à l'écart des grands centres et des lieux de pouvoir. C'est ainsi que les prisons de Witzwil (BE) et de Bellechasse (FR), le centre de travail et de redressement de Saint-Jean (NE), l'ancienne décharge de la ville de Berne à Gampelen trouvent leur place dans cette zone particulière.

### Difficultés

Les difficultés liées à la fragmentation institutionnelle du territoire du Pays des Trois Lacs sont de plusieurs ordres et touchent aussi bien les infrastructures que les législations, ainsi que la mise en œuvre de services à la population ou les politiques publiques.

Les difficultés rencontrées dans le domaine des *infrastructures* peuvent être illustrées par l'anecdote du «kilomètre vaudois», racontée par un habitant du Haut-Vully (FR) travaillant à Saint-Blaise (NE). Son parcours matinal (environ 10 kilomètres et quatre cantons) le fait passer entre Cudrefin et Anet, en territoire vaudois. En cas d'enneigement, ce petit kilomètre n'est jamais déneigé tôt le matin par la voirie vaudoise, et les voiries des cantons limitrophes s'arrêtent scrupuleusement à leurs frontières.

Les enclaves posent également problème concernant la desserte en transports publics. Par exemple, se rendre au hameau de La Sauge, sur le territoire de Cudrefin n'est pas possible, les taxi-bus sur appel ne desservant pas cette portion de territoire. Cette situation est problématique puisqu'il s'y trouve un centre-nature qui accueille un grand nombre de visiteurs. En effet, autant la desserte ferroviaire entre les villes des rives nord des lacs est extrêmement efficace avec la ligne du pied du Jura qui permet à de nombreux travailleurs de penduler entre Lausanne et Granges, autant il est redoutable de devoir se déplacer en transports publics dans la région située au sud des lacs. L'autoroute A1, en revanche, facilite grandement les transports individuels, qui eux sont rendus difficiles de l'autre côté par les chantiers de l'A57. Globalement, il faut toutefois souligner que ce sont les connexions perpendiculaires aux axes du pied du Jura et des rives sud des lacs qui sont les plus problématiques.

La *diversité des législations* entre les cantons a un impact direct sur les collaborations potentielles entre acteurs issus de cantons différents. Ainsi l'association des vignerons de l'Entre-deux-Lacs, qui est neuchâteloise, n'accueille-t-elle pas des collègues provenant des coteaux du lac de Biemme, car les lois auxquelles ils sont soumis de part et d'autres en termes de choix de cépages les mettent davantage en situation de concurrence que de collaboration<sup>8</sup>.

Autre exemple révélateur, la législation concernant la gestion et la protection de l'environnement du canton de Berne est très différente de celles en vigueur dans les cantons de Vaud et Fribourg, ce qui a un impact direct sur les politiques menées dans le domaine. Les cantons de Vaud et Fribourg collaborent beaucoup pour la gestion de la rive sud du lac de Neuchâtel et ont mis en place le Groupe d'étude et de gestion (GEG) ainsi qu'un plan directeur intercantonal. De plus le projet des Expo Rangers pourrait être reconduit dans les prochaines années. Leur politique est basée sur l'inclusion de l'homme dans la nature, avec pour objectif de laisser en grande partie l'accès libre aux roselières et au lac. Le canton de Berne est plus restrictif face aux projets communs des deux autres cantons.

Un certain nombre d'acteurs, notamment cantonaux, ont dû être fortement encouragés, si ce n'est obligés, à travailler ensemble, comme les différentes polices du lac ainsi que les organismes de sauvetage. Ceux-ci ont mis leurs compétences en

---

<sup>7</sup> Le tronçon manquant (Grandson-Vaumarcus) devait être ouvert à la circulation en 2005.

<sup>8</sup> Sur le principe, les viticulteurs bernois ont le droit de planter un nombre de cépages différents plus importants que leurs homologues neuchâtelois, ce qui leur permet de faire, en théorie, davantage de spécialités.

commun le temps de l'été 2002, mais il est probable que la collaboration ne se poursuivra pas, notamment du fait que les cantons de Fribourg, Berne et Vaud ont d'autres lacs sur leur territoire.

L'éclatement des structures se ressent très fortement au niveau des organismes de promotion touristique. En effet, ceux-ci dépendent du politique et sont liés aux cantons, et les structures en sont à chaque fois différentes (cf. chap. 4.2).

### *Opportunités*

Le morcellement de la région aurait pour conséquence une mentalité où prévaut le sentiment d'appartenir à une zone périphérique. Ce sentiment est accentué par la structure économique, en grande partie basée sur la sous-traitance. Certains pensent qu'il s'agit d'une faiblesse, que cette région continuera de récolter des miettes, mais d'autres sont persuadés qu'il s'agit d'un potentiel et s'attendent à ce que le Pays des Trois Lacs connaisse un développement démographique et économique intéressant ces prochaines années. L'idée est en effet que les agglomérations bernoise ou de l'Arc lémanique «déversent» leur «trop-plein», en termes de populations aussi bien que d'activités économiques, dans cette région, et ce notamment grâce aux nouvelles infrastructures routières (autoroute Yverdon-Berne). Cette tendance reste cependant à vérifier et l'implantation d'activités commerciales le long de l'autoroute (l'annonce, par exemple, d'Aldi de s'installer à Domdidier) ne signifie pas que nous assistons là à l'émergence d'une réelle stratégie de développement économique pour la région.

Le peu de moyens financiers alloués aux régions considérées comme périphériques par les cantons pourrait-il être incitateur à la collaboration? Certains en sont persuadés et pensent que les collaborations régionales trans-cantoniales se développeront par nécessité. Le syndrome de la périphérie, un certain sentiment d'exclusion (cf. chap. 5.2), qui consiste à se plaindre systématiquement de la maigreur des mannes diverses venant «d'en haut», n'est pas généralisé, et une force combative, une volonté de prise en main existe visiblement. Ce phénomène est probablement accentué par le coup de projecteur d'Expo.02 qui a quelque peu amélioré l'image que cette région avait d'elle-même et qui lui a permis de se rendre compte que sa position géo-économique n'était somme toute pas aussi périphérique qu'elle le pensait. Le projet de gymnase intercantonal de la Broye en est un bon exemple. Expo.02 a peut-être aussi été, dans certains domaines, la porte d'entrée pour constater que la collaboration est possible.

Finalement, le sentiment qu'il y a en Suisse assez, voire trop de niveaux administratifs est bien répandu dans la région. Personne n'est favorable à la création de structures nouvelles. Cette situation pousserait à travailler par projets et à exploiter les structures existantes. Cette façon de faire fait aussi partie des objectifs du groupe Helvétici-Cité dans sa tentative d'encourager l'émergence d'une ville-réseau du Pays des Trois Lacs.

## **5.2 Dimension culturelle: Pays des Trois Lacs, un espace vécu?**

Il existe un certain nombre de thèmes récurrents qui semblent fonctionner comme liants identitaires dans le Pays des Trois Lacs. Ces thèmes sont très présents dans les discours autour du territoire, mais avec des modes d'expression très variés. Ils concernent les images, les usages, l'identité régionale et le rôle des langues dans la région.

### *Paysage*

Existe-t-il une «mentalité lacustre» qui transcende les frontières cantonales et linguistique? C'est ce que semblent penser un grand nombre d'acteurs de la région, qu'ils soient organisés ou simples habitants. Selon le directeur de la LNM, les lacs sont véritablement le fil rouge de la région, pas seulement dans une logique de promotion touristique («le plus grand bassin navigable d'Europe», selon l'expression d'un interlocuteur), mais comme liant identitaire aussi. Aller au lac, à la plage, est un hobby estival essentiel pour

un bon nombre d'habitants de la région; et la proximité du lac est un critère de choix de résidence.

S'il existe une «mentalité lacustre», elle ne concerne pas le Pays des Trois Lacs dans sa totalité. En effet, entre la rive et le plateau, les communes ayant traditionnellement vécu du tourisme et de la pêche et les communes agricoles, dans la Broye où on a essentiellement cultivé du tabac, une perception unique de la région n'est pas partagée. Il en est de même entre les communes des coteaux, du Vully ou du Jura, souvent vigneronnes et celles du Grosses Moos<sup>9</sup>, maraîchères. La référence à un terroir «nourricier» et à l'exploitation régionale traditionnelle est fréquente, même si ce lien est rêvé et non concret pour la plupart des habitants.

La perception des zones naturelles est très diverse. Pour le naturaliste, ornithologue ou botaniste, il s'agit d'une richesse inouïe, à protéger à tout prix. Pour les habitants de la région, ces zones ont longtemps été considérées comme «du chénit», inutiles, voire même comme un frein au développement économique, du fait de leur mise sous protection. Les représentations spatiales sont sujettes à évolution et aujourd'hui la chance de vivre dans un paysage préservé est reconnue comme un atout indéniable, tant au niveau de la qualité de vie que pour le tourisme. La vision d'un paradis lacustre avec marinas, campings et voies d'accès a encore cours, mais elle s'estompe au profit de l'envie de développer le tourisme doux, sans grande infrastructure, basé sur la valorisation des ressources culturelles, naturelles, archéologiques et gastronomiques existantes. Le projet HPM s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans cette perspective.

#### *Tourisme et Expo.02*

Les implications du développement du tourisme ne sont pas anodines pour les gens de la région, et la perception des touristes et de leur afflux saisonnier est évidemment ambiguë. Certaines communes comme Cudrefin, Portalban ou Estavayer-le-Lac vivent du tourisme, essentiellement lacustre, et voient leur population quintupler pendant les mois d'été. Leurs ports accueillent un grand nombre de plaisanciers alémaniques. La population résidente a parfois de la peine à partager ces richesses, et cherche à se conserver des petits coins secrets, des petites plages cachées où se retrouver «entre soi», dans l'intimité de «ceux du coin». Les plages privées et les plages sauvages (c'est-à-dire en principe interdites) jouent ce rôle. La promotion de la région et le coup de projecteur d'Expo.02 sur les richesses paysagères du Pays des Trois Lacs n'est pas perçu de la même manière le long des rives nord et sud. En effet, dans la région de Neuchâtel, et plus généralement dans les villes artepaysages et leurs agglomérations, il y a vraisemblablement eu plus de participation et d'engouement. On ressent une certaine fierté d'avoir été au cœur des événements et d'avoir eu l'occasion de se repositionner sur le plan touristique. Il existe, en effet, le sentiment de ne pas avoir vu jusqu'à présent les qualités et le savoir-faire de la région être reconnus à leur juste valeur: «on nous a toujours pris pour des amateurs», selon les mots d'un interlocuteur. Les atouts de la région, que les habitants connaissent bien, sont enfin admis par l'extérieur, et attirent les gens des capitales cantonales, et bien au-delà.

En revanche, le long de la rive sud, comme par exemple dans la Broye vaudoise, on s'est senti légèrement mis à l'écart d'Expo.02, la microrégion n'ayant pas eu de projets d'envergure en lien avec elle et étant relativement difficile d'accès par les transports publics. La rive accueille déjà son lot de touristes habitués, plaisanciers et campeurs, et la majorité de la population ne souhaite pas vraiment qu'ils soient encore plus nombreux. Ce qui explique peut-être que malgré les nombreux atouts de cette microrégion pour d'autres formes de tourisme, peut-être plus durables (paysage, archéologie, réseau HPM), les initiatives allant dans ce sens ne bénéficient pas de grands élans pour le moment.

---

<sup>9</sup> Grosses Moos: littéralement grand marais, expression pour parler de la plaine du Seeland, entre Chiètres, Anet et le Vully (cf. chap. 3).

### *Bilinguisme*

Le bilinguisme était une tradition dans beaucoup de villages situés le long de la frontière linguistique. Selon l'avis des informateurs, il perdrait aujourd'hui du terrain. Il y aurait moins de gens bilingues, et la tolérance envers l'autre communauté linguistique s'amenuiserait. Au Landeron, par exemple, il serait exclu aujourd'hui de faire venir un *Männerchor* en concert, alors que ceci aurait été bien vu dans une tradition d'échange il y a quelques années encore. Comme le dit un habitant du Landeron, «*ce qui était un atout est devenu un handicap*».

La frontière linguistique est par ailleurs fortement vécue dans la vie quotidienne à certains endroits. La Thielle par exemple est une frontière géographique qui symbolise la frontière linguistique. Certains parlent d'«*Outre-Thielle*» pour qualifier l'autre côté de cette frontière d'après eux «*très précise et restrictive*». Pour un habitant de Cressier rencontré, il est en effet très rare de la franchir.

En même temps, et principalement sur la rive nord du lac de Biemme, autour du lac de Morat et dans la Broye, on observe une augmentation importante de la part des germanophones dans la population résidente. Pour beaucoup de communes se poseront bientôt des questions de fonctionnement au niveau de la langue, dans les écoles et dans les administrations surtout. La peur et le sentiment d'envahissement de la part des francophones sont importants. En effet il y a une multiplication de petits conflits relatifs à la langue, comme des parents qui souhaitent une formation en langue allemande pour leurs enfants ou la disponibilité de documents administratifs en allemand. Parmi quelques Alémaniques rencontrés au Haut-Vully<sup>10</sup>, cette perception des faits est relativisée. Ils relèvent qu'il s'agit de cas isolés, mais qu'en effet le nombre de personnes refusant le français est en augmentation. Pour la plupart, la présence d'un environnement francophone est considérée comme positif pour la qualité de vie. Il est évident pour eux que l'établissement au Haut-Vully exige la maîtrise du français. Pour leurs enfants, ils considèrent l'environnement bilingue comme un avantage, comme l'illustre la citation suivante:

*«Quand nous sommes arrivés dans la région dans les années '70, nous nous sommes installés à Morat, car nous pensions que pour la scolarisation des enfants, l'allemand était préférable. Aujourd'hui nous ne pensons plus du tout comme ça: le français à l'école, l'allemand à la maison, cela fait de parfaits bilingues».*

### *Périphérie?*

Les districts de la Broye vaudoise et fribourgeoise vivent la même problématique de la périphérie, dans une communauté de destin qui ne va pas sans une certaine concurrence. Selon les Vaudois, Fribourg s'occuperait mieux de sa Broye que Lausanne de la sienne. L'échec de projets intéressants et au grand potentiel de développement, tels que *Nature, Culture, Tourisme – 3 Lacs*, cache probablement des attentes et intérêts inconciliables issus de cultures somme toute assez différentes.

La conscience de vivre dans une région périphérique est très présente dans l'ensemble du Pays des Trois Lacs. Ceci serait néanmoins contrebalancé par une certaine habitude de gérer les crises. La zone située entre les lacs est considérée comme «*l'enfant pauvre*». Elle «*hérite de toutes les frontières*», des prisons et dépotoirs des cantons; «*c'est une région qui n'intéresse personne*». Ce sentiment est confirmé par les commentaires faits lors du premier forum Helvétici-Cité; en effet, à cette occasion, il a été fait à plusieurs reprises allusion à la «*mentalité de périphérie*» qui caractériserait le Pays des Trois Lacs. Il existe une certaine instrumentalisation du discours sur la position périphérique. On entend souvent «*on est à la périphérie*», «*on ne s'occupe pas de nous*». Ce type de discours est ambigu car, au fond, on est toujours la périphérie de quelqu'un d'autre. Les

<sup>10</sup> Personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête sur la mobilité (cf. chap. 6).

Trois Lacs peuvent se positionner par rapport à Zurich ou Lausanne, mais en leur sein, les périphéries des cantons sont toujours dans une logique de périphérie par rapport à leur capitale cantonale, comme Payerne par rapport à Lausanne. Ensuite, ces mêmes régions qui se posent comme périphériques par rapport à leur canton, se classent, dans une hiérarchie implicite, au-dessus d'autres régions. Ce type de discours peut être considéré comme simpliste, mais on ne peut omettre qu'il est symptomatique d'un territoire qui se cherche, qui tente de se positionner.

### Visions

Comment les habitants et les acteurs de la région imaginent-ils l'évolution du territoire et de la société? La vision du futur de ce territoire se divise, en gros, en deux tendances. L'une veut pousser l'économie traditionnelle de cette région, tout en cherchant à développer de nouvelles vocations: une région qui profiterait mieux, en dépassant les barrières institutionnelles, de sa position géographique centrale. Cette vision s'oppose en partie à une autre, qui fonde beaucoup d'espoirs sur le développement du tourisme doux et lacustre et sur la mise en valeur des ressources naturelles, ainsi que sur une mobilité durable (développement des transports en commun et meilleure exploitation des pistes cyclables).

La Broye est consciente de devoir faire attention à ne pas devenir une cité-dortoir. Des villes comme Payerne ont le souci de rester agréables à vivre socialement. La hantise de voir sa ville se vider de son âme, de ses forces vives, s'exprime par la comparaison avec des localités considérées comme encore plus périphériques. Comme l'exprime un Payernois, l'objectif serait de *«ne pas devenir comme Vallorbe ou Sainte-Croix»*. Pour cela, d'aucuns préconisent un meilleur soutien à l'accès à la propriété. Certains craignent que les trop nombreux nouveaux habitants du Seeland en provenance de Berne ne s'investissent pas socialement dans leurs communes d'adoption. La perte de vitesse du bilinguisme préoccupe pourtant les habitants et acteurs du Pays des Trois Lacs, car c'est un thème sur lequel chaque personne rencontrée dans le cadre de cette recherche s'est exprimée.

Le Pays des Trois Lacs existe-t-il dans la tête de ses habitants? A-t-il une réalité dans leurs pratiques? Ce qui est certain, c'est que depuis l'été 2002, l'expression est consacrée, et que beaucoup de gens se sont découverts habitants de ce Pays. Quant à la pratique, si elle est une réalité pour certains, elle ne l'est pas pour la majorité. Il s'agit d'un territoire trop vaste pour être qualifié de microrégional, et pour porter un grand nombre de collaborations rapprochées. On ne peut le connaître intégralement, et bien des nouveaux habitants du Pays des Trois Lacs ne s'y identifient que partiellement. En effet, si un originaire du Nord Vaudois, de l'Entre-deux-Lacs neuchâtelois, du district du Lac fribourgeois ou du Seeland bernois revendique cette appellation, il est probable qu'il n'y mettra pas la même signification. Les pratiques spatiales quotidiennes ne peuvent couvrir un territoire si important, et l'échelle d'interconnaissance, de relations régulières est forcément microrégionale. Cette région est peut-être en voie de devenir une région vécue, mais la condition de son existence sera d'être liée par un ou des projets.

Pour conclure sur cette dimension culturelle, on peut dire que les mots-clés de l'exposition Artcanal<sup>11</sup> –lier, séparer– résumant bien les séries d'oppositions qui caractérisent la perception du Pays des Trois Lacs par sa population.

---

<sup>11</sup> ArtCanal est une exposition qui s'est tenue en été 2002 le long de la Thielle entre les lacs de Neuchâtel et Bière. Traversant plusieurs communes et deux cantons, elle avait pour objectif d'enjamber la frontière symbolique et linguistique qu'est la Thielle, avec l'exposition d'œuvres d'étrangers résidant en Suisse et de Suisses résidant à l'étranger.

### 5.3 Promotion de la région

Le Pays des Trois Lacs a développé, en accueillant l'exposition nationale, une image de lui-même plus positive et plus dynamique. Cette grande manifestation a offert l'opportunité aux acteurs de la région d'acquiescer une plus grande confiance en soi, ce qui leur permet d'affirmer aujourd'hui une position plus centrale sur le plan national, et ce non seulement géographiquement, mais également touristiquement et économiquement. Cette situation aurait été impensable avant l'Expo.02 tant le sentiment périphérique prédominait. Expo.02, «une fourmilière qui a fonctionné à cent pour-cent»? Selon certains, elle aurait permis aux gens de se rencontrer, de s'extérioriser et un «réseau naturel» s'y serait mis en place.

Expo.02, en mettant les partenaires touristiques devant la nécessité de s'organiser pour les réservations d'hôtels, a posé les bases pour une éventuelle promotion commune de la région. Cette promotion touristique s'est faite pour le produit Expo.02, mais pas pour le Pays des Trois Lacs. Le système de réservation existe toujours, mais il n'est pas prévu qu'il soit développé, ni accompagné de promotion. Le savoir-faire touristique de la région ne doit pas être gaspillé; Expo.02 l'a fait connaître, il faut souffler sur ces braises pour que les flammes reprennent. Jusqu'ici tout le monde est d'accord; mais il existe pourtant de nombreuses interprétations du contenu et de la délimitation du Pays des Trois Lacs. La nécessité d'un travail commun de promotion touristique ne convainc pas tous les acteurs du tourisme de la région. Les offices du tourisme ont des objectifs différenciés et ne partagent pas la même idée de ce que serait la promotion d'une marque telle que Pays des Trois Lacs. Pour ce qui est des compagnies de navigation, la LNM a une idée précise du développement de la région. Le fil conducteur mis en avant est «le plus grand réseau navigable interconnecté de Suisse»; un programme événementiel intéressant et coordonné compléterait cette offre. Autour du Seeland, un réseau composé des responsables d'Artcanal, Vin du Pays des Trois Lacs et ExpoRegio souhaite une promotion globale de ce qu'ils appellent le Pays des Trois Lacs. Ils ne voient aucune opposition entre le positionnement d'une marque avec des produits comme du vin et des produits touristiques. Des projets culturels, touristiques et économiques émanent de ce micro-réseau d'acteurs très dynamiques. La représentation qu'ils ont du Pays des Trois Lacs n'englobe pas tout le périmètre ni toutes les activités et développements envisagés par les autres acteurs ou groupes d'acteurs.

La communauté régionale de la Broye (COREB), association économique valdo-fribourgeoise, défend des intérêts broyards dépassant les frontières cantonales. Elle a quelques réalisations à son actif, ainsi que de nombreux projets. Les réalisations importantes sont le restoroute «Rose de la Broye» sur l'A1, l'hôpital intercantional (HIB), qui est en cours de réalisation, et le gymnase intercantional. La COREB défend en outre un certain nombre de projets importants qui ne peuvent pas à proprement parler être considérés comme s'inscrivant dans l'idée du développement durable et rencontrent une opposition forte tant au niveau des cantons concernés que des associations de protection de l'environnement<sup>12</sup>.

### 5.4 Collaborations

La question des modalités de collaborations développées dans le cadre ou sous l'impulsion d'Expo.02 est peut-être la plus complexe et la plus difficile à cerner dans la mesure où se côtoient logiques de collaboration antérieures, logiques impulsées directement par l'exposition nationale et logiques indépendantes de cet événement.

L'une des caractéristiques principales de la région étudiée réside dans son éclatement en de multiples entités, et ce au niveau institutionnel, culturel et touristique. Ceci se reflète, bien évidemment, dans les modalités de collaboration existantes, qui ont

---

<sup>12</sup> Ces projets comprennent en priorité le développement de l'Aéropôle de Payerne, ainsi que par exemple plusieurs parcs d'attraction (FamilyLand, un parc médiéval) un centre culturel et commercial, un circuit de moto niveau suisse, un hôtel thermal sur les rives du lac de Morat et un musée de l'aviation militaire.



émergé ces dernières années ou qui ont avorté. Parmi celles-ci, il est délicat de poser un pronostic sur celles qui vont perdurer et se développer, et celles qui ont moins de chances de se poursuivre. En effet, certaines de ces initiatives au niveau microrégional dépendent essentiellement de l'engagement d'une ou de quelques personnes. L'exemple le plus frappant est Artcanal au Landeron. D'autres ne peuvent être véritablement qualifiées de collaborations, car leur succès ultérieur dépend de l'état du marché et de la promotion qui leur est faite. La marque Vin du Pays des Trois Lacs rassemble des acteurs éparpillés géographiquement qui ne sont liés que par le fait qu'ils vendent leurs produits au même grossiste.

Il existe indéniablement dans le Pays des Trois Lacs un grand nombre d'atouts pour un tourisme doux et événementiel: paysages et nature, cohérence géographique, proximité lac-montagne; vieilles villes, archéologie, manifestations. Des réalisations telles que le réseau HPM (Human Powered Mobility), la possibilité de dormir à la ferme, et l'existence de *Bed and Breakfast* sont des gains pour la région amenés par la présence de l'exposition nationale. D'autres initiatives ont été impulsées par la dynamique engendrée par cette même manifestation et ont des chances de perdurer: il s'agit du Caveau de l'Entre-deux-Lacs et d'Artcanal notamment.

Le peu de succès des initiatives liées au développement du tourisme durable, notamment en lien avec la rive sud, peut être expliqué par un grand nombre de facteurs. La population de la rive sud n'a pas forcément le souhait de voir le nombre de touristes augmenter sur ses plages et sur ses eaux. Les cantons, malgré la proximité géographique de certaines de leurs régions périphériques, ont tout de même une certaine différence de mentalités, notamment dans la culture de l'administration. Le rayon d'action microrégional des offices du tourisme entre aussi en ligne de compte. Enfin la connotation écologiste des projets liés au développement durable joue probablement un rôle important dans le climat de relative méfiance qui règne autour de ces projets. En effet, il existe depuis longtemps des conflits latents ou ouverts autour des usages de la rive sud du lac de Neuchâtel: depuis les discussions autour du tracé de l'A1 dans les années 1980, jusqu'au classement de certaines zones en réserves naturelles en 1999, en passant par les débats autour du maintien ou non des chalets de vacances au bord du lac. Les défenseurs de la nature et leurs initiatives sont encore souvent assimilés à des freins au développement. L'idée de la possibilité d'un développement durable fait cependant son chemin, et la majorité est aujourd'hui consciente de la richesse que représentent les milieux naturels concernés.

Le rôle d'Expo.02 a souvent été celui d'un «accélérateur de dossiers». Ce fut le cas pour l'adoption du plan directeur de la rive sud du lac de Neuchâtel où la procédure a été accélérée pour que cela soit fait avant l'ouverture de la manifestation. La dynamique d'Expo.02 a aussi aidé un grand nombre de projets qui attendaient leur heure pour décoller. C'est notamment le cas de plusieurs initiatives à l'échelle microrégionale comme le caveau des Vignerons de l'Entre-deux-Lacs ou Artcanal. Au niveau institutionnel, il est également indéniable que certaines collaborations intercantionales, entre les polices du lac et les organismes de sauvetage, ont directement découlé de la présence de l'exposition nationale. Celles-ci auront néanmoins été ponctuelles et seront probablement sans suite.

Expo.02 n'a pourtant pas toujours pu jouer son rôle de dynamisation des initiatives régionales. Au début, elle développait une vision plus large pour le Pays des Trois Lacs et prévoyait de soutenir le développement de projets, notamment axés sur le tourisme durable, dans l'ensemble de la région. Lors de l'ajournement de la manifestation de 2001 à 2002, les budgets ont été revus à la baisse, et les investissements et activités concentrés sur les sites mêmes des arteplages. Des projets tels que Nature, Culture, Tourisme – Trois Lacs ont pâti de cela, soutenus au début, lâchés ensuite. Même si les raisons de l'échec ne peuvent être intégralement imputées à Expo.02, il est indéniable qu'elle a ici eu un rôle de frein.

## Logos et usage de l'iconographie territoriale



Expo.02



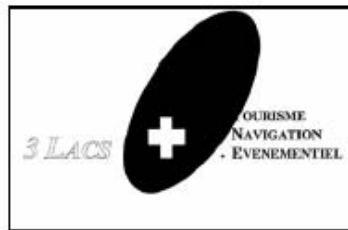
Pays des Trois-Lacs



Helvétie-Cité



Caves Garnier



Trois Lacs plus



Trois-Lacs / Aare Seeland Mobil



Expo-Regio



Espace Mittelland

Le logo d'Expo.02 en haut et la déclinaison de la forme cartographique du Pays des Trois Lacs dans les logos des organismes proches d'Expo.02.

Au niveau cantonal, ce qui ressort des entretiens est qu'il existe une forte tension entre la volonté de collaborer et la peur de perdre son indépendance. La vitesse modérée d'avancement de certains projets intercantonaux exprime cette tension, et il est clair que ce sont des volontés et contacts interpersonnels qui font avancer ou non les dossiers. Collaborations tributaires des politiciens en place, grande force d'inertie des commissions.

L'éclatement des structures et la multiplicité des initiatives sont illustrés par le grand nombre de logos qui ont fleuri (cf. illustration), beaucoup d'entre eux ayant pour base graphique l'ellipse, emblème au départ d'Espace Mittelland puis d'Expo.02. De nombreuses velléités de rapprochement entre acteurs régionaux tels que les offices du tourisme et sociétés de navigation ont beau exister, mais entre ceux qui croient au Pays des Trois Lacs, ceux qui croient à l'Entre-deux-Lacs, ceux qui croient à la rive sud et ceux qui se sont tournés vers Watch Valley, il n'existe pas de projet englobant le Pays des Trois Lacs tel que dessiné par Expo.02. Les nombreux actes manqués (Tourisme Trois Lacs, TouLaRe, Nature Culture Tourisme) illustrent aussi ce fait. Il existe deux échelles pertinentes par rapport à un mode de fonctionnement des collaborations. Sur le plan microrégional ressort un certain nombre d'éléments identitaires. Un grand nombre de collaborations se tissent à cette échelle, selon une logique «naturelle» pas forcément formalisée, avec pour base des réseaux d'interconnaissance personnelle.

A l'échelle régionale, la collaboration fonctionne si les modalités en sont simples. Elle est le plus souvent minimale, et ne nécessite pas de contacts rapprochés. Les acteurs sont ici réunis par le biais de leur complémentarité et des besoins rationnels comme celui de faire des économies d'échelle. Il n'existe pour le moment pas de collaborations à l'échelle régionale concernant des domaines identitaires ou touchant à l'image de la région que l'on souhaite présenter à l'extérieur, par exemple.

En conclusion, nous pouvons constater que les collaborations couronnées de succès et qui semblent perdurer au delà d'Expo.02 sont de deux types. En premier lieu il en existe qui sont basées sur une échelle microrégionale, et qui tiennent à la forte volonté de quelques personnes, comme Artcanal ou le Caveau des Vins de l'Entre-deux-Lacs. Ensuite, certaines sont spécifiques, et ont pour base une collaboration d'ordre économique, qui touche peu à l'aspect affectif et ne nécessite pas une très bonne interconnaissance d'ordre personnel. On peut citer dans ce cas le système de réservation en ligne des offices du tourisme, qui n'implique aucune question d'image et de promotion, mais a quelque peu simplifié la gestion des nuitées pendant la tenue d'Expo.02. L'autre exemple est l'émergence de la marque «Vin du Pays des Trois Lacs». Celle-ci tient à quelques personnes, qui jouent les rôles d'entrepreneur et de personnes relais, mais sinon il n'est pas indispensable que tous les points du réseau (les vigneron) se connaissent et travaillent entre eux. Il n'ont finalement en commun que le fait de vendre une partie de leurs produits à un même grossiste.

## **5.5 Éléments de conclusion: le Pays des Trois Lacs, un territoire en devenir?**

Il est pour l'heure difficile de déterminer si et dans quelle mesure les logiques d'acteurs et réseaux de relations présentés ici participent de la construction d'un réel territoire des trois lacs partagé par les acteurs régionaux, qu'ils soient organisés ou non. On constate certes une volonté d'unité, de création de synergies, de fédération, dans le but de s'émanciper des agglomérations urbaines zurichoise et lémanique et de préserver son indépendance. Dans cette perspective, Expo.02 est utilisée comme une opportunité de se positionner sur le plan national et de faire connaître les atouts et potentiels de la région, à l'extérieur comme en son sein-même.

Mais dans le même temps, le Pays des Trois Lacs peine à définir un dénominateur commun. Pour le moment, on se retrouve en quelque sorte face à un «contenant», qui n'est pas encore une marque dans la mesure où le contenu n'est pas encore connu ou

du moins n'est pas clairement identifiable. Les idées foisonnent, se croisent, se développent et meurent éventuellement, sans nécessairement se rencontrer. Des initiatives apparaissent, dans des domaines divers, mais qui ne concernent jamais l'ensemble du territoire, qui semble trop vaste ou trop fractionné par les frontières institutionnelles et linguistiques. Aucun groupe d'acteurs organisé n'élabore de vision ou de stratégie d'ensemble. Là encore, malgré les tentatives des quatre villes au cœur de l'Expo.02, il manque un véritable *leadership* à même de donner les impulsions indispensables à l'émergence d'un territoire partagé.

Le Pays des Trois Lacs apparaît aujourd'hui essentiellement comme un label touristique, qui reste encore à développer. On peut ainsi se demander si cette dénomination constitue et/ou cache un enjeu au-delà de ce secteur particulier. Représente-t-il un élément d'identification suffisant pour permettre l'émergence et l'ancrage durable de relations sociales, de rapports de voisinage productifs et fertiles, et ce au niveau des autorités locales et régionales aussi bien que de la population plus généralement? Ce Pays des Trois Lacs, dans la définition large du territoire qu'il implique, peut-il être à la source de sentiments d'appartenance et d'identités régionales? Il est aujourd'hui très délicat et hasardeux de répondre à ces questions, qui demeurent néanmoins centrales et essentielles pour la construction sociale, politique, économique et identitaire de ce territoire.

Actuellement, plusieurs acteurs tentent de s'appropriier le label «Pays des Trois Lacs», de le faire fructifier. On peut même avoir le sentiment d'une certaine instrumentalisation de cette dénomination qui est déclinée sur tous les tons et dans tous les modes; le nombre de logos, tous différents, mais se servant de l'iconographie de l'Espace Mittelland et d'Expo.02, l'illustre. Ces acteurs ne sont souvent pas concurrents, car agissant dans des secteurs suffisamment différents et apparemment cloisonnés, ce qui leur permet de s'ignorer plus ou moins consciemment. Le label et, par conséquent, le pays lui-même existent pour l'instant principalement par ces multiples usages. Mais le fait que cette dénomination somme toute nouvelle soit encore flexible, ce qui donne la possibilité à chacun de se l'approprier selon sa compréhension, sa perception, son identification ou, de manière plus utilitariste, selon ses besoins, est certainement le signe de son existence.

Si le Pays des Trois Lacs a un avenir, nous nous trouvons actuellement dans une phase pionnière d'un fonctionnement territorial en réseau. Il se peut donc que les collaborations autour d'Expo.02 ne soient que le début d'un territoire intermédiaire qui se construit peu à peu.

## **6. LA MOBILITE COMME MODE D'APPROPRIATION DE L'ESPACE**

Par ce chapitre nous présentons les résultats de notre enquête de terrain sur les comportements de mobilité de nouveaux habitants dans l'entre-trois-lacs. L'analyse est structurée selon nos deux procédés de recherche: les informations relatives au questionnaire sont présentées dans la première partie, celles émanant des entretiens dans la deuxième. La troisième partie interroge les conclusions tirées de cette enquête en les confrontant avec la problématique générale des territoires intermédiaires.

### **6.1 Analyse du questionnaire**

#### **6.1.1 Description de la démarche et évaluation du retour**

Le questionnaire a été diffusé dans les sept communes choisies (cf. chap. 2.2.2), parmi tous les ménages arrivés après le premier janvier 1995. Toutes les communes ont donné leur accord à notre projet et nous ont mis à disposition des fichiers d'adresses. L'envoi a été réalisé fin novembre 2002 dans les communes de Cressier, Le Landeron, Chiètres, Ried et Vinelz, puis au mois de janvier 2003 à Orme y et au Haut-Vully. Le taux de renvoi était plus important dans les deux dernières communes: 23 et 28 pour-cent, contre 17 pour-cent en moyenne dans les autres localités. Nous expliquons cette différence par le fait que notre première série d'envois tombait dans la période de Noël, moment particulièrement chargé. En tout ce sont 19 pour-cent des questionnaires qui nous ont été retournés pour le dépouillement. Ceci correspond à 635 personnes distribuées sur 328 ménage (cf. annexe, tableau 1).

Sans avoir évalué par les statistiques les profils personnels des personnes ayant répondu au questionnaire, nous avons pu reconnaître que notre échantillon contenait une mixité sociale équilibrée en ce qui concerne l'âge, les catégories professionnelles et la composition des ménages. La participation des enfants n'a malheureusement pas été très importante: alors que beaucoup de questionnaires retournés mentionnaient la présence d'enfants dans les ménages, ces derniers n'ont que rarement contribué eux-mêmes en remplissant la partie du questionnaire qui leur était réservée.

Le questionnaire était structuré d'après les thèmes et rubriques suivants (cf. annexe, questionnaire type):

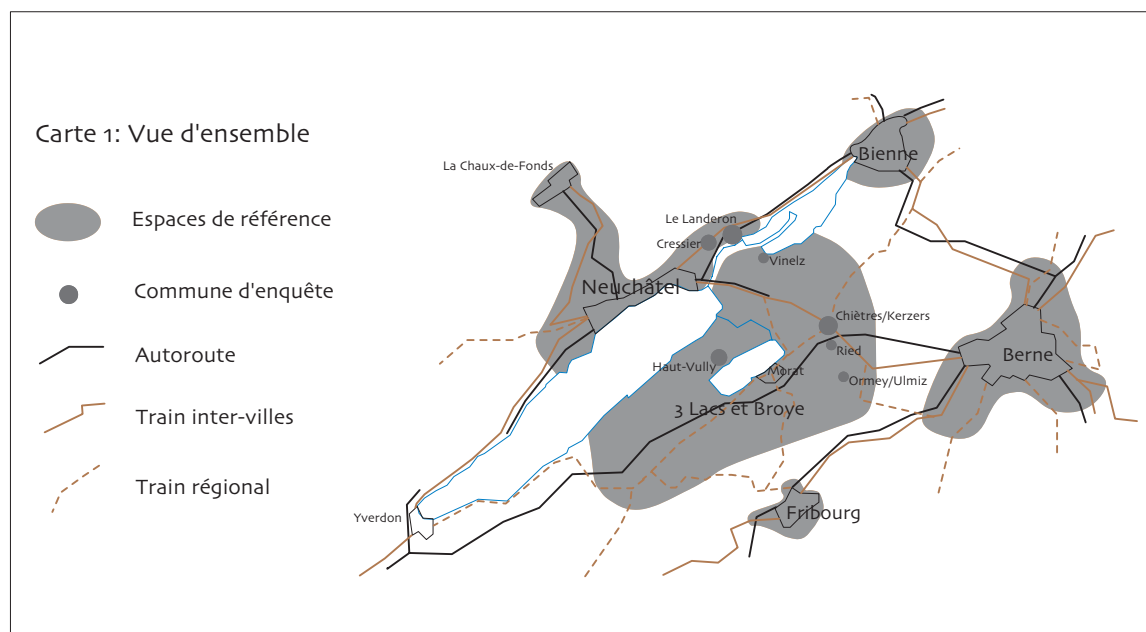
- des questions d'ordre général concernant le ménage, l'équipement pour la mobilité et pour la télécommunication;
- des questions relatives au choix du domicile;
- un tableau dans lequel les personnes notaient leurs déplacements quotidiens, en indiquant le nombre de déplacements, le lieu de l'activité et le moyen de locomotion utilisé, et pour les activités suivantes: le travail ou la formation, les achats (petits et grands), les loisirs et les visites à la famille et aux amis;
- finalement des questions portant sur la qualité et l'appréciation des déplacements quotidiens.

Lors du dépouillement des réponses, les données n'ont pas été saisies individuellement. Les informations présentées utilisent donc un traitement statistique simple.

Pour la présentation des données nous avons cherché à définir des espaces de référence représentatives pour les déplacements. Dès le début du dépouillement, il devenait évident que notre périmètre d'étude, contenant les sept communes, ne correspondait pas à une unité territoriale. Ceci est évidemment une conséquence de notre choix de travailler dans un espace fragmenté et se situant entre des villes centres. Mais nous avons constaté en outre que les habitants interrogés des communes du

Landeron et de Cressier ne se déplacent guère dans le Seeland bernois et le district du lac fribourgeois. En revanche nous avons observé des déplacements récurrents depuis les communes du district du Lac fribourgeois vers la Broye, ce qui nous a amenés à considérer ces régions comme un ensemble. En tout nous avons défini les aires d'influence suivantes pour recenser les mouvements à partir d'une commune:

- la commune elle-même (c'est-à-dire les déplacements à l'intérieur des communes);
- «Trois Lacs et Broye» contenant le Seeland bernois, le district du Lac fribourgeois et la Broye fribourgeoise et vaudoise<sup>13</sup>;
- l'agglomération urbaine bernoise;
- l'agglomération urbaine neuchâteloise (y compris La Chaux-de-Fonds);
- l'agglomération urbaine fribourgeoise;
- l'agglomération urbaine biennoise.



Cinq des sept communes sur lesquelles portait notre étude se trouvent dans l'aire «Trois Lacs – Broye», alors que Le Landeron et Cressier font partie de l'agglomération neuchâteloise. Cette différence était problématique dès que nous cherchions à questionner un rapport ville - périurbain. Afin de pouvoir distinguer Cressier et le Landeron, nous avons à certaines occasions isolé une aire d'influence proche des deux communes, comprenant aussi les communes de Cornaux, La Neuveville et Lignièrès, des autres parties de l'agglomération neuchâteloise.

Un autre problème de l'évaluation résidait dans le nombre faible de réponses des petites communes, Ried, Ormey et Vinelz. Malgré une participation aussi importante que dans les autres municipalités, les échantillons étaient si petits qu'il ne paraissait guère possible d'en tirer des conclusions statistiques significatives. Les données obtenues nous intéressent donc essentiellement pour les aspects généraux. Pour établir des profils propres aux communes, nous nous sommes limités à traiter les cas du Haut-Vully, de Chiètres et du Landeron.

<sup>13</sup> Cette région n'est donc pas identique avec le «Pays des Trois-Lacs» tel que traité dans la partie B.

Dans l'ensemble, nous avons privilégié une démarche expérimentale et exploratoire sur le sujet vaste de la mobilité. L'objectif était d'appréhender le plus possible les diverses formes que ce phénomène peut prendre. Il en résulte davantage un éventail d'informations sous forme de clins d'œil et d'ouvertures sur la thématique plutôt qu'une information consolidée.

### 6.1.2 Présentation des données quantitatives

Ce chapitre nous sert à présenter les résultats obtenus à travers l'enquête par questionnaire et à les commenter. Les informations peuvent être lues avec une annexe contenant des tableaux avec les données détaillées. Nous regroupons les informations en quatre rubriques: l'infrastructure de mobilité, l'habitation, la mobilité résidentielle et les aspects qualitatifs de la mobilité.

#### *Infrastructure de mobilité*

Dans les questions d'introduction, nous nous sommes intéressés aux moyens de mobilité dont les personnes disposent, autant pour la mobilité physique que pour la télécommunication. Les données obtenues ne montrent pas de phénomènes exceptionnels. Nous avons compté une moyenne de 1.5 voitures par ménage, un chiffre relativement équilibré entre les communes. La part des motos et scooters est légèrement plus élevée dans les grandes communes (Cressier, Le Landeron, Chiètres: 0.09 par personne) que dans les petites (Ried, Ormey, Haut-Vully et Vinelz: 0.04 par personne). Il y a environ un vélo par personne; au niveau de la mobilité effective cependant, ils ne sont guère utilisés. (cf. annexe, tableau 2)

Pour les abonnements de transport public, les taux sont plutôt faibles: six pour-cent des personnes interrogées possèdent un abonnement général (dont presque la moitié à Chiètres), 26 pour-cent ont un demi-tarif et 5 pour-cent ont un abonnement régional. Nous constatons des taux plus élevés des porteurs de demi-tarifs au Haut-Vully et à Vinelz où plusieurs personnes indiquent la pratique de «trajets mixtes» pour des longues distances: on rejoint une gare bien desservie en voiture pour y prendre le train. Quant aux abonnements régionaux il faut mentionner que Chiètres, Ried et Ormey se trouvent juste en dehors de l'aire de validité du «Bäre-Abi» (abonnement régional bernois, et qui par conséquent ne couvre pas l'ensemble du réseau S-Bahn). En revanche Cressier et Le Landeron font partie du réseau «Onde verte», l'abonnement régional neuchâtelois.<sup>14</sup> (cf. annexe, tableau 2)

En ce qui concerne l'infrastructure de télécommunication, le tableau ci-dessous résume les informations obtenues. Nous n'avons pas constaté de différences significatives entre les habitants des différentes communes. (cf. annexe, tableau 3)

Infrastructure de télécommunication (toutes les communes):

Abonnements de lignes fixes par ménage:	1.3
Appareils portables par personne:	0.6
Tous les abonnements par personne:	1.2
Tous les abonnements par ménage:	2.9
Part des ménages ayant accès à Internet à domicile:	69 %

La mobilité contemporaine est dépendante de son infrastructure technique. Les résultats obtenus ne révèlent certainement rien de nouveau. Il nous paraît cependant inévitable de vérifier la disponibilité de cet équipement.

<sup>14</sup> cf. [www.ondeverte.ch](http://www.ondeverte.ch) / [www.bernmobil.ch](http://www.bernmobil.ch)

### *Questions relatives à l'habitat*

Plusieurs questions touchaient le domicile des personnes et plus précisément la mise en relation de la thématique de la mobilité avec la problématique du changement de domicile.

En ce qui concerne la propriété du domicile, nous constatons une différence entre les grandes communes et les petites communes: à Chiètres, au Landeron et à Cressier le 65 à 70 pour-cent des personnes interrogées sont locataires; à Ormey, à Ried, au Haut-Vully et à Vinelz elle est de 40 pour-cent. Il n'est pas possible à travers cette question de conclure de manière cohérente sur l'ancrage des personnes dans leur lieu de résidence, mais le résultat peut être un indicateur pour la durée de séjour envisagée, du moins pour la part des propriétaires. (cf. annexe, tableau 4)

Par une autre question nous voulions savoir comment les personnes ont connu leur commune de domicile (donc pas forcément l'habitation elle-même). Environ 30 pour-cent des personnes interrogées indiquent un lien familial, 20 pour-cent une autre connaissance personnelle. Les «contacts anonymes», au sens où la connaissance se fait par une annonce, un courtier ou une régie immobilière représentent 39 pour-cent. Cette majorité des connaissances personnelles sur l'ensemble des personnes interrogées est cependant à relativiser: ce sont principalement les réponses de la commune de Ried qui influencent ce résultat. Dans quatre des sept communes (Ormey, Haut-Vully, Chiètres, Cressier) les contacts anonymes sont clairement majoritaires, au Landeron les contacts personnels et anonymes se valent. (cf. annexe, tableau 5)

Quant à une question sur les raisons du choix du domicile, nous constatons également des différences significatives entre les réponses émanant des différentes communes. La proximité du lieu du travail est indiquée par environ 30 pour-cent des personnes interrogées au Landeron, à Cressier et à Chiètres, contre environ 15 pour-cent dans les autres communes (Ried, Ormey, Haut-Vully, Vinelz). En revanche le calme et l'environnement naturel sont mentionnés respectivement par 29 et 22 pour-cent dans ces dernières, contre 17 et 14 pour-cent au Landeron, à Cressier et à Chiètres (cf. annexe, tableau 6).

Nous pouvons ainsi imaginer des comportements différents parmi les personnes interrogées: d'une part ceux de fonctionnalité et d'indépendance, d'autre part celui d'ancrage. Si le premier s'exprime par le fait de privilégier la proximité du travail, de louer sa demeure ou autre, le deuxième est valorisé par l'accès à la propriété ou la proximité de la famille.

Pour ce qui est du domicile précédent, à Cressier et au Landeron c'est de l'agglomération neuchâteloise dont proviennent principalement les nouveaux habitants interrogés (81 et 66 pour-cent), à Ormey et Chiètres c'est de l'agglomération bernoise, à un taux légèrement plus faible déjà (64 et 45 pour-cent). Dans les trois autres communes, la plupart des personnes ont habité d'autres communes de la région des trois lacs: 67 pour-cent à Ried, 52 pour-cent à Vinelz et 37 pour-cent au Haut-Vully; à Chiètres et à Ormey, cette origine apparaît en deuxième position, avec respectivement 37 pour-cent et 27 pour-cent. En pondérant les résultats par rapport à la taille de la commune, la région des trois lacs apparaît clairement comme la région la plus importante, avant les agglomérations bernoise et neuchâteloise. La plupart des nouveaux habitants dans les communes sont donc déjà des habitants de la région. Finalement, si une bonne part des personnes interrogées ont emménagé dans la région des trois lacs depuis d'autres parties de la Suisse et de l'étranger (17 pour-cent), il est à relever que l'agglomération fribourgeoise n'est que peu mentionnée comme lieu de provenance. (cf. annexe, tableau 7)

Toujours par rapport au domicile précédent, les indications des nouveaux habitants du Haut-Vully sont exceptionnelles dans la mesure où la provenance des personnes interrogées est plus équilibrée entre les différentes agglomérations urbaines, entre



lesquelles la commune se trouve: douze ménages provenant de l'agglomération bernoise, neuf de l'agglomération neuchâteloise, quatre de l'agglomération biennoise et trois de l'agglomération fribourgeoise.

#### *Questions relatives à la mobilité physique*

Nous regroupons dans ce sous-chapitre tous les aspects de la mobilité physique. L'objectif était de saisir les déplacements liés à certaines activités quotidiennes: c'est-à-dire les destinations, les distances des trajets, leurs intensités et les modes de déplacement. Nous structurons notre analyse selon de différents thèmes: d'abord selon les activités pour lesquelles on se déplace, ensuite selon les différentes communes et finalement en fonction des relations entre la ville et la périphérie.

Pour la mobilité domicile - travail/école des personnes interrogées, nous pouvons parler d'une situation relativement classique d'un rapport centre - périphérie: depuis les communes se situant à l'est de notre périmètre d'étude (Ried, Ormev, Haut-Vully, Chiètres) les personnes se rendent principalement dans l'agglomération bernoise (communes mentionnées: Berne, Kôniz, Ostermundigen, Zollikofen, Gümliigen / 36 pour-cent), depuis les deux communes neuchâteloises elles se déplacent dans l'agglomération neuchâteloise (53 pour-cent). L'attraction de cette agglomération pour ces deux dernières communes est donc plus forte que celle de Berne pour les autres. La présence d'une deuxième agglomération d'attraction est observable: au Landeron où 17 pour-cent se rendent à Bienne et au Haut-Vully où 13 pour-cent travaillent à Fribourg. Beaucoup de personnes interrogées à Ried, Haut-Vully et Chiètres travaillent dans la région des trois lacs et la Broye (22 pour-cent pour l'ensemble de ces trois communes). Finalement, à Cressier et à Chiètres, une bonne part des personnes travaillent dans la commune elle-même (respectivement 35 pour-cent et 22 pour-cent) (cf. annexe, tableau 8).

Pour les grands achats et le shopping, nous obtenons une autre image de notre région d'étude. Parmi les agglomérations, c'est celle de Neuchâtel qui apparaît comme la plus attractive. Nous observons que son succès est également considérable pour les personnes interrogées au Haut-Vully, à Vinelz et à Chiètres qui se trouveraient plutôt à l'extérieur de l'agglomération neuchâteloise au sens strict. L'agglomération bernoise a moins de succès, notamment parce que les habitants interrogés des communes neuchâteloises ne s'y rendent pas. Beaucoup de personnes effectuent leurs courses également dans la région, notamment à Morat, à Chiètres ou à Anet. (cf. annexe: tableau 9)

Dans ce contexte il s'agit de révéler que par rapport à notre périmètre d'étude le centre commercial de Marin rencontre un succès exceptionnel: il est fréquenté par des personnes interrogées de cinq des sept communes. S'y rendent: 55 pour-cent des personnes interrogées à Cressier, 52 pour-cent de celles du Landeron, 37 pour-cent à Vinelz, 26 pour-cent au Haut-Vully et 19 pour-cent à Chiètres.

En ce qui concerne les loisirs et les activités sportives, nous constatons une importance plus élevée des communes de résidence et de la région proche. Dans l'ensemble, 41 pour-cent des personnes indiquent exercer leurs loisirs dans la commune de domicile. La région des trois lacs est particulièrement importante pour les personnes domiciliées à Chiètres (50 pour-cent) et au Haut-Vully (42 pour-cent). En revanche la part des personnes se rendant dans une agglomération urbaine est également considérable, dans les communes de Cressier (56 pour-cent), du Landeron (50 pour-cent) et de Chiètres (29 pour-cent) (cf. Annexe tableau 10).

Pour sortir le soir et pour les activités culturelles, il y a un regain d'importance des villes. Nous observons sur l'ensemble de la population interrogée une moyenne de moins de quatre sorties mensuelles. Nous retrouvons alors la préférence de Berne en ce qui concerne les communes orientales (Chiètres, Ormev et Ried) et celle de Neuchâtel pour Le Landeron et Cressier. Parmi les personnes interrogées au Haut-Vully, Berne et

Neuchâtel sont mentionnées à peu près avec la même importance (respectivement 24 pour-cent et 21 pour-cent), et Fribourg est également fréquentée (14 pour-cent). La région des trois lacs - Broye est également attractive: elle est mentionnée plus souvent que les communes elles-mêmes. Ainsi beaucoup d'habitants interrogés à Chiètres et au Haut-Vully se rendent à Morat. Finalement c'est aussi Expo.02 qui a beaucoup été fréquentée. (cf. annexe tableau 11)

*Une analyse par communes:*

Nous avons entrepris l'essai de comparer les communes de notre échantillon entre elles afin d'esquisser leurs profils en matière de mobilité et de connaître les relations avec les agglomérations les entourant. Cette tentative rencontre un problème principal: celui de la différence de taille entre les différentes communes et le trop faible nombre de résultats émanant de trois d'entre elles. Nous nous sommes donc décidés à limiter notre analyse quantitative à trois communes, Chiètres, Le Landeron et Haut-Vully.

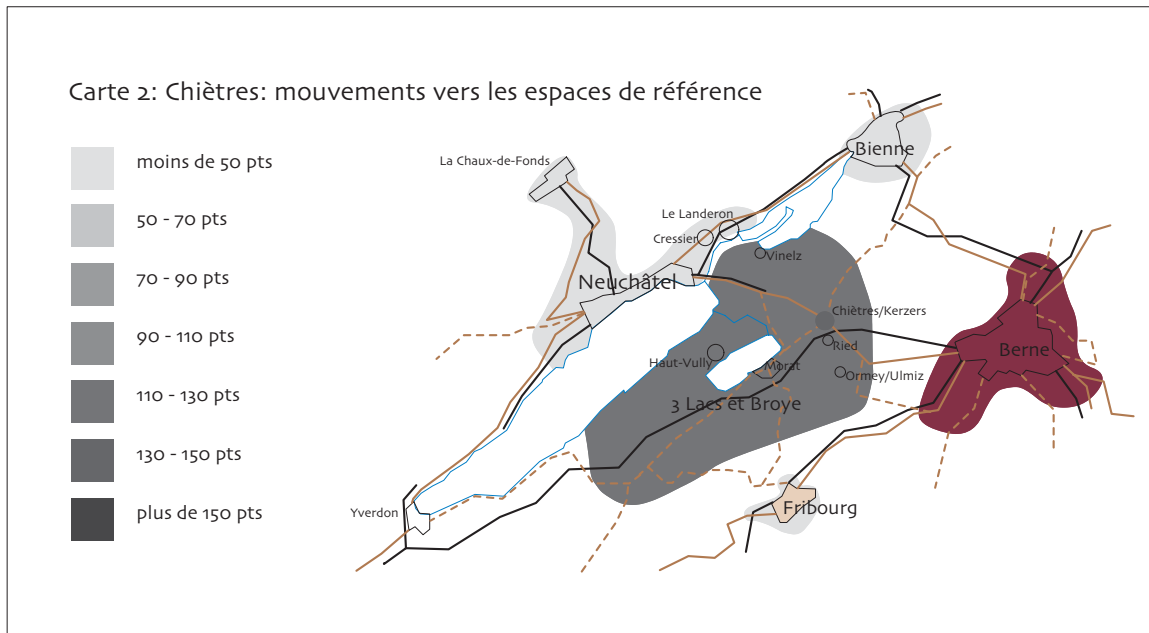
Afin de pouvoir comparer les communes entre elles nous avons pondéré les résultats bruts en fonction du nombre de réponses par commune. Le tableau ci-dessous indique les taux de pondération, par lesquels les résultats nominatifs ont été divisés:

	Nb individus ayant répondu	Index: la commune par rapport à l'ensemble
Total	635	
Moyenne	90.71	1
Haut-Vully	117	1.29
Kerzers	106	1.169
Landeron	168	1.852

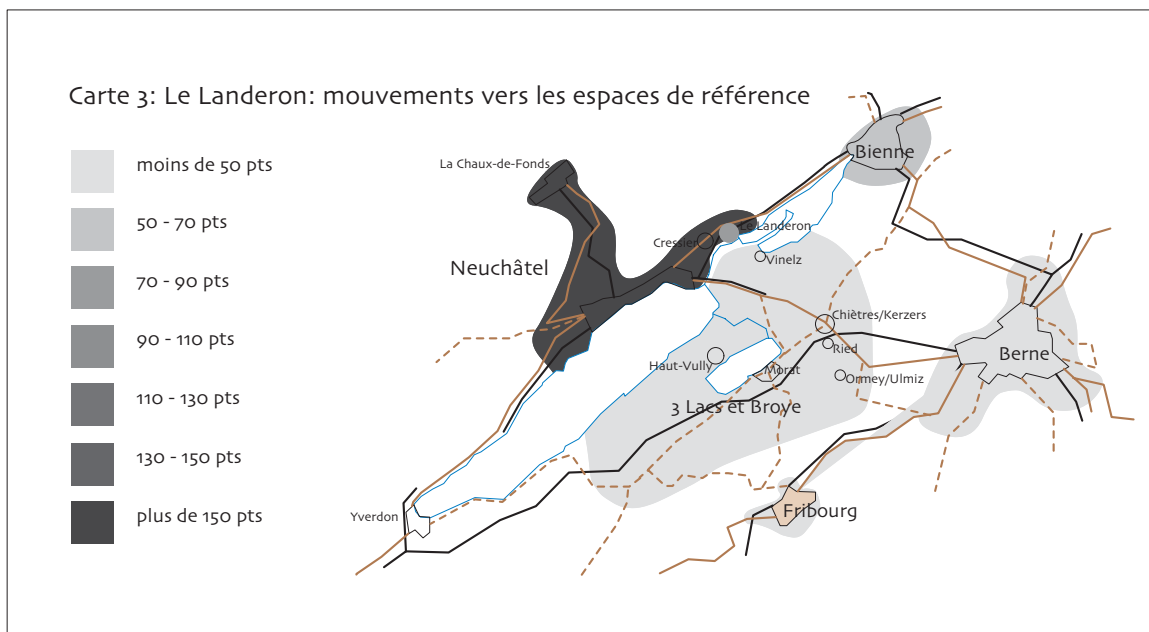
Ces résultats, indiqués par la suite en points, servent de base pour une présentation cartographique et une comparaison entre les communes.

La commune de Chiètres subit une attraction importante de l'agglomération bernoise, mais encore plus de personnes se déplacent à l'intérieur de la région des trois lacs et de la Broye ainsi que dans la commune: l'addition de ces deux espaces de référence est plus grande que celui recensant les mouvements avec l'agglomération bernoise. Si l'attractivité de Berne est plus forte dans le domaine du travail et moins dans les loisirs, cette tendance n'est cependant pas écrasante: pour le travail 42 personnes indiquent travailler à Chiètres ou dans la région, contre 47 personnes qui se rendent à Berne. Pour sortir le soir, 37 personnes indiquent la commune ou la région, 72 personnes indiquent Berne. Dans l'ensemble nous pouvons ainsi reconnaître deux visages de la commune: d'une part celui de la commune périurbaine où les personnes exercent leurs activités principalement dans la ville centre; d'autre part celui d'un lieu fonctionnant dans sa région.

Dans le cas du Landeron, nous observons également une très forte orientation vers une agglomération, mais cette fois-ci vers celle de Neuchâtel. Cette tendance est plus marquée qu'à Chiètres (attraction de Neuchâtel pour le Landeron: 514 mouvements recensés, correspondant à 278 points; celle de Berne pour Chiètres: 214 points). Bienne s'impose comme deuxième centre, même si son rôle est déjà moins important. La commune elle-même a une attraction importante, les communes directement voisines par contre sont faiblement visitées. Un comptage ponctuel nous indique une part de 15 pour-cent pour ces dernières (Cornaux, Cressier, La Neuveville, Lignières; Erlach et Gals ne sont jamais mentionnées), pour l'ensemble des déplacements effectués dans l'agglomération neuchâteloise. A l'intérieur de ces 15 pour-cent ce sont des



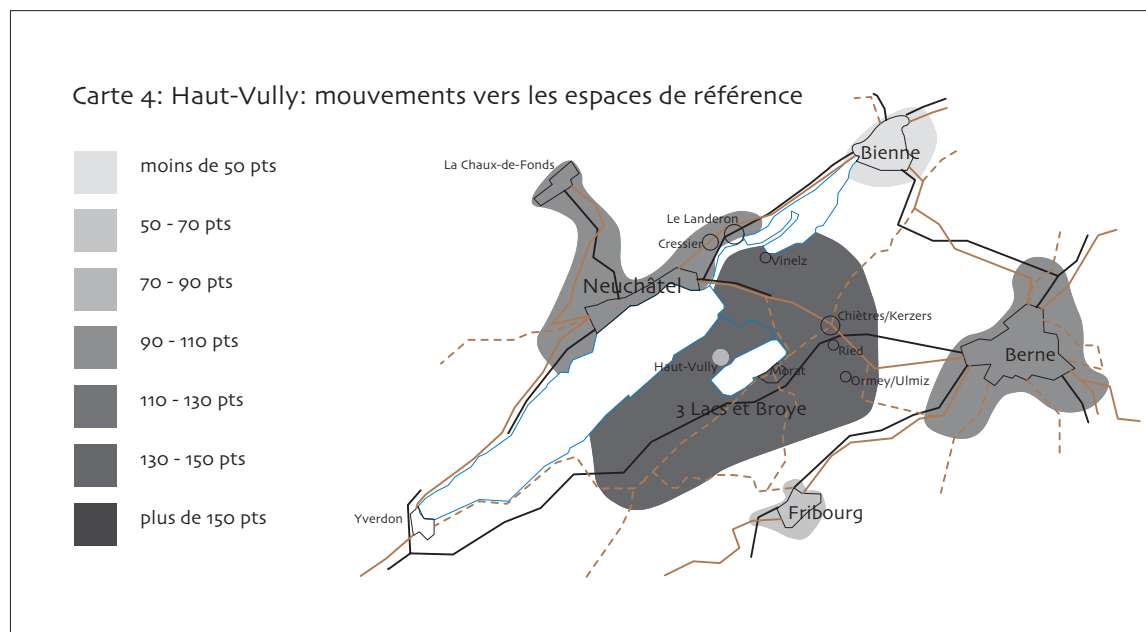
(cf. aussi annexe, tableau 12)



(cf. aussi annexe, tableau 12)

déplacements vers la Neuveville qui sont le plus mentionnés. Cette commune semble en effet entretenir un rapport quasi fusionnel avec le Landeron, ce qui s'observe aussi au niveau morphologique où les tissus bâtis forment une conurbation.

Contrairement aux communes de Chiètres et du Landeron, pour le Haut-Vully il n'y a pas de ville centre qui exercerait une influence majeure dans la vie quotidienne des personnes interrogées. Il faut mentionner en premier lieu les mouvements effectués dans la région: le nombre le plus important que nous ayons relevé. Deuxième phénomène remarquable: les deux agglomérations de Berne et de Neuchâtel ont une attraction comparable, pour l'ensemble des déplacements. Berne est plus attractive pour le travail, tandis que Neuchâtel l'est plus pour les achats. En ce qui concerne les autres activités, l'attrait est à peu près le même pour les deux villes. Finalement Fribourg émerge comme



(cf. aussi annexe, tableau 12)

troisième pôle d'attraction à côté des deux autres agglomérations urbaines: ceci est d'autant plus remarquable que cette ville n'apparaît que très faiblement à travers l'ensemble de l'étude. Les quatre autres communes ne font pas l'objet d'une analyse aussi détaillée. Pour Cressier la situation est similaire à celle du Landeron, mais avec une orientation encore plus marquée vers Neuchâtel, au détriment de Biemme. Pour ce qui est des autres communes, nous nous limitons à une appréciation générale, compte tenu du faible nombre des retours. Les personnes interrogées à Vinelz et à Ried se déplacent surtout dans la région des trois lacs; celles d'Ormey sont principalement orientées sur Berne.

Bien qu'il soit difficile d'affirmer des généralités pour les informations obtenues à partir de l'ensemble de l'échantillon, nous pouvons constater certaines similitudes entre les communes, en comparant les valeurs pondérées. Ainsi deux catégories de déplacements, ceux à l'intérieur de la commune et ceux vers d'autres régions de la Suisse et de l'étranger, sont toujours similaires. Si nous additionnons les mouvements réalisés à l'intérieur de la commune et ceux dans la région environnante et nous l'opposons à l'addition des mouvements vers les agglomérations urbaines, nous constatons des différences significatives entre les trois petites communes (Ried, Ormey, Vinelz) qui ont des valeurs plus grandes dans la première catégorie, et les quatre grandes communes (Haut-Vully, Chiètres, Le Landeron, Cressier) où les gens se déplacent plus vers les agglomérations (cf. annexe tableau 13).

#### *Une analyse des mouvements vers les villes centres par rapport aux agglomérations*

Nous nous sommes par ailleurs intéressés à la destination des voyages cette fois-ci non pas par rapport à une région spécifique, mais en termes de typologies urbaines. Dans cette perspective nous nous sommes concentrés sur les agglomérations bernoise et neuchâteloise et avons distingué les mouvements vers la ville centre de ceux vers les autres communes de la même agglomération. Nous avons analysé les données concernant le domicile précédent et le déplacement domicile - travail: pour le cas de l'agglomération bernoise nous avons retenu les informations émanant d'Ormey, de Chiètres et du Haut-Vully, en ce qui concerne l'agglomération neuchâteloise, ce sont celles du Haut-Vully, du Landeron et de Cressier.

Ainsi nous constatons une différence entre les deux agglomérations: les échanges entre nos communes d'enquête et d'autres communes de l'agglomération sont beaucoup plus nombreux que ceux avec la ville centre, pour l'agglomération neuchâteloise, tandis que par rapport à l'agglomération bernoise ce sont les relations avec la ville centre qui dominent. Dans les deux cas, ce constat est plus prononcé par rapport au domicile précédent que par rapport à la mobilité domicile - travail. Pour ce dernier la ville de Berne semble pratiquer un rôle de centralité plus traditionnel au sens du rapport centre - périphérie.

Cette constatation confirme une tendance observée dans les territoires intermédiaires: celle de l'augmentation et la multiplication des rapports périphérie - périphérie. La première déduction de ce phénomène est de dire que la ville centre perd en influence. Or nous constatons aussi que les liens tissés entre périphéries restent principalement ceux entre les parties périphériques de la même ville centre.

Pour ce qui est du mode de transport, les personnes interrogées utilisent principalement la voiture: pour l'ensemble, cette part est de 75 pour-cent, contre dix-sept pour-cent de personnes qui utilisent principalement les transports publics et huit pour-cent d'utilisateurs d'autres modes, dont principalement les deux-roues. Vu la présence faible de moyens de transport publics performants<sup>15</sup>, à l'exception de Chiètres, ce résultat ne surprend pas.

Nous avons analysé de plus près les modes de transports choisis par les personnes interrogées à Chiètres. Cette commune se situe à un carrefour ferroviaire important et dispose d'excellentes connexions, avec des trains accélérés, vers Berne, Morat, Payerne, Neuchâtel et Lyss. En même temps, elle est également bien desservie par l'autoroute, avec un échangeur à proximité directe.

Pour l'ensemble des mouvements comptés, la part de l'automobile est toujours de 64 pour-cent, contre 16 pour-cent pour les transports publics. La part de ces derniers est particulièrement élevée pour se rendre au travail, pour le shopping et pour les sorties et activités culturelles; autrement dit, pour les activités pratiquées au centre-ville de Berne. Cependant, si nous prenons en compte uniquement les déplacements vers la municipalité de Berne, la voiture dépasse toujours le train en termes d'usage, quoique de peu seulement.

#### *Questions d'ordre qualitatif sur la mobilité:*

Par ce dernier bloc de questions, nous souhaitons pouvoir apprécier de la part des personnes questionnées, quelle place la mobilité prenait dans leur quotidien. Au-delà des constats normatifs, nous nous interrogeons donc sur l'importance des déplacements dans la vie de tous les jours. Cette dimension de la mobilité est également documentée par les entretiens menés en complément à l'analyse quantitative.

Une question portait sur le travail à domicile. 60 pour-cent des personnes indiquent qu'elles ne travaillent jamais à domicile, contre 12 pour-cent qui le font un à deux jours par semaine et 15 pour-cent trois jours ou plus. Dans cette catégorie, une bonne part des personnes ont leur lieu de travail permanent à domicile. Beaucoup de femmes au foyer sont concernées par ce cas de figure.

Une des questions concernait l'évaluation que les personnes interrogées ont du temps passé en déplacement. Nous avons demandé aux personnes si elles pensaient que le temps qu'elles consacraient à la mobilité quotidienne avait augmenté ou diminué ces dernières années. Il ne s'agissait donc pas d'évaluer les durées effectives, mais la perception actuelle des personnes. Les réponses émanent d'un vécu personnel d'après

---

<sup>15</sup> Bien que Cressier et le Landeron disposent d'une gare CFF et font partie du réseau tarifaire neuchâtelois, les personnes interrogées déplorent le manque de performativité des transports publics, notamment à cause des mauvaises correspondances à la gare de Neuchâtel.

lequel certaines étapes de la vie (comme le passage à l'âge adulte ou à la retraite) s'expriment plus fortement que des mobilités changeantes. 27 pour-cent pensent consacrer plus de temps à leurs déplacements qu'il y a dix ans, contre 16 pour-cent qui estiment que c'est moins et 18 pour-cent qui pensent que c'est à peu près la même chose. La part du premier groupe est sensiblement plus élevée dans les communes du Haut-Vully (52 pour-cent) et d'Ormev (31 pour-cent), comparé à environ 20 pour-cent dans les autres communes. Relevons aussi que le taux de réponses pour cette question était plus important dans les deux premières communes que dans les autres.

Ce résultat contredit la constatation des statisticiens, à savoir qu'en matière de mobilité, les distances augmentent, mais que le temps consacré reste stable. Deux déductions sont imaginables: soit pour notre échantillon de nouveaux arrivés la mobilité dans le temps a effectivement augmenté, soit, au niveau de la perception, la mobilité actuelle paraît plus importante aux acteurs que celle d'il y a dix ans.

Quant à l'appréciation des voyages quotidiens, les personnes avaient le choix entre un certain nombre d'arguments clés. Dans l'ensemble les arguments par lesquels le voyage est valorisé) ont plus été mentionnés que les arguments négatifs. Parmi les premiers:

Argument	Nb	en %
aimer conduire ou voyager en train	214	34 %
ça permet de se changer les idées	213	34 %
avoir un moment pour soi	165	26 %
rencontrer des amis	108	17 %
avoir du temps pour lire, téléphoner...	74	12 %

Parmi les arguments négatifs:

c'est du temps perdu	91	14 %
les routes sont insuffisantes et les transports en commun trop pleins	84	13 %
c'est un moment de stress	44	7 %

La dernière question invitait les personnes à indiquer leur argument principal en faveur de leur moyen de transport privilégié. Les arguments en faveur de la voiture (428) ont dépassé largement ceux en faveur des transports publics (99) et des autres moyens de déplacement (scooter, vélo, à pied, mobylette, 47).

Les personnes choisissaient elles-mêmes leurs mots pour exprimer leur argument principal; en cas de mention de plusieurs arguments par une seule personne, nous n'avons compté que le premier nommé. Nous avons résumé ces réponses par les catégories suivantes:

Arguments en faveur de la voiture	Nb	en %
indépendance, flexibilité	97	15 %
rapidité	79	12 %
insuffisance des transports publics	74	12 %
commodité	45	7 %
besoin de la voiture pour le travail	33	5 %
nécessité	27	4 %
temps de travail irrégulier	25	4 %
besoin de (se) déplacer (avec) les enfants	19	3 %
qualité du trajet	12	2 %
prix	6	1 %

<b>Arguments en faveur des transports publics</b>	<b>Nb</b>	<b>en %</b>
pas de choix (absence de permis, pas de voiture à disposition)	24	4 %
qualité du voyage (pas de stress, temps à disposition pour d'autres activités)	22	4 %
sécurité	13	2 %
pas de problèmes de parcage	11	2 %
prix	9	1 %
souci environnemental	7	1 %
rapidité, ponctualité	6	1 %

Au-delà de la dimension physique et normative de la mobilité, nous pouvons reconnaître dans nos réponses certaines qualités liées aux gestes et à la pratique de la mobilité. Loin de pouvoir conclure sur cet aspect, nous pouvons suggérer un nouveau regard sur le phénomène de la mobilité, qui est complètement absent dans les débats sur l'aménagement du territoire et la gouvernance. La mobilité n'apparaît plus seulement comme un phénomène normatif qui peut être contrôlé par la gestion des flux; plus seulement non plus comme un «mal nécessaire», mais comme élément à part entière de la vie quotidienne avec ses qualités et défauts.

## **6.2 Analyse des entretiens**

### **6.2.1 Description détaillée de la démarche**

Suite à l'enquête par questionnaire et son analyse quantitative, nous avons réalisé dans une deuxième étape des entretiens complémentaires avec des nouveaux domiciliés. Cette façon de procéder était motivée notamment par notre intérêt pour les aspects qualitatifs de la mobilité, un questionnement pour lequel cette méthode d'enquête nous paraissait plus performante. De plus elle nous permettait de porter un nouveau regard sur la région et les communes plus précisément concernées.

Les personnes qui étaient prêtes à nous recevoir pouvaient nous signaler leur disponibilité par le retour du questionnaire. Plus de cent personnes nous ont ainsi répondu favorablement. En tout, une vingtaine de rencontres ont eu lieu pendant les mois de janvier et février 2003. La liste ci-dessous donne un aperçu des personnes rencontrées:

<b>Personne</b>	<b>Domicile</b>	<b>Profession</b>	<b>Lieu de travail</b>
Mme Bl.	Haut-Vully	femme au foyer	Haut-Vully
M. Br.	Haut-Vully	courtier en assurances	St-Blaise (NE)
M. Bu.	Haut-Vully	médecin	Morat
Mme D.	Le Landeron	infirmière	Neuchâtel
M. D.	Le Landeron	employé CFF	Berne
M. E.	Le Landeron	inconnu	Berne
M. G.	Vinelz	retraité	-
M. K.	Haut-Vully	employé Swisscom	Berne-Ouest
M. R.	Chiètres	employé Swisscom	Ostermundigen (BE)
Mme S.	Le Landeron	inconnu	Neuchâtel
Mme et M. V.	Cressier	employée de commerce / technicien	Cressier
M. W.	Cressier	informaticien	La Chaux-de-Fonds
Mme et M. Z.	Vinelz	retraités	-

Lors de ces entretiens nous avons abordé principalement trois aspects:

- le choix du domicile: les motivations, les alternatives éventuelles au choix et les nouvelles habitudes qui y sont liées. En complément nous nous sommes intéressés à l'importance de la campagne comme espace de vie et à l'attachement des personnes à leur lieu de domicile.
- la mobilité quotidienne: les conséquences sur la mobilité des différentes personnes dans le ménage, l'importance de cette mobilité, en termes de temps et de qualité de vie, les qualités propres aux voyages quotidiens, et l'usage ou non des transports publics (en effet, tous nos interlocuteurs sont principalement automobilistes). Nous avons souhaité également savoir si la mobilité – souvent considérée comme un mal nécessaire – pouvait au contraire manquer aux personnes. Quant aux possibilités existantes, nous avons interrogé notamment aussi les conséquences pour la mobilité des enfants et adolescents.
- l'intégration dans la commune et les réseaux sociaux: le maintien des liens familiaux et amicaux par rapport au domicile précédent, l'intégration dans la commune et les conséquences sur la mobilité.

### **6.2.2 Mobilité comme vécu quotidien: qualités et contraintes, obligations, habitudes et plaisirs**

Pour le compte rendu des informations obtenues, nous structurons notre texte selon des axes thématiques. En général nous résumons les contenus par nos propres mots; à certains moments nous citons nos interlocuteurs, car leur façon d'exprimer leur vécu nous paraît très forte.

Le déplacement domicile - travail, certainement le plus régulier, n'est pas considéré comme important dans le quotidien. On se déplace pour de nombreuses autres activités et nécessités aussi. Dans ce contexte trois personnes mentionnent les déplacements dans le cadre du travail lui-même, une personne dit se déplacer autant, voire plus pour les loisirs, et encore une autre personne mentionne ses visites à la famille qui habite la Suisse orientale.

Pour rejoindre leurs lieux de travail dans une des agglomérations urbaines, les temps des trajets des personnes rencontrées se situent entre quinze minutes (Le Landeron - Neuchâtel) et 30 à 40 minutes (Le Landeron - Berne ou Haut-Vully - Berne) par trajet aller simple.

«Je mets 30 minutes porte à porte, quinze minutes du Haut-Vully jusqu'à l'autoroute, et quinze minutes sur l'autoroute et jusqu'au bureau. Mon travail se trouve à l'ouest de Berne, donc je ne dois pas traverser la ville et j'évite les embouteillages.»

Le seuil d'acceptation pour une durée maximale se situe autour des trois quarts d'heure, au maximum une heure, pour les personnes plutôt jeunes (25 à 40 ans). Plusieurs personnes ont vécu des périodes de leur vie où ils avaient besoin d'une heure ou plus pour se rendre au travail et elles ressentaient une certaine saturation. En revanche deux personnes âgées d'environ 55 ans mettent la limite bien plus bas:

«si je devais faire 50 kilomètres pour aller travailler? J'aurais de la peine, parce que je n'aime pas conduire... je crois que je déménagerais parce que je ne suis pas attachée...».

Pour la plupart des personnes cette réalité a été prise en compte dans le choix du domicile. En effet on constate qu'une série de critères individuels font que chacun trouve son avantage. Il n'y a pas de dénominateur commun à ces critères. Mais le choix



semble être consolidé, voire ancré: à la question, ce qu'elles feraient si leur lieu de travail changeait et que la distance augmentait considérablement, la plupart des personnes commencent par dire que ceci ne pourrait pas arriver.

Mais aussi, s'il y a une augmentation des durées des trajets, on s'habitue souvent facilement. Au début ce changement est bizarre, voire désagréable. Une personne nous racontait qu'elle avait dû prendre l'habitude de trajets plus importants (une bonne demi-heure) lors d'un séjour professionnel de plusieurs mois aux États-Unis. De retour en Suisse, cette demi-heure était devenue normale. Une autre personne qui a déménagé de Morat au Haut-Vully devait s'habituer au fait que pour des pratiques habituelles (commissions, activité sportive) il fallait désormais faire un trajet de quinze minutes, alors qu'avant celles-ci se faisaient juste à côté du domicile.

Pour une personne la mobilité élevée – en l'occurrence une mobilité professionnelle – a aussi un impact négatif sur sa qualité de vie:

«Quand je vois le trafic routier, ça laisse un peu sceptique, quand même: toujours plus difficile de rouler, au niveau sécurité. Quand je rentre du Valais il y a beaucoup de fatigue, ce n'est pas la distance, c'est la tension, même si on roule sur l'autoroute à 120 il faut être très attentif, alors le soir, je ne fais plus rien, je n'ai plus envie.»

Des trajets plus longs impliquent souvent aussi une autre organisation. La tendance à regrouper plusieurs activités s'impose ainsi, que ce soit sur des distances plus courtes (de Haut-Vully à Morat) ou longues (des trois lacs vers une grande ville). Une personne dit devoir faire attention à ne rien oublier lors des achats, avant, si ceci lui arrivait, elle n'avait qu'à redescendre les escaliers. Ou une autre personne qui se rend une fois tous les deux mois à Zurich ou à Bâle pour une formation continue cherche à combiner ses séjours avec des visites d'amis. Cette nouvelle obligation d'organisation n'a cependant pas d'impact négatif significatif sur la qualité de vie des personnes.

La disponibilité du parcage est un argument majeur, une condition pour le bon fonctionnement des déplacements en voiture. Ainsi une personne qui actuellement a une place mise à disposition par son employeur et qui la perdra par le déménagement de son lieu de travail, n'imagine plus forcément s'y rendre en voiture, alors qu'elle a des horaires de travail irréguliers et que par conséquent la voiture est souvent nécessaire. En cas d'absence de possibilités de parcage, deux (autres) personnes ne réagissent pas en changeant de mode de transport, mais de destination. Cette attitude est d'autant plus intéressante que ces arguments ont été formulés dans un contexte de spectacles et d'activités culturelles et non par rapport à des activités où on imagine les lieux facilement interchangeable (les achats par exemple).

Le recours obligatoire à la voiture préoccupe les personnes âgées. Ainsi des personnes, retraitées depuis peu, profitent beaucoup de leurs possibilités de mobilité actuelle. Le fait qu'ils aient beaucoup de temps leur permet aussi d'éviter des moments désagréables comme les heures de pointe ou d'alterner les modes de transport. Une autre personne, pas encore à la retraite, imagine se procurer un mobilhome:

«moi j'achèterais bien un mobilhome pour voyager, quoi. C'est parce que j'ai une petite maison ... et j'ai des appartements là, et puis je disais, garder un appart' pour la période d'été ici, puis aller en France en hiver en mobilhome, se déplacer avec un petit véhicule ... mais bon, c'est tout des idées...»

Par contre presque toutes ces personnes craignent le jour où elles ne pourront plus conduire. Elles ne peuvent pas (encore) s'imaginer comment elles voudront vivre ce moment-ci. Ceci souligne que la mobilité est essentielle pour leur qualité de vie.

Une seule personne ne partage pas ces craintes. Elle est elle-même engagée dans l'aide à domicile et effectue des livraisons auprès de personnes âgées dans sa commune. C'est notamment nourrie de cette expérience qu'elle s'imagine une vie qui se déroule essentiellement à son domicile où elle peut compter sur la solidarité de la communauté. Au lieu d'avoir une mobilité personnelle, ce sont d'autres personnes qui sont mobiles pour elle; au lieu de partir, elle fait venir.

À part les personnes âgées, ce sont les enfants et les adolescents qui ont également une mobilité limitée et contrainte. Elle dépend soit d'une offre publique, notamment pour se rendre à l'école, soit de la mobilité et la disponibilité des parents. Au Haut-Vully qui est particulièrement mal desservi en transports publics ceci a des conséquences sur l'indépendance des enfants et adolescents. Les transports scolaires qui complètent l'offre publique, fonctionnent très bien, selon l'ensemble des personnes interrogées. Pour les parents, une mobilité des enfants et adolescents, indépendante de la leur, est acceptée à partir d'un certain âge, et ils cherchent à minimiser les contraintes liés au domicile éloigné. Un père par exemple amène et cherche sa fille de onze ans à la leçon de musique à Gümmenen (environ 20 km, en transports publics – quand il y en a – cela prendrait une heure et exigerait trois changements). Imaginant la période d'adolescence de leurs enfants, deux pères se disent disponibles à se proposer comme chauffeur, par exemple en attendant le dernier train à Sugiez le samedi soir. Un des deux souligne qu'il préfère cette variante à la mise à disposition d'une mobylette par exemple. Il estime aussi que la période de l'adolescence n'est pas très longue et qu'à dix-huit ans ses enfants vont conduire eux-mêmes. Ceci exigerait bien entendu la disponibilité d'une voiture.

La plupart des personnes apprécient certaines qualités liées aux déplacements. La coupure entre le travail et le privé, le moment de l'intervalle, est l'aspect le plus mentionné. La plupart écoutent de la radio ou de la musique. Une personne préfère néanmoins cet effet de coupure lorsqu'en été il peut se rendre à son travail en vélo, en jogging ou en zodiac. Le déplacement domicile - travail est ainsi combiné avec le loisir.

Pour deux professionnels, médecin et informaticien, la distance physique entre le lieu de travail et le domicile est même nécessaire: pour l'un parce qu'il se protège contre des visites de patients à toute heure, pour l'autre parce que dans son domaine il y a à tout moment des raisons pour des interventions. La distance entre le domicile et le lieu de travail leur assure le respect de leur temps libre.

Dans l'ensemble les personnes n'accordent pas beaucoup d'importance à leur véhicule: il faut qu'il roule et qu'il soit fiable. Trois d'entre elles seulement soulignent qu'ils ont acheté des véhicules de type limousine ou avec une motorisation plus importante, parce que ce type de voiture correspondait mieux à leurs déplacements quotidiens:

«Je ne me verrais pas traverser le Grosses Moos dans une petite voiture. Si j'habitais la ville, c'est évident que j'aurais une Smart.»

Si dans les aspects détaillés ci-dessus nous avons pu rester près de la mobilité quotidienne, nous la rencontrons de façon différente par rapport au choix du domicile et à l'intégration dans la commune. Nous n'avons pas trouvé un dénominateur commun qui expliquerait la (première) arrivée dans une commune. En effet, l'échelle régionale semble avoir un aspect plus déterminant: c'est le travail qui motive un déménagement (deux personnes sont originaires de Suisse orientale et se sont retrouvés respectivement à Morat et à Payerne pour leur travail), ou alors c'est un lien familial d'un des deux membres du couple. Plusieurs personnes ont fini par se plaire dans la commune, et achètent ou construisent leur propre maison. Le fait d'être déjà sur place ou encore le lien familial facilite évidemment la recherche d'un terrain.

L'opportunité de trouver des terrains à bâtir, surtout dans les communes fribourgeoises a bien entendu aussi son importance. L'exemple d'un Neuchâtelois qui s'est installé au Haut-Vully, nous paraît à ce sujet significatif:

«Si vous cherchez du terrain sur le littoral neuchâtelois, vous avez franchement de la peine à en trouver. De ce fait il n'est pas surprenant que de plus en plus de Neuchâtelois souhaitent s'installer au Haut-Vully.»

La plupart des personnes semble finalement obtenir une qualité que la ville contemporaine ne peut pas leur offrir. Il n'est pas important de vivre à la campagne, ce sont les circonstances et les satisfactions individuelles qui font que les personnes s'y installent. Une seule habitante, parmi ceux que nous avons rencontrés, exprime clairement un attachement à la campagne. Une autre personne ne peut pas s'imaginer habiter une ville comme Zurich.

L'intégration dans la commune et dans la vie sociale est vécue à des niveaux très différents. Plusieurs de nos interlocuteurs ont rapidement rejoint des cercles locaux: ils s'engagent dans la politique, ils pratiquent du sport dans un club ou ils rejoignent la fanfare. Les personnes qui ne cherchent pas forcément la vie collective ne ressentent pas d'obligation de participation ou une pression morale face à leur attitude. De ce point de vue tout le monde s'y exprime donc de manière positive. Un impact direct d'une meilleure intégration sur la mobilité, au sens d'une diminution de celle-ci, n'est cependant pas reconnaissable: ce schéma ne se transpose pas dans la pratique quotidienne. Un exemple peut même illustrer comment un attachement important produit même une mobilité accrue: un père qui pour la qualité de la vie de famille a opté pour une maison plus grande, mais aussi plus éloignée de son lieu de travail rentre plus souvent à midi pour le repas qu'avant.

La pratique d'activités dans la nouvelle commune de domicile se fait en général lentement. Ainsi plusieurs personnes, y résidant depuis quelques années, ont continué pendant quelques années de fréquenter le club sportif ou d'autres associations à l'ancien domicile. Les activités locales et celles dans le lieu précédant finissent par se mêler; ceci dit, personne ne fréquente plus du tout son lieu de résidence précédent.

Le fait de s'installer «à la campagne» rencontre aussi des distances culturelles qui peuvent être plus grandes que les distances en kilomètres. L'idée que la personne qui déménage s'éloigne beaucoup reste assez importante.

«Quand j'ai dit à mes amis (neuchâtelois) que j'allais m'installer au Haut-Vully, ils n'en revenaient pas. Pour eux l'autre côté du lac, c'était la fin du monde. Depuis ils sont venus me voir, et ils ont vu que c'était en fait très proche.»

Par ailleurs, pour beaucoup de personnes un nouveau domicile est lié à d'autres changements, souvent la naissance d'un enfant. Les conséquences sur le rythme quotidien sont indépendantes du lieu: le fait par exemple de voir moins ses amis ne peut pas être expliqué par l'augmentation de la distance, mais par une disponibilité moins grande.

## **6.3 Synthèse**

### **6.3.1 Typologies territoriales**

A travers notre observation de la mobilité, nous sommes en mesure de confronter notre région d'étude et les villes centres qui l'entourent aux schémas typologiques territoriaux, comme les espaces urbains, périurbains ou ruraux. Ainsi les phénomènes d'agglomération et de métropolisation produisent des formes différentes qui ne sont pas forcément représentables avec les catégories traditionnelles.

Par rapport à la région de l'entre-trois-lacs ce sont les agglomérations de Berne et de Neuchâtel qui sont importantes. Les rapports d'attraction avec celles des agglomérations biennoise et fribourgeoise ressortent beaucoup moins dans notre étude, alors que ces villes se trouvent à des distances comparables. L'absence des moyens de transports performants envers ces centres, comme des autoroutes ou des trains accélérés, peuvent en partie expliquer cette polarisation.

Si L'agglomération neuchâteloise apparaît fortement dans notre étude, c'est certainement aussi grâce à notre choix des communes du Landeron et de Cressier. Comparé aux autres communes de notre échantillon, notre enquête met en évidence, pour la population interrogée, un rapport que nous pourrions qualifier de suburbain. Plus de personnes se déplacent dans une autre localité de l'agglomération pour l'ensemble des activités, que dans les communes fribourgeoises. La part de la ville centre n'est en effet pas très importante: les activités pratiquées sont localisées dans l'ensemble de l'agglomération.

En même temps nous pouvons reconnaître une forme de micro-agglomération entre les communes de la Neuveville, Le Landeron, Cressier et Cornaux. Elle se situe à cheval entre les influences de Neuchâtel et de Bienne, tout en ayant une certaine indépendance.

En ce qui concerne les relations périurbaines avec Berne, un rapport plus classique entre ville et campagne est mis en évidence. Quand les personnes interrogées se rendent dans l'agglomération bernoise, c'est principalement la ville centre qui est concernée. Aussi constatons-nous l'absence quasi totale de mouvements vers des communes se situant à l'ouest de Berne, entre la ville centre et les communes de notre enquête (Mühleberg, Frauenkappelen, Rosshäusern).

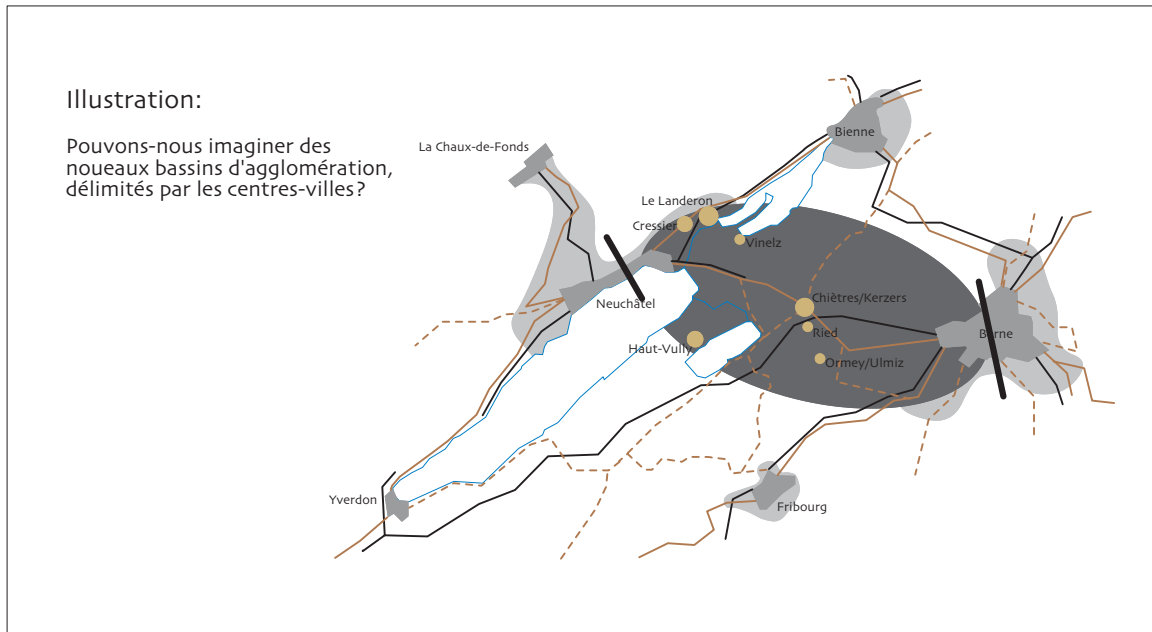
Entre les agglomérations de Neuchâtel et de Berne, nous reconnaissons un ensemble autour du lac de Morat (au sens élargi), qui développe certaines formes d'indépendance de fonctionnement. Des liens s'y tissent également vers la Broye. Plutôt qu'une ou deux villes principales, plusieurs pôles émergent: Chiètres, Morat, Payerne.

La commune de Chiètres appartient dans ce sens à deux typologies urbaines différentes: d'une part elle est périphérique à Berne; d'autre part elle fonctionne comme petit centre régional, en parallèle avec d'autres communes comparables. Ce mélange nous semble typique pour des petites villes reliées aux grands centres par des moyens de transport rapides.

La proximité de plusieurs pôles d'attraction, qui nous paraît caractéristique de notre région d'enquête, est peu valorisée par les résultats du questionnaire, mais est appréciée par les personnes rencontrées. C'est principalement le cas pour les achats: depuis le Haut-Vully on peut se rendre à Morat ou à Anet, depuis le Landeron on se décide pour La Neuveville ou pour Marin, pour le shopping du samedi se proposent Berne et Neuchâtel. Au niveau des ménages, quelques couples ont choisi leur domicile comme un site stratégique, se situant entre les lieux de référence des personnes. Ainsi un Neuchâtelois et une Moratoise se sont installés au Haut-Vully; à Chiètres environ cinq couples dont les membres travaillent respectivement à Berne et à Neuchâtel ou dans la Broye, mentionnent expressément leur choix de domicile à cause de cet avantage.

Ces constats permettent en effet d'imaginer une nouvelle représentation dans le contexte de la typologie ville – campagne. Nous sommes habitués à nous représenter la ville comme un centre à partir duquel se nouent des liens et des usages périphériques, c'est-à-dire dépendants de ce même centre. Ces villes sont séparées entre elles par des espaces plus ou moins définis et font office de frontières dans ce schéma. En prenant un territoire tel que notre périmètre d'étude et en le mettant au centre, nous nous rendons compte que ce sont les villes aussi qui font effet de frontière. Avec l'augmentation des embouteillages, il devient de plus en plus difficile de les traverser, de se rendre «de l'autre côté de la ville». Cet effet de goulet peut encore être accentué par des conditions topographiques et hydrographiques, comme dans le cas de Neuchâtel. Ainsi

une nouvelle forme d'agglomération se développe entre les villes. A l'exemple nous mentionnons deux voisins du Haut-Vully qui disent avoir des trajets suffisamment courts parce qu'ils travaillent «du bon côté de la ville»: pour l'un cette ville est Neuchâtel, pour l'autre c'est Berne.



### 6.3.2 Une mobilité qui a l'air si importante, mais qui ne l'est pas tant que ça

En s'intéressant à la mobilité, d'emblée l'impression d'un phénomène de société primordial et contraignant prévaut. Dans les débats d'urbanisme et d'aménagement du territoire elle est souvent citée comme l'enjeu principal de notre époque et surtout aussi des années à venir. Nous avons tous en tête les images de l'évolution technique des véhicules et des ouvrages et les statistiques qui rendent compte de l'augmentation des vitesses de trajets et des distances parcourues; mais aussi celles des embouteillages, de projets gigantesques et coûteux, d'accidents et de risques. En s'approchant de la mobilité par le vécu quotidien, et notamment en proposant aux interlocuteurs une expression personnelle, l'objet de recherche est caractérisé tout d'abord par d'autres connotations: banalité, simplicité, disponibilité. La mobilité fait partie du quotidien, elle n'est ni trop importante ni absente, on vit avec elle, et on s'arrange en fonction des possibilités.

Par notre échantillon pour l'analyse quantitative nous avons pris comme cible une population souvent montrée du doigt et rendue responsable de comportements peu écologiques. Pour obtenir son confort de nature et de tranquillité individuel, elle utilise beaucoup de moyens pour contribuer à l'augmentation de la pollution ailleurs. Dans les discours universitaires cette catégorie est toujours anonyme, exclusivement représentée par des statistiques et des images mettant en valeur la contradiction entre la construction et le standard contemporains et le style rétro des maisons et parcelles.

Il est certain que les personnes interrogées vivent avec une mobilité importante, du point de vue de la distance, du point de vue économique et énergétique, et que leur style de vie en dépend. Ce fait est pris en considération lors de la recherche du domicile; aussi au niveau du quotidien les personnes sont conscientes de l'importance que peuvent prendre les voyages, surtout au niveau du temps.

La mobilité est-elle importante dans la vie quotidienne? Les plaisirs promis par la publicité des constructeurs d'automobiles et compagnies de chemins de fer et d'aviation font-ils partie de la qualité de vie des gens? Le fait est qu'une vie mobile est valorisée par la société. Cet aspect, et l'évolution des possibilités de mobilité a certainement aussi augmenté l'acceptation de la durée de trajet. Pour ceux qui s'en soucient, dans notre cas surtout les personnes d'un certain âge, le fait de pouvoir se déplacer librement et individuellement est partie essentielle de leur qualité de vie. En ce qui concerne le moment du voyage lui-même, notre enquête constate en effet qu'il y a des côtés agréables liés à la mobilité. Il n'est certainement pas possible d'en déduire qu'à cause de cette dimension la mobilité est nécessaire pour la qualité de vie. Mais elle permet de vivre certains moments qui dans le monde actuel ne peuvent souvent pas être vécus autrement. Ainsi des moments pour soi, où l'on ne fait rien, où l'on est un peu dans ses pensées, l'intimité proposée par une voiture, sont des moments appréciés, mais peu valorisés par la société: la mobilité offre un espace à ces moments-ci. Ceci pourrait également expliquer que beaucoup de personnes sont prêtes à mettre toujours plus d'investissements (en temps et argent) dans la mobilité.

L'amélioration qualitative des trajets, par l'augmentation du confort et la possibilité de les combiner avec des activités, contribue certainement aussi à l'augmentation de la mobilité. Toutefois les personnes que nous avons interrogées ne semblent pas accorder trop d'importance à ce fait. L'idée de flexibilité est néanmoins présente: elle caractérise notamment le fait pourquoi la majorité des personnes privilégie la voiture. En revanche en ce qui concerne d'autres formes de flexibilité, elle ne semble pas être recherchée. Dans le cadre du domicile des aspects de flexibilité – au niveau des usages ou des personnes qui y vivent à des moments différents (nombre changeant d'enfants etc...) – n'est pas mise en valeur. La faible pratique du travail à domicile, que ce soit volontaire ou non, témoigne également de cette situation. Cette opposition – flexibilité dans le mouvement, régularité dans le lieu – nous paraît caractéristique pour le vécu des personnes interrogées et l'est peut-être en général pour la condition des territoires intermédiaires.

Dans ce sens aussi, l'ancrage territorial n'a pas d'effet de diminution sur la mobilité; il nous semble même que c'est plutôt le contraire. Il convient ici de préciser ce que nous pouvons entendre par la notion d'ancrage. Parmi nos interlocuteurs, plutôt qu'un vécu lié à un territoire pour des raisons matérielles, nous pouvons souvent observer un attachement territorial social ou affectif, à une échelle locale ou régionale, qui motive souvent le choix du domicile. Cette même région n'offre cependant pas la possibilité d'un travail, et souvent ce n'est pas non plus recherché. Les personnes acceptent donc une mobilité accrue pour maintenir un ancrage dans un lieu.

A travers cette recherche, nous obtenons finalement une certaine relativisation de l'image du citadin qui s'installe à la campagne. Il existe, bien sûr, notamment dans les résultats de l'enquête quantitative. Mais la plupart des personnes interrogées ont déjà vécu dans la région, avant leur changement de domicile; d'autres ont déjà vécu dans une commune d'agglomération. D'autres encore ont grandi ou vécu dans la région des trois lacs auparavant. Nous observons des regroupements familiaux où l'un des partenaires rejoint le domicile de l'autre. Mais surtout si l'on se retrouve à la campagne c'est pour leur avantage individuel qui ne se propose pas en ville à ces personnes. Si les personnes y trouvaient leurs avantages, elles les saisissent.

Nous pouvons finalement nous demander si la condition des territoires intermédiaires produit une mobilité plus importante qu'un autre mode territorial. Ce n'est pas notre enquête qui peut donner la réponse à cette question. Nous constatons une part plus importante de l'usage de la voiture que dans les villes centres. Elle permet de parcourir des distances plus importantes et d'éviter la perte de temps par des changements modaux. L'usage de la voiture est notamment critiqué à cause de son faible rendement énergétique et écologique. Mais que penser de l'expansion du trafic ferroviaire, améliorant surtout les connexions entre les villes? Est-il plus écologique de faire 200

kilomètres de train ou 50 kilomètres en voiture par jour? Il est de ce point de vue pas évident de considérer la population des territoires intermédiaires comme plus mobiles, car les possibilités de proximité des villes centres ne sont pas forcément exploitées.

### 6.3.3 Mobilité et régulation: quels moyens, quels objectifs?

Si les conditions actuelles de mobilité sont vécues positivement, il n'est pas dit que cette situation durera pendant les prochaines années. En effet le phénomène de la «ville émergente», la diffusion de l'habitat dans la campagne et la mobilité qui y est liée a passé à travers une croissance rapide ces dernières années. Si elle continue au même rythme, la densité de population atteindra un stade où les avantages actuels risquent d'être détériorés.

En traversant ces territoires en voiture, l'on observe une multitude de petits chantiers par lesquels les communes cherchent à adapter l'infrastructure routière à la nouvelle circulation. En effet certains villages n'ont pas encore été équipés même de trottoirs continus: avec l'accroissement de la circulation, la sécurité des piétons n'est plus garantie. La construction de trottoirs, de ralentisseurs, d'îlots d'articulation, le dessin de passages piétons etc. sont ainsi les premiers signes dans le paysage d'une nouvelle réalité territoriale. On ne s'étonnera pas aussi de voir de plus en plus de routes barrées à la circulation pour éviter le phénomène des «parcours détournés»<sup>16</sup> et pour limiter les émissions de bruit. Mais, au-delà de ces interventions, à la fois ponctuelles et omniprésentes, les enjeux en matière de mobilité et en aménagement du territoire dans l'ensemble risquent d'être plus grands encore.

Pour réguler en matière de mobilité, il existe en quelque sorte deux approches: celle d'une action dans le domaine, et celle préventive où on cherche à éviter une mobilité par le rapprochement des lieux en question. La construction d'infrastructures n'est plus considérée comme une solution, mais ne produit que le déplacement des problèmes. Les aménagements décrits ci-dessus permettent un effet petit, et immédiat, mais qui ne répond pas au fond aux problèmes auxquels est confrontée la localité. Des infrastructures plus lourdes, tels des contournements de villages, des nouvelles voies rapides, le doublage de tracés de chemin de fer, ou la mise en service d'un tram, sont beaucoup plus coûteux et rencontreront – avec l'occupation plus dense du sol – de plus en plus d'opposition. Dans le but préventif, la mixité des usages n'a pas pour autant réduit la mobilité: le fait que la possibilité de proximité est offerte n'a pas eu un effet énorme.

Quel effet aurait une taxation et un prix beaucoup plus élevé de l'essence, propos écologiste majeur, sur les territoires intermédiaires? Quel effet des péages urbains comme récemment introduit à Londres? Mais quel effet aussi le ralentissement des trajets à cause de l'augmentation de la circulation? Le style de vie actuel est-il remis en question? Probablement pas. On assisterait plutôt à une optimisation des économies individuelles déjà faisables, comme l'usage de petits véhicules, le partage des véhicules, le travail à domicile ou une meilleure exploitation du potentiel des vingt-quatre heures de la journée. Il est certain par ailleurs qu'avec la croissance démographique continue dans les territoires intermédiaires on verra également de plus en plus de pression en faveur d'une amélioration des offres publiques.

---

<sup>16</sup> inspiré de l'allemand *Schleichwege*, parcours à côté des voies indiquées, choisis par les locaux pour contourner des embouteillages.

## 7. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE CAS

Des scénarios, voire des visions d'avenir pour le Pays des Trois Lacs? Cette démarche ne paraît pas si facile. Alors qu'Expo.02 est terminée, la Suisse semble de nouveau se concentrer sur ses deux espaces métropolitains majeurs, Zurich et Lausanne-Genève, tels que la nouvelle géographie urbaine les dessine.

Notre recherche amplifie cette situation paradoxale entre le Pays des Trois Lacs en tant que centralité autonome et en tant que région marginale. La thématique de l'intermédiaire a motivé notre choix d'un territoire entre les villes. Soulignons à cette occasion qu'entre les villes ne veut pas forcément dire à l'écart des villes. Les qualités urbaines peuvent être identifiées autant dans ces territoires eux-mêmes où elles apparaissent de manière fragmentée que par la bonne accessibilité et la proximité des villes que les habitants retrouvent dans leur quotidien.

Les *Urban Outskirts* que nous avons coutume d'observer et d'étudier correspondent en général à des paysages déjà assez fortement urbanisés qui subissent une pression importante de développement générée par une grande ville et son ensemble métropolitain. Nous ne sommes pas en mesure d'imaginer le Pays des Trois Lacs de la même manière, alors que l'augmentation des surfaces construites et la croissance démographique sont tout à fait comparables, voire plus élevées encore, en termes relatifs. L'autonomie morphologique et politique des communes reste forte. Ce n'est pour l'instant qu'à quelques endroits que nous pouvons observer des phénomènes d'agglomération.

Par ailleurs les agglomérations des grands centres urbains ont souvent fait l'objet de conceptions urbanistiques, en Suisse dès la période d'après-guerre, inspirées par le courant moderne, ce qui aujourd'hui oriente notre perception de ces espaces: nous comprenons le paysage contemporain aussi en le positionnant par rapport à ces conceptions urbanistiques et l'interprétons soit en les condamnant soit en reconnaissant leur mérite par rapport aussi à un contexte historique, social et économique particulier. Quoi qu'il en soit, le Pays des Trois Lacs n'a jamais été tellement influencé par ce genre de schémas directeurs; en revanche il a subi au 19<sup>e</sup> siècle déjà l'aboutissement d'un grand projet territorial, la correction des eaux du Jura: celui-ci a été réalisé selon un plan qui détermine toujours le paysage. Si nous nous faisons l'avocat du diable, ne faudrait-il pas considérer le Pays des Trois Lacs comme plus civilisé, car on s'y est donné les moyens de faire aboutir une vision territoriale à une échelle importante, comparé aux périphéries urbaines où les visions territoriales ne se concrétisent pas? Ou ce constat ne renvoie-t-il pas à une interrogation quant à la légitimité politique des interventions dans un grand territoire, correspondant à un genre encore possible au 19<sup>e</sup> siècle et devenu impossible par la suite?

La correction des eaux n'a certainement jamais été un projet urbain, au sens social et démocratique du terme, mais un projet d'ingénieur proposant une solution technique à des problèmes environnementaux. Aujourd'hui, tout en gardant ses fonctions, elle n'a aucun impact sur les forces politiques à l'œuvre et le vécu quotidien dans ce territoire. La démarche sectorielle ou individuelle est relevée par l'ensemble de nos investigations. Alors que dans le cadre de la mobilité et de l'analyse morphologique elle est souvent mise en évidence, la recherche sur les réseaux montre comment les acteurs cherchent à dépasser ce stade pour aller vers des fonctionnements collectifs. Et pourtant, les démarches restent relatives aux activités spécialisées, et nous doutons que ce potentiel puisse créer des liens durables.

Par certains aspects, le Pays des Trois Lacs semble facilement identifiable, par d'autres cette unité territoriale n'a aucun sens. De ce point de vue il s'agit également d'un territoire flexible ou circonstanciel. Cette manière de s'approprier un espace pourrait devenir une caractéristique majeure des territoires intermédiaires. Les réseaux, et plus



particulièrement la structure de collaboration d'Helvétie-Cité, nous amènent aussi à prendre des distances face à une représentation du territoire-surface. Cette dernière formulerait de fausses attentes par rapport à la délimitation du périmètre ou par rapport à la structure d'échange relative aux administrations et niveaux politiques existants. Les démarches de réseaux concernent beaucoup plus une sphère relationnelle dans laquelle la prise de connaissance réciproque, le partage d'expériences et les processus d'apprentissage dominant.

En cherchant toujours à estimer la portée du Pays des Trois Lacs, c'est finalement la portée de la notion de pays elle-même que nous pourrions interroger. S'agit-il d'un label touristique qui met en valeur un atout paysager dans l'unique but de sa commercialisation? Peut-il former un ensemble régional qui obtient des compétences plus formelles, par exemple en ce qui concerne la collaboration intercommunale, comme c'est le cas dans des campagnes en France? La dimension paysagère d'un pays peut-elle avoir une influence positive sur la gestion de l'environnement? Y a-t-il finalement un potentiel d'identité que les habitants peuvent et veulent s'approprier de manière à s'engager pour un pays? Dans l'ensemble nous n'observons pas d'usage de ce terme en Suisse qui dépasserait le caractère touristique. Et si nous nous rappelons le contexte d'Expo.02 nous pouvons nous demander quel autre intérêt les promoteurs de ce terme auraient pu avoir. Pourtant, la comparaison avec le contexte de l'Union européenne semble révélateur d'une définition régionale à travers la notion de pays: elle permet d'obtenir des subventions de développement auprès des instances européennes. En Suisse nous observons une situation comparable avec la politique des agglomérations favorisée par la Confédération depuis quelques années: là-aussi la constitution d'agglomérations au sens d'une structure supracommunale devient un enjeu majeur afin d'obtenir des subventions, notamment en matière de transports. Le fait est que par rapport au Pays des Trois-Lacs et aux territoires qui présenteraient des caractéristiques analogues, il n'y a pas encore de politique ou de projet qui leur seraient expressément consacrés.

Imaginons que les tendances actuelles perdurent: quel sera alors le paysage des Trois Lacs d'ici 2040? Devons-nous nous attendre à une ville linéaire le long du Jura, allant d'Yverdon à Soleure, en intégrant Neuchâtel, Bienne et Granges, avec une bretelle vers La Chaux-de-Fonds? Grâce aux améliorations des réseaux de transport (une autoroute continue, des trains intervilles circulant toutes les vingt minutes, une nouvelle liaison ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, un réseau express régional), ces villes réussissent à renforcer leurs qualités. Dans les municipalités le long des voies de communication et sur les hauteurs du Jura qui disposent d'une bonne exposition au soleil nous observons le développement de l'habitat individuel. Les spécificités de chaque ville sont revalorisées et deviennent porteuses d'identité pour cet ensemble régional. Les habitants circulent à l'intérieur de cet espace: on habite le bord du lac de Bienne pour travailler à La Chaux-de-Fonds, on habite le Locle pour travailler à Granges, on habite Soleure et étudie à Neuchâtel, ou on habite Yverdon et étudie à Bienne. De l'autre côté du lac de Neuchâtel, et toujours en 2040, un autre paysage se dessine. Toute infrastructure ayant besoin de beaucoup de surface ou produisant des nuisances sonores et environnementales fait de la Broye son lieu préféré. Tandis que les lignes de chemin de fer Lausanne-Berne et Yverdon-Soleure sont saturées à cause de la demande de plus en plus élevée du transport de personnes, les trains de marchandises sont obligés d'emprunter la liaison de seconde catégorie Yverdon-Payerne-Lyss. L'aérodrome militaire de Payerne, devenu obsolète pour la défense nationale et en quête d'une nouvelle rentabilité, est transformé en aéroport de fret à vocation nationale. Des dépôts, des supermarchés, des parcs de loisir et des boîtes de nuit s'alignent à proximité de l'autoroute. Ils sont voisins avec une agriculture intensive, la seule et la dernière de la Suisse. Alors que dans les parties collineuses du plateau et les montagnes toute production alimentaire est devenue déficitaire et que les agriculteurs soignent essentiellement la biodiversité, via les paiements directs, les plaines du Pays des Trois Lacs multiplient le tout agricole. L'agriculture techniciste, intégrant les dernières innovations en matière de génie génétique et de production hors sol d'une part, le

maraîchage biologique d'autre part font preuve de compétitivité au point de limiter la zone d'activités décrite ci-dessus aux alentours de l'aéroport de Payerne et des échangeurs d'Avenches et de Morat et de renvoyer la construction des maisons individuelles aux premiers coteaux collineux entourant la plaine. La rive Sud du lac de Neuchâtel est divisée en trois parties: alors qu'à la hauteur d'Estavayer-le-Lac nous observons un débordement des pratiques de loisirs organisées, à travers un immense parc aquatique, les zones marécageuses au sud et au nord deviennent des espaces protégés à long terme où la biodiversité actuelle est maintenue, voire renforcée. Le tourisme doux y fait ses preuves, en attirant plus de visiteurs que les règles de protection ne sont en mesure d'accorder.

Nous pouvons imaginer ce genre de scénarios extrêmes, tel que l'agence d'urbanisme néerlandaise MVRDV les dessine dans ses images de synthèse où est simulée la Suisse future (MVRDV 2003). Bien qu'elles choquent souvent, ces images révèlent des potentiels qui existent et qui pourraient être mieux exploités. Probablement il faut s'attendre à ce que la mixité et le patchwork territoriaux, en tant que résultat de la politique d'aménagement organisée au niveau communal, continue de marquer le paysage suisse, et donc aussi celui du Pays des Trois-Lacs.

L'image négative d'un espace qui accueille tout ce qui ne trouve pas sa place dans les grandes métropoles serait-elle plus juste? En fin de compte on peut tout à fait se demander en quoi cette image est vraiment négative. Les exemples de Berlin ou de la Ruhr ont montré à quel point des friches et des terrains délaissés ont été investis au point de devenir des lieux branchés. Le Silver-Club<sup>17</sup> n'est peut-être qu'un usage pionnier destiné à se généraliser rapidement.

---

<sup>17</sup> Boîte de nuit à Payerne fréquentée par les amateurs de techno de toute la Suisse.

## 8. ANNEXES

### 8.1 Liste des abréviations

ADNV	Association pour le développement du Nord Vaudois
ASPO	Association suisse pour la protection des oiseaux
ATB	Association touristique de la Broye
ATER	Association touristique d'Estavayer-le-Lac et région
BSG	Bielersee Schifffahrts Gesellschaft
COREB	Communauté régionale de la Broye
EM	Espace Mittelland
GEG	Groupe d'étude et de gestion de la Grande Cariçaie
HIB	Hôpital intercantonal de la Broye
HPM	Human Powered Mobility
LNM	Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat S.A.
OPED	Office de la protection des eaux et de la gestion des déchets du canton de Berne
OPEN	Office de la protection de l'environnement du canton de Fribourg
OT	Office du tourisme
SSH	Société suisse des hôteliers
SOPE	Service cantonale de la protection de l'environnement du canton de Neuchâtel
TouLaRe	Tourismus Landwirtschaft Region Seeland

## 8.2 Liste des personnes interrogées

Buob Stefan	ExoRegio
Cappis Eric	Espace Mittelland, Berne
Chapuis Claudine	Office du tourisme de Bienne-Seeland
Luthi Thierry	Viticulteur, Cressier
Mürset Jean-Pierre	Négociant en vin, Münchenbuchsee
Riba Michel	Hôtelier-restaurateur, Anges
Roggo Pierre	Acqua Nostra, Payerne
Savoy Nicolas	Office du tourisme d'Estavayer-le-Lac
Schaer Urs	Projet Expo.02 Human Powered Mobility, Berne
Schneider Eric	ArtCanal, Le Landeron
Strehler Perrin Catherine	Grande Cariçaie, Yverdon
Streiff Philippe	Office du tourisme de Neuchâtel
Turrian François	Centre La Sauge, Cudrefin
Wenger Fred	Institut d'architecture de l'Université de Genève
Wicht Denis	Directeur de la compagnie de navigation des lacs de Neuchâtel et Morat
Zaugg Georges	Directeur du festival du Jura, Courgenay

### 8.3 Questionnaire type pour l'étude de la mobilité des habitants

#### Questions générales:

**Composition du ménage:** Nombre d'adultes (plus de 18 ans): .....  
Nombre d'enfants: .....

Nombre et type de **véhicules** du ménage:

..... voitures ..... vélos  
..... motos /scooters ..... autre  
..... mobylettes

Nombre et type d'**abonnements de transport public** au sein du ménage:

..... Abonnements généraux (y compris Voie 7)  
..... Abonnements demi-tarif  
..... Abonnements pour les transports régionaux

Nombre d'**abonnements téléphoniques** au sein du ménage:

..... lignes fixes ..... appareils portables (natel)

Accès **Internet** depuis votre domicile:  oui  non

Commune de votre **domicile précédent**: .....

Etes-vous  **propriétaire** ou  **locataire** de votre habitat?

Comment avez-vous **découvert** votre commune de domicile?

- connaissance personnelle  recherche personnelle  
 lien familial  autre: .....  
 régie ou courtier immobilier

Quelle est **la raison principale** qui a motivé le choix de votre domicile actuel?

- Calme  Proximité du travail  
 Proximité de la nature  autre:  
 Proximité de la famille

**Première personne du ménage:****Profession exercée ou formation suivie actuellement:** .....

Indiquez dans le tableau ci-dessous, pour vos différentes activités, la régularité de leur pratique, le lieu de l'activité ainsi que le ou les moyen(s) de transport que vous utilisez pour y accéder:

Type d'activité:	Combien de fois	Lieu(x) de l'activité:	Moyen(s) de transport
Travail 1 ou école:	par semaine:		
Travail 2 ou école:	par semaine:		
Formation continue:	par semaine:		

Achats alimentaires quotidiens (petites courses):	par semaine:		
Achats alimentaires hebdomadaires (grandes courses):	par semaine:		
Autres achats (shopping):	par mois:		

Activité sportive 1: .....	par semaine:		
Activité sportive 2: .....	par semaine:		
Hobby, loisir 1: .....	par semaine:		
Hobby, loisir 2: .....	par semaine:		
Engagement politique, social, activité bénévole:	par mois:		

Sortir le soir: rencontrer des amis, boire un verre:	par mois:		
Cinéma:	par mois:		
Spectacles (théâtre, musique):	par mois:		
Exposition / curiosité:	par mois:		

Visites à la famille, aux amis:	par mois:		
Maison de vacances, résidence secondaire:	par mois:		

Combien de fois par année **prenez-vous l'avion**? .....

**Travaillez-vous** à domicile?  oui  non

Si oui, combien de jour(s) par semaine? .....

De façon générale, consacrez-vous **plus de temps aux déplacements qu'il y a dix ans**?

- Oui, j'y consacre plus de temps
- C'est à peu près la même chose
- Non, j'y consacre moins de temps

Comment appréciez-vous **vos trajets quotidiens** (plusieurs réponses possibles)?

- C'est un moment pour moi tout(e) seul(e)
- Ça permet de couper, de se changer les idées
- J'ai du temps pour lire, pour téléphoner, pour travailler
- C'est un moment stressant
- Je rencontre des amis, des camarades
- J'aime bien conduire
- C'est du temps perdu
- Le réseau routier est dégradé, congestionné
- Les transports publics sont bondés
- Autres arguments:

Quel est l'argument-clef qui explique **le choix de votre moyen de transport** principal?

Je prends le/la/les .....,  
car.....

## 8.4 Résultats statistiques du questionnaire

Tableau 1: questionnaires envoyés et retours

Commune	Date d'envoi	Nb envois	Retours	Nb individus ayant participé	Taux de réponse
Vinelz	25.11.02	128	23	41	18.0%
Le Landeron	25.11.02	442	87	168	19.7%
Cressier	27.11.02	420	67	131	16.0%
Ried	27.11.02	138	17	40	12.3%
Chiètres	29.11.02	350	62	106	17.7%
Orme y	07.01.03	64	15	32	23.4%
Haut-Vully	07.01.03	202	57	117	28.2%
Total		1744	328	635	18.8%

Tableau 2: véhicules et abonnements de transport public

	Voitures	Voitures/ménage	Motos & scooters	M's & ss/ménage	Mobylette	Vélo	Abo général	Demi-tarif	Abo. régional
Ried	20	1.33	0	-	2	34	1	8	2
Orme y	22	1.47	6	0.4	0	22	3	10	0
Haut-Vully	101	1.77	3	0.05	0	122	7	46	4
Vinelz	32	1.39	4	0.17	1	52	2	21	0
Chiètres	94	1.40	20	0.3	11	151	20	51	11
Landeron	125	1.44	14	0.16	5	152	10	54	16
Cressier	95	1.44	19	0.29	3	105	4	21	12
Total	489		66		22	638	47	211	45
Moyenne		1.48		0.2					



Tableau 3: abonnements téléphoniques et internet

	Téléphone fixe	Tél. portable	Nb portables/ps.	Nb abonnements/ps.	Nb abo's/ménage	Internet à domicile oui	Internet à domicile non	% Ménages avec internet
Ried	16	23	0.5	0.9	2.6	10	5	66.67%
Ormev	22	23	0.6	1.2	3.0	12	3	80.00%
Haut-Vully	78	91	0.7	1.2	3.0	40	14	70.18%
Vinelz	26	23	0.5	1.1	2.1	15	8	65.22%
Chiètres	78	103	0.6	1.0	2.7	53	12	79.10%
Landeron	87	131	0.6	1.0	2.5	58	29	66.67%
Cressier	70	85	0.5	0.9	2.3	40	26	60.61%
Total	377	479				228	97	69.09%
Moyenne			0.6	1.0	2.6			

Tableau 4: part des propriétaires et locataires

	propriétaire	locataire	Total des réponses
Ried	60.00%	40.00%	40
Ormev	64.29%	35.71%	32
Haut-Vully	59.65%	40.35%	117
Vinelz	56.52%	43.48%	41
Chiètres	34.33%	65.67%	106
Landeron	29.89%	70.11%	168
Cressier	27.27%	72.73%	131
Total	40.12%	59.88%	635

Tableau 5: «Comment avez-vous connu votre domicile?»

	connaissance personnelle	lien familial	contacts impersonnels	autre	Total des réponses
Ried	17%	56%	11%	17%	15
Ormev	19%	13%	63%	6%	15
Haut-Vully	20%	22%	51%	7%	57
Vinelz	23%	27%	38%	12%	23
Chiètres	15%	25%	57%	3%	67
Landeron	26%	20%	46%	8%	87
Cressier	15%	25%	43%	16%	66
Total	20%	30%	39%	9%	330

Tableau 6: «Quelle était la raison du choix du domicile?»

	Proximité du travail	Proximité de la famille	Le Calme	L'Environnement naturel	autre	Total des réponses
Ried	27%	50%	5%	14%	5%	15
Ormev	14%	9%	32%	32%	14%	15
Haut-Vully	11%	10%	34%	22%	23%	57
Vinelz	18%	10%	23%	30%	20%	23
Chiètres	30%	17%	11%	13%	28%	67
Landeron	29%	18%	15%	12%	26%	87
Cressier	28%	12%	24%	17%	19%	66
Total	24%	15%	21%	18%	22%	330

Tableau 7: domicile précédent

	Région des Trois Lacs	Berne agglo.	Fribourg agglo.	Neuchâtel	Bienne	autres	pas de réponse	Total réponses
Ried	10	2	1	0	0	2	0	15
Ormev	4	7	0	0	0	2	2	15
Haut-Vully	21	12	3	9	4	6	2	57
Vinelz	12	3	0	1	1	6	0	23
Chiètres	25	27	1	0	1	10	3	67
Landeron	0	2	0	53	8	22	2	87
Cressier	0	0	0	52	3	9	2	66
Total	72	53	5	115	17	57	11	330

Tableau 8: mobilité domicile – travail: nombres absolus et pourcentages de mouvements depuis les communes vers les différentes aires d'influence

Nb absolus	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	14	11	7	0	0	2	4
Ormev	7	9	13	0	0	0	2
Haut-Vully	16	29	27	12	6	1	4
Vinelz	5	9	7	0	2	3	3
Chiètres	23	19	47	5	3	1	1
Le Landeron	13	2	8	0	75	22	10
Cressier	41	3	1	5	57	3	7

Pourcentages	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	37%	29%	18%	0%	0%	5%	11%
Ormev	23%	29%	42%	0%	0%	0%	6%
Haut-Vully	17%	31%	28%	13%	6%	1%	4%
Vinelz	17%	31%	24%	0%	7%	10%	10%
Chiètres	23%	19%	47%	5%	3%	1%	1%
Le Landeron	10%	2%	6%	0%	58%	17%	8%
Cressier	35%	3%	1%	4%	49%	3%	6%

Tableau 9: mobilité pour les grandes courses et le shopping: nombres absolus et pourcentages de mouvements depuis les communes vers les différentes aires d'influence

Nb absolus	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	0	20	11	3	0	0	0
Ormev	0	17	11	5	0	0	0
Haut-Vully	0	43	45	21	66	6	4
Vinelz	9	9	11	0	14	8	1
Chiètres	13	13	65	9	25	1	0
Le Landeron	17	3	9	0	161	51	1
Cressier	2	3	2	0	110	14	0

Pourcentages	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	0%	59%	32%	9%	0%	0%	0%
Ormev	0%	52%	33%	15%	0%	0%	0%
Haut-Vully	0%	23%	24%	11%	36%	3%	2%
Vinelz	17%	17%	21%	0%	27%	15%	2%
Chiètres	10%	10%	52%	7%	20%	1%	0%
Le Landeron	7%	1%	4%	0%	67%	21%	0%
Cressier	2%	2%	2%	0%	84%	11%	0%

Tableau 10: mobilité pour le sport et les loisirs: nombres absolus et pourcentages de mouvements depuis les communes vers les différentes aires d'influence

Nb absolus	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	25	7	2	0	0	0	1
Ormev	14	9	9	0	0	0	1
Haut-Vully	47	33	5	4	7	2	13
Vinelz	19	14	1	0	5	5	6
Chiètres	70	28	35	3	1	1	2
Le Landeron	58	10	1	0	75	5	13
Cressier	38	8	0	2	64	5	6

Pourcentages	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	71%	20%	6%	0%	0%	0%	3%
Ormev	42%	27%	27%	0%	0%	0%	3%
Haut-Vully	42%	30%	5%	4%	6%	2%	12%
Vinelz	38%	28%	2%	0%	10%	10%	12%
Chiètres	50%	20%	25%	2%	1%	1%	1%
Le Landeron	36%	6%	1%	0%	46%	3%	8%
Cressier	31%	7%	0%	2%	52%	4%	5%

Tableau 11: mobilité pour la sortie et les activités culturelles: nombres absolus et pourcentages de mouvements depuis les communes vers les différentes aires d'influence Sortir et culture

Nb absolus	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	2	19	12	3	3	3	7
Ormev	1	10	13	2	0	0	2
Haut-Vully	10	29	37	22	32	4	22
Vinelz	0	4	14	0	3	3	6
Chiètres	10	27	72	7	7	7	14
Le Landeron	18	0	7	1	94	14	24
Cressier	10	5	4	3	60	9	17

Pourcentage	Commune	3 Lacs + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Ried	4%	39%	24%	6%	6%	6%	14%
Ormev	4%	36%	46%	7%	0%	0%	7%
Haut-Vully	6%	19%	24%	14%	21%	3%	14%
Vinelz	0%	13%	47%	0%	10%	10%	20%
Chiètres	7%	19%	50%	5%	5%	5%	10%
Le Landeron	11%	0%	4%	1%	59%	9%	15%
Cressier	9%	5%	4%	3%	56%	8%	16%

Tableau 12: totaux absolus et totaux pondérés des déplacements depuis les communes du Haut-Vully, de Chiètres et du Landeron

Haut-Vully	Commune	3 L + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Total déplacements	111	192	142	73	130	15	92
Total pondéré	86	149	110	57	101	12	71

Chiètres	Commune	3 L + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Total déplacements	151	113	250	29	40	14	63
Total pondéré	129	97	214	25	34	12	54

Le Landeron	Commune	3 L + Broye	Berne	Fribourg	Neuchâtel	Bienne	Autres
Total déplacements	202	21	34	1	514	112	126
Total pondéré	109	11	18	1	278	60	68

Tableau 13: mouvements depuis les communes dans la région et vers les agglomérations urbaines

	Total commune+région	Total agglomérations
Ried	324	138
Ormev	263	204
Haut-Vully	235	279
Vinelz	235	217
Chiètres	226	285
Le Landeron*	162	315
Cressier*	158	264

\* les déplacements vers Cornaux, La Neuveville, Lignièrès et respectivement Cressier et le Landeron sont comptés dans la rubrique région.

Tableaux 14: Relations des communes vers les villes centre et les agglomérations

14a: pour le travail: vers/de Berne:

Commune	Commune de Berne	Autres communes de l'agglo. bernoise:
Ormev	9	2
Haut-Vully	21	4
Chiètres	34	13
Total	64	19

14b: pour le travail: vers/de Neuchâtel:

Commune	Commune de Neuchâtel	La Chaux-de-Fonds	Autres communes de l'agglo. neuchâteloise:*
Haut-Vully	0		3
Le Landeron	43	6	34
Cressier	15	2	39
Total	58	8	76

\* sans La Chaux-de-Fonds

14c: domicile précédent Berne:

Commune	Berne ville centre	Autres communes de l'agglo. bernoise:
Ormev	2	5
Haut-Vully	8	3
Chiètres	10	13
Total	20	21

## 14d: domicile précédent Neuchâtel:

Commune	Commune de Neuchâtel	de Une commune de l'agglo. neuchâteloise*:
Haut-Vully	3	6
Le Landeron	14	28
Cressier	9	34
Total	26	68

\* sans La Chaux-de-Fonds

Tableau 15: modes de transports choisis en fonction des activités pour la commune de Chiètres, nombres absolus et pourcentages

Modes de transport	Voiture	Train	Vélo	à pied	autres
Travail	68	27	15	13	3
Petites courses	51	1	34	1	16
Grandes courses	46	25	0	1	0
Sport	55	8	16	4	0
Loisir	5	0	0	2	0
Sortir	83	24	3	3	3
Famille	85	11	3	5	2
Total	393	96	71	29	24

Modes de transport	Voiture	Train	Vélo	à pied	autres
Travail	54%	21%	12%	10%	2%
Petites courses	50%	1%	33%	1%	16%
Grandes courses	64%	35%	0%	1%	0%
Sport	66%	10%	19%	5%	0%
Loisir	71%	0%	0%	29%	0%
Sortir	72%	21%	3%	3%	3%
Famille	80%	10%	3%	5%	2%
Total	64%	16%	12%	5%	4%

Tableau 16: Combien de jours par semaine travaillez-vous à domicile?

	jamais	1 à 2 j./semaine	3 à 5 j./semaine	pas de réponse	Total des réponses
Ried	38%	18%	23%	23%	40
Ormev	41%	22%	25%	13%	32
Haut-Vully	62%	12%	18%	8%	117
Vinelz	59%	15%	12%	15%	41
Chiètres	45%	21%	29%	5%	106
Landeron	73%	5%	8%	14%	168
Cressier	64%	3%	6%	27%	131
Total	60%	12%	15%	12%	635

Tableau 17: Consacrez-vous plus ou moins de temps à vos déplacements qu'il y a dix ans?

	consacre + au déplacement	y consacre un temps égal	y consacre moins de temps	pas de réponse
Ried	18%	10%	10%	63%
Ormev	31%	25%	31%	13%
Haut-Vully	52%	19%	19%	10%
Vinelz	24%	10%	20%	46%
Chiètres	24%	20%	20%	37%
Landeron	21%	22%	9%	48%
Cressier	18%	16%	15%	51%
Total	27%	18%	16%	39%



## 8.5 Bibliographie

- AUBORT M.-N. 1996. *La Grande Cariçaie entre mésanges à moustaches et ski nautique : information relative aux zones naturelles de la rive Sud du lac de Neuchâtel. Impact sur les usagers et leurs pratiques*. Yverdon-les-Bains: GEG.
- DUBOIS-TAINE G. (éd.) 2002. *Outskirts of European Cities: State of the Art Report*. Brussels: European Commission/Cost Action C10.
- DUBOIS-TAINE G. et CHALAS Y. (éds) 1997. *La ville émergente*. La Tour d'aigues: éd. de l'Aube.
- KUSTER J. et MEIER R. 2000. *La Suisse urbaine: évolution spatiale et structure actuelle*. Berne: Office fédéral du développement territorial.
- MVRDV. 2003. On Switzerland. Eisinger Angelus & Schneider Michel (Hrsg.), *Stadtland Schweiz*. Zürich/Basel: Avenir Suisse/Birkhäuser.
- OPED (Office de la protection de l'environnement et la gestion des déchets du canton de Berne), OPEN (Office cantonal de la protection de l'environnement du canton de Fribourg) et SCPE (Service cantonal de la protection de l'environnement du canton de Neuchâtel (éd.)). 2001. *3 Lacs, 3 Cantons, 1 Vision*. Berne, Fribourg, Neuchâtel: OPED, OPEN, SCPE.
- OSWALD F. 2004. *Helvétici-Cité: Das Projekt «Netzstadt Drei-Seen-Land». Fallstudie zur urbanen Gestaltung des Territoriums*. Zürich: vdf-Hochschulverlag.
- OSWALD F. et BACCINI P. 2003. *Netzstadt*. Basel: Birkhäuser
- REGLI S. 1999. *Enjeux territoriaux d'un projet de création de réserves naturelles dans la Grande Cariçaie (Sud du Lac de Neuchâtel). Le cas des communes de Cheseaux-Noréaz, Chabrey, Champmartin et Cudrefin*. Neuchâtel: Université de Neuchâtel, Mémoire de licence.
- RUEGG J. et KOCH M. (dir.) 2004. *Limmattal*. Rapport de recherche. Freiburg / Lausanne / Zürich: Departement der Geowissenschaften / CEAT / Büro Z.
- SIEVERTS T. 1997. *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Braunschweig und Wiesbaden: Vieweg Verlag.
- Documentation Helvetici-Cité, Forums 1 et 2, 2002/2003.

### Sites web:

- Aquanostra, [www.aquanostra.ch/sections/trois\\_lacs/default.htm](http://www.aquanostra.ch/sections/trois_lacs/default.htm), consulté le 10 novembre 2002.
- Bernmobil, [www.bernmobil.ch](http://www.bernmobil.ch), consulté le 15 avril 2003
- OFEFP/BUWAL, <http://www.umwelt-schweiz.ch/buwal/de/>, consulté le 15 novembre 2004.
- Communauté Don Camillo, <http://www.montmirail-doncamillo.ch>, consulté le 15 novembre 2004.
- COREB, <http://www.coreb.ch/Coreb04/Page0405.htm>, consulté le 10 novembre 2002.
- Espace Mittelland, <http://www.stat-em.ch/Default.asp>, consulté le 10 novembre 2002.
- Groupe d'étude et de gestion de la Grande Cariçaie, <http://www.grande-caricaie.ch/>, consulté le 15 mai 2003.

Kulturspur, <http://www.kulturspur.ch/schule/sek/fanel.htm>, consulté le 2 octobre 2003.

Marin Centre, <http://www.swiss-riviera.com/marin-centre>, consulté le 17 novembre 2004.

Petroplus SA, <http://www.petroplus.ch>, consulté le 15 novembre 2004.

Portail internet Broye, <http://www.infobroye.ch/>, consulté le 10 novembre 2002.

Seeland Online, [www.seeland.ch](http://www.seeland.ch), consulté le 10 octobre 2004.

Société pour la protection des rives du lac de Biemme,  
[http://www.vereinbielerseeschutz.ch/frame\\_bienvenue.htm](http://www.vereinbielerseeschutz.ch/frame_bienvenue.htm), consulté le 10 novembre 2002.

Transports neuchâtelois, [www.ondeverte.ch](http://www.ondeverte.ch), consulté le 25 mars 2003.

Trois-Lacs / Aare Seeland Mobil AG, <http://www.trois-lacs.ch/fr/home.html>, consulté le 15 mai 2003.