Ecoffey Florian_Julliat Anne-Sophie Schoenfeld Julie

La concertation

Etude de cas: le Métro M2

information ou concertation?

SOMMAIRE

Introduction p. 3

Contexte de travail p.3

Le projet du métro m2 p.4

Historique p.5

La concertation dans le projet p.6

- Processus d'élaboration p.7
- Place de la concertation dans le processus de planification p.7

Problématique p.7

Impact de la concertation p.7

- Du point de vue des associations p.7
- Du point de vue des responsables du projet p.10

Conclusion p.12

Sources p.13

INTRODUCTION

Dans le cadre du cours de Sociologie Urbaine de Messieurs Vincent Kaufmann et Nicolas Louvet, nous avons étudié le processus de concertation qui accompagne parfois les projets de moyenne et grande importance. Nous avons ainsi traité le processus historique qui a débouché sur le concept actuel, ses aspects théoriques et les diverses méthodologies que l'on peut y rencontrer.

Pour compléter ce bagage théorique, ce projet avait pour objectif d'étudier une situation concrète de concertation dans le cadre d'un projet urbanistique et d'analyser la démarche qui a été entreprise ainsi que la qualité du processus et des résultats finaux. Ce rapport retrace donc les grandes lignes du projet étudié, expose le processus de concertation qui y a été entrepris et tente de ressortir les résultats principaux de cette démarche.

CONTEXTE DE TRAVAIL

Le cadre de notre travail se situe dans le vaste chantier du nouveau métro M2 de la ville de Lausanne. Cette ville d'environ 120'000 habitants est une agglomération modeste au niveau européen mais reste malgré tout assez importante au niveau national. Il s'agit en effet d'un pôle universitaire et technique de première importance et de nombreux sièges d'organisations internationales y résident comme par exemple le CIO pour ne citer que la plus réputée.

D'un point de vue plus topographique, Lausanne est construite sur les flancs du Lac Léman. Elle se caractérise donc par d'importantes déclivités. La ville s'étend ainsi du bord du lac au haut de la ville, quelques 350 mètres plus haut. De part cette situation, on y rencontre souvent des ruelles étroites et escarpées notamment en son centre et les principaux axes de transports, perpendiculaires au sens de la pente, en font ses principales caractéristiques morphologiques.

Il est aisé de comprendre que la topographie de la ville a influencé fortement sur l'organisation de son réseau de transport. Par exemple, la traction « hippomobile » n'y étant pas possible, Lausanne fut équipée tardivement d'un service de tramways[1]. A l'image des Tramways de San Francisco, Lausanne est donc, de par sa topographie, condamnée à l'innovation en matière de transports.

Seul véritable axe du bas vers le haut, le funiculaire Ouchy – Gare CFF – Flon permet ainsi à de nombreux piétons de gagner rapidement en hauteur. Toutefois, au nord de la ville, c'est-à-dire en son point le plus haut, de nombreux et importants éléments urbanistiques ne sont pas encore reliés à ce réseau comme par exemple le Centre Hospitalier Universitaire Vaudois (CHUV).

[1] Exemple issu du livre « *Les Tramways lausannois* »

LE PROJET DU MÉTRO M2

Dans un contexte particulier et propre à la ville de Lausanne, le projet de métro M2 entreprend un projet tout à fait futuriste sur le plan national. Davide De Micheli, porte-parole de l'Office Fédéral des Transports (OFT) parle ainsi du projet comme « d'un défi pour nos ingénieurs, un produit technologique novateur et unique en Suisse, propre à la forte déclivité qui caractérise Lausanne»[2]. Il s'agit en fait de réaliser d'un important axe de transport dans le sens de la pente. Ce nouveau métro, au sens strict le premier de Suisse, permettra ainsi de relier le bord du lac, la gare centrale, le Flon, le centre ville, les Hôpitaux et le réseau autoroutier.

Ce vaste projet vise plusieurs objectifs. En premier lieu, il s'agit d'améliorer la desserte du couloir Est – Nord de la ville. En effet, cet axe est l'un des plus chargés de Lausanne tant au niveau des transports publics qu'au niveau du transport automobile privé. Ensuite, il contribue à l'application du plan de mesures pour la protection de l'air. Finalement, il permettra d'améliorer l'offre de transports notamment entre la gare centrale et le Flon, pôle commercial, culturel et de vie très important pour l'agglomération lausannoise.

Il va également restructurer et remodeler en profondeur l'esthétique de la ville de Lausanne aussi bien sur le tracé que dans ses environs avec un remaniement complet du réseau de trolleybus déjà en place actuellement. Il modifiera également de façon significative certains secteurs comme par exemple le Flon ou la Place de la Riponne. Finalement, il créera un nouvel élan urbanistique dans le secteur de Vennes et d'Epalinges ainsi qu'un espace vert entre la gare CFF et le bord du lac.

Le Métro M2 en chiffres

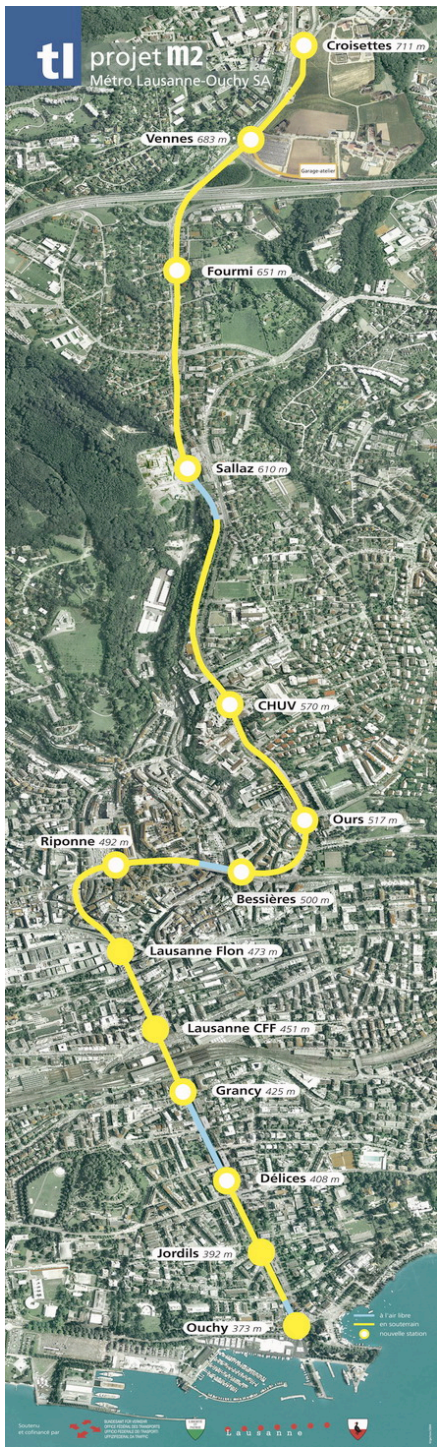
Longueur :	6km
Nombre de stations :	14
Altitude minimum :	365m (Ouchy)
Altitude maximum :	712m (Epalinges)
Pente moyenne :	5.8%
Pente maximum :	11.7% (entre la Gare CFF et le Flon).
Budget de départ :	590mio CHF
Nombre de véhicules :	15 rames (Construites par Alstom)

Estimation du volume annuel :
25mio de passagers

Un tel projet représente un réel défi urbanistique. Dans ce sens, Marc Badoux, ingénieur en chef du projet aux Transports lausannois, précise que « le premier défi est de réaliser une vaste infrastructure souterraine en milieu urbain ». Lausanne, ou tout du moins sa partie nord, verra ainsi évoluer, jusqu'en 2008, pas moins d'une quinzaine de chantiers parallèles. C'est également sur ce point que le projet de la capitale vaudoise se distingue. En effet, il n'est pas fréquent de voir un tel projet démarrer simultanément en plusieurs points. Le second défi du Métro M2 réside dans l'utilisation de différentes technologies de pointe. Ainsi, si le projet est complexe dans sa réalisation, on peut dire qu'il l'est aussi dans son fonctionnement. En effet, il s'agit de réaliser un métro entièrement automatisé et muni de pneumatiques malgré la forte déclivité. Ce dernier point a par ailleurs été l'un des grands points de discorde dans l'élaboration du projet.

[2] D'après « *Lausanne s'offre le premier métro de Suisse* », d'Isabelle Eichenberger.

HISTORIQUE DU PROJET



- 1987
  Les prémices du métro M2 ont été définies en 1987 par la Municipalité de Lausanne. A cette époque, deux variantes étaient encore envisagées soient la variante actuellement retenue vers La Sallaz, Vennes et Epalinges d'un côté et une variante plus à l'ouest vers la Blécherette et le Mont-sur-Lausanne.
  Rapidement, un plan directeur communal fut élaboré et, en addition à une étude du trafic, il sonna la fin de la variante ouest vers la Blécherette.
- Décembre 1993
  L'Etat accepte un premier décret et débloque 2.5mio CHF afin de réaliser une première planification.
- Novembre 1996
  La planification se termine par la remise à l'Etat du rapport d'étude.
- Novembre 1997
  L'Etat accepte un second décret de 16.1mio CHF afin de mettre au point un projet définitif. Cette étape est sous la responsabilité du Département des Infrastructures du Canton de Vaud, dirigé par Monsieur Vincent Krayenbuhl.
  Ce décret doit également permettre de mettre à l'enquête publique le projet et d'obtenir par la suite le permis de construire. Ces deux dernières étapes sont mises en application en automne 2000.
- 24 novembre 2002
  Un référendum financier obligatoire voit le peuple vaudois accepter, à hauteur de 62%, le projet du métro M2 ainsi que le troisième décret de l'Etat qui alloue un montant de 590mio CHF destiné au financement du chantier.
- Hiver 2002 – 2003
  La maîtrise de l'ouvrage est progressivement transférée de l'Etat de Vaud à la société Métro Lausanne-Ouchy SA., future propriétaire de l'ouvrage.
- 17 juin 2004
  Le premier coup de pioche est donné à ce gigantesque chantier. Il est actuellement toujours en construction et sa mise en service est prévue pour 2008.

LA CONCERTATION DANS LE PROJET

PROCESSUS D'ELABORATION

Le projet du métro M2 a et va avoir un impact très important sur l'esthétique de Lausanne ainsi que sur la vie quotidienne de ses habitants. Comme dans la plupart des travaux de cette envergure, une concertation a été incluse dans la démarche générale du projet. Ce processus a été mis en place par le service de la mobilité du canton de Vaud sous la direction de Monsieur Vincent Krayenbuhl. Il a travaillé en collaboration étroite avec le chef du département des Infrastructures tout au long de la concertation. Ce poste a été occupé successivement par Messieurs Schmutz, Biéler et Marthaler, ce dernier étant encore en poste actuellement.

Ce tandem de travail, outre sa fonction d'assurer, au nom de l'Etat, le suivi du projet, a eu pour objectif de mettre en place la concertation. Il a notamment été question de la sélection des participants. Entreprise en 1998, cette tâche a permis de définir plusieurs catégories d'acteurs. Outre les responsables du projet, des associations citoyennes, les partis politiques, des groupes de protection de l'environnement ainsi que d'autres entités comme le TCS ont été conviées à la concertation. Au final, ce furent environ quarante unités de tous bords qui ont participé au processus, dont notamment :

- l'Association des transports et de l'environnement
- le WWF Section vaudoise
- Pro Natura
- le Mouvement de défense pour Lausanne
- la Société d'art public
- l'AVACAH (association vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés
- l'Union des sociétés de développement de Lausanne
- l'Association des commerçants lausannois
- la CITRAP (Communauté d'intérêt pour les transports publics
- la COREL (Communauté de la région lausannoise)
- le TCS (Touring Club Suisse)

Le système de concertation mis en place consistait en un ensemble de réunions toutes les deux semaines et ceci approximativement sur les années 1998 à 2002. Durant ces séances, les responsables politiques et techniques du projet présentaient à l'assemblée l'avancement de leurs travaux ainsi que les perspectives qu'ils avaient mises en place.

Votation populaire

Le Décret du 10 septembre 2002 concernant la participation de l'Etat au financement de la réalisation du Métro M2 entre Ouchy (Lausanne) et les Croisettes (Epalinges) était un décret financier soumis au referendum obligatoire en vertu de l'art 27, chiffre 2bis de la Constitution cantonale du 1er mars 1885. L'art. 27, chiffre 2bis prévoyait: le référendum obligatoire pour toute décision du Grand Conseil entraînant une dépense de plus de 20 millions de francs ou une dépense de plus de 2 millions de francs annuellement pendant dix ans. Cette disposition dit "du référendum financier" avait été introduite le 29 novembre 1998 (Recueil annuel 1998, p. 498) dans la Constitution. Elle n'a pas été reprise dans la nouvelle Constitution en raison de problèmes sans fins qu'elle apportait.
Dans le cadre du Métro M2, le crédit étant supérieur à 20 millions de francs, il a été soumis automatiquement au peuple, qui l'a accepté en votation populaire (Recueil annuel 2002, p. 546).

Aux propres dires de Monsieur Krayenbuhl, l'idée première de la concertation n'était pas de discuter ensemble de la mise en œuvre du métro M2. Pour lui, l'objectif principal était avant tout d'une part de vérifier, et le cas échéant de modifier, leur plan de marche et leurs options stratégiques et d'autre part de rallier un maximum de monde derrière le projet. En effet, selon la loi de la Constitution cantonale du 1 mars 1885 (cf. encadré ci-précédent), le peuple

doit se prononcer en votation populaire sur l'acceptation ou non des projets devisés à plus de 590 millions de francs, repartis entre l'Etat de Vaud et la Confédération respectivement à hauteur de 305 millions et au minimum 70 millions. Le projet avait donc impérativement besoin du soutien populaire pour qu'il ne termine pas sa route aux archives de l'Etat.

Au final, le processus de concertation s'est achevé durant l'année 2002 lorsque le projet fut définitivement parachevé.

PLACE DE LA CONCERTATION DANS LE PROCESSUS DE PLANIFICATION

L'étude du prolongement du métro Lausanne-Ouchy a été engagée par décret le 13 décembre 1993 du grand conseil vaudois accordant un crédit de 2.5 millions de francs pour l'étude du projet. Cette étude a été confiée au bureau Roland Ribi et associés et s'est faite en deux temps

Dans une première étape, le bureau a établi une étude d'opportunité et de faisabilité qui a abouti à des propositions préférentielles publiées en mai 1995 et soumises à consultation auprès d'instances politiques, économiques et associatives amenées à donner leur avis sur les propositions faites. Ces opinions avaient pour objectif de préciser le cahier des charges de la deuxième phase d'étude consistant à l'approfondissement des études « préférentielle » en matière d'aménagement, d'exploitation, d'insertion dans le tissu urbain et de réorganisation du réseau des transports publics.

PROBLEMATIQUE

Nous nous interrogeons sur le rôle que peut jouer la concertation lors de la réalisation d'un ouvrage technique aussi complexe qu'un métro. Est-ce que les experts ne sont pas en mesure de répondre seuls aux problèmes occasionnés par le projet ? Quel type d'information, de proposition ou d'amélioration peut alors apporter la population? Quelles positions peuvent avoir les associations dans ce processus complexe ?

Hypothèse de départ : Dans un projet de cette envergure, le choix d'une technologie particulière, d'un tracé requière le savoir de spécialistes, la population peut difficilement influencer ce genre de choix, les séances de concertation n'étaient en réalité que des séances d'informations organisées pour allier les habitants au projet et diminuer ainsi l'opposition.

IMPACTS DE LA CONCERTATION

DU POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS

« il n'y a pas eu de concertation » Daniel Mange et Roland Wetter président de l'association MDL

« Il s'agissait uniquement de séance d'information pour faire passer le projet à la votation. » Géraldine Pflieger

Ces réactions sont assez intéressantes, il s'agit alors de comprendre pourquoi les associations n'ont pas eu l'impression de jouer un rôle dans ce projet.

Un projet bien ficelé

En lisant le rapport de synthèse intermédiaire de l'étude du prolongement du métro Lausanne-Ouchy réalisé par le bureau Ribi et associés pour le projet m2, on se rend compte que différents tracés ont été proposés ; une solution technique n'avait pas encore été retenue laissant ainsi possible les discussions lors des séances de concertation. Hors, en interrogeant les associations participantes on se rend compte que celles-ci ont eu l'impression d'avoir été mises devant le fait accomplit sans avoir pu agir de façon significative. *«Le tracé n'a pas été énormément modifié entre l'avant projet et le projet final, ils n'ont pas tenu compte de nos propositions*», Roland Wetter *« le tracé n'a pas fait débat* » Géraldine Pflieger;

En étudiant le dossier, nous nous rendons compte que même si certaines variantes étaient possibles sur le tracé, les objectifs de base avaient déjà été fixés : il s'agissait de la prolongation de la ligne Lausanne-Ouchy vers le Nord-est. Est-ce que ces intentions premières non négociables avaient suffisamment été formulées auprès des associations ?

Des règles du jeu pas suffisamment précises ?

Le 3 décembre 1993, la CITRAP dans une lettre au département des travaux publics, propose l'éventualité d'étudier le réseau complet des transports publics en site propre de la région lausannoise. Elle reçoit alors la réponse suivante :
« si nous comprenons votre désir d'étudier le réseau complet des transports publics en site propre de la région lausannoise, il nous est apparu préférable de se concentrer sur la première priorité d'un prolongement du métro Lausanne-Ouchy en direction de Vennes-Epalinges […] notre volonté est d'engager les projets de construction dans les meilleurs délais, plutôt que de les retarder par de nouvelles études de planification générale »
La position du département des travaux publics et les objectifs du projet, est alors claire : à cette époque la volonté de prolonger le L-O en direction de Vennes était déjà planifiée.

Le titre du rapport de la CITRAP destiné au département des travaux publics de l'aménagement et des transports publié en novembre 1994, témoigne à nouveau d'une certaine confusion entre les deux parties : *« Quels métros pour Lausanne et sa région ? proposition pour l'étude d'un réseau de transports publics global, réaliste et efficace »*
Dans ce rapport la CITRAP réalise plusieurs hypothèses de tracé avec différents scénarios. A la suite de ce rapport, elle reçoit un accusé de réception mais aucune réponse formulée par le département des travaux publics pour expliquer pourquoi les propositions faites par la CITRAP ne sont pas envisageables. Le sentiment de n'avoir pas été écouté, entendu est alors compréhensible.

Daniel Mange, membre de l'association, *« des 5 propositions que nous avons faites, ils n'en ont retenues aucunes »*.

Ensuite, dans la lettre de la mise en consultation distribuée aux associations participantes parue le 22 mai 1995 Le chef du département Daniel Schmutz écrit : *« estimez-vous que l'ensemble des solutions et variantes envisageables ont été examinées, sinon nous vous serions gré de nous indiquer des solutions pertinentes omises »*
On a donc le sentiment que les décideurs ont laissé volontairement l'impression que tous les choix n'avaient pas été verrouillés afin de montrer que les discussions et changements sur le projet étaient encore possibles. Mais l'exemple de la CITRAP tend à prouver le contraire

sachant que leurs propositions, apparues bien avant cette lettre de mise en consultation, ont été refusées et n'ont pas été commentées.

Des arguments incontestables

- Métro pour le canton

« L'accès au réseau ferroviaire vaudois par les parkings relais des gares, le chemin de fer, puis le M2 améliorera les conditions de déplacements porte à porte de la périphérie vers le chef lieux. » (extrait du document enquête publique 2000)
*« m2 est un ouvrage stratégique et vital pour Lausanne, mais aussi pour le canton »*extrait article 24h

- Enjeux écologiques

S'inscrire dans le cadre d'un développement durable en concordance avec le programme de l'agenda 21 de la ville de Lausanne faisait parti des objectifs du projet :
« m2 sera alors une carte maîtresse pour garantir la qualité de l'air en milieu urbain, pour valoriser les espaces publics et ainsi contribuer à une meilleure qualité de vie pour la population » extrait des affiches d'information du projet.

Le bien fondé d'un projet comme celui-ci fait que l'opposition est minime et hésitante, les arguments développés pour défendre ce projet sont difficilement contestables. *« Il est difficile de se prononcer contre un projet qui se veut écologique »*_Julie Barbey_
Ainsi être opposé au M2 c'est être contre le développement du canton et l'amélioration de l'environnement. *« on a accusé certains opposants au tracé de faire ralentir le projet avec le risque que celui-ci ne se réalise pas, d'être contre l'environnement et le développement de la ville »* Géraldine Pflieger:

Le fait de ne pas avoir pu contredire ou apporter des doutes face au bien fondé de tels arguments associé à la pression et au chantage exercée par les autorités ont contribué à qulifier ces séances de concertation à de simples réunions d'informations sur le projet.

Et pourtant…

M. Roland Wetter a également le sentiment de n'avoir pas été entendu. Son association avait fait une proposition d'aménagement sur la ligne du m2 entre Ouchy et la gare : couvrir le métro et aménager l'espace ainsi obtenu en jardin. A l'époque où l'association avait fait cette proposition, celle-ci avait été rejetée. Mais aujourd'hui la ville de Lausanne lance un projet de réaménagement des espaces publics en proposant la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour : *« en omettant de dire qu'il s'agissait de notre proposition »* Roland Wetter
Ainsi, même si les associations ont l'impression de n'avoir rien apporté au projet, on se rend compte que certaines propositions ressurgissent finalement à un moment donné.

DU POINT DE VUE DES RESPONSABLES DU PROJET

Comme présenté précédemment, les instances cantonales, en l'occurrence le Service des Infrastructures du Canton de Vaud dirigé par Monsieur Vincent Krayenbuhl, étaient responsables du projet ainsi que de la concertation publique qui l'accompagnait. Ce service n'avait donc pas, par la nature de sa fonction, les mêmes ambitions et les mêmes objectifs que les autres partis durant ce processus de concertation. Alors que les groupements écologistes, les partis politiques et les groupements citoyens ont eu des attentes et des souhaits précis, le

Service des Infrastructures ont, eux, eu l'objectif de présenter leurs travaux et d'informer les différents partis présents.

Présenter et non proposer

Durant l'entretien mené avec Monsieur Vincent Krayenbuhl, une prise de température un peu différente a donc pu être prise par rapport aux diverses discussions que l'on a pu avoir avec les associations citoyennes[3]. Il en est principalement ressorti que le processus n'était en fait pas, à leurs yeux, une concertation au sens strict du terme. En effet, le Service des Infrastructures avait notamment comme souhait de réaliser une table de rond. Il ne s'agit donc pas de proposer à proprement parler des choix aux participants mais bel et bien de présenter leurs travaux. Après cette présentation, une discussion avec questions-réponses était organisée.

Privilégier l'écoute

Pour les services cantonaux, le résultat est très positif. En effet, ils ont pu, par les réactions et les interventions des participants, analyser les points faibles du projet ainsi que les éventuels oublis. Ils ont également pu remarquer qu'un certain nombre d'éléments qui leurs semblaient anodins sont devenus, au fil des discussions, des points véritablement importants. En outre, ils ont privilégié l'écoute, même si parfois les intervenants ne semblaient pas apporter de réelles avancées au départ. Cette démarche a ainsi permis de prendre la mesure et la température des attentes de la population ainsi que de s'imprégner de l'ambiance et de l'atmosphère des quartiers concernés. De plus, un certain nombre d'habitants se sont exprimés librement et, sans le savoir, ont ressorti des éléments auquel les responsables du projet n'avaient pas pensé.

Le laboratoire de l'argumentation

Mais la concertation, pour les services cantonaux, semble également avoir pris un tout autre sens qu'une simple discussion ou qu'une concertation au sens strict. Elle a en effet joué un rôle prépondérant en vue de la votation populaire du 24 novembre 2002. Les responsables du chantier avaient en fait le souci de voir la votation se terminer par une réponse positive du peuple vaudois et ils avaient par la même occasion le souci de rallier un maximum de personnes à leur cause. Pour se faire, ils ont analysé les réactions et l'atmosphère des partis présents à la concertation. Deux objectifs distincts étaient visés dans cette démarche. D'une part, il s'agissait d'identifier les critères d'évaluation de la population quant à l'acceptation ou non du projet. D'autre part, il s'agissait de mettre en exergue les lacunes dans l'argumentation utilisée pour présenter les différents éléments du projet. Pour le premier aspect, il s'est ainsi avérer que le principal critère d'évaluation restait le facteur économique dans un contexte actuel difficile et des finances cantonales plombées. Les aspects techniques n'ont, au contraire, pas joué un rôle prépondérant dans l'opinion publique. Pour le second aspect, les services cantonaux ont ainsi pu tester et modifier, séance après séance, leur argumentaire. Cette opération a ainsi permis la réalisation d'une argumentation solide en prévision de la votation populaire. De ce point de vue, et au regard du résultat de la votation très nettement favorable au projet du Métro M2, les services cantonaux estiment que le processus de concertation est un franc succès.

[3] cf. section « Impacts de la concertation/ A. Du point de vue des associations ».

Finalement, deux éléments semblent encore ressortir de ce processus de concertation. Premièrement, et même si aucun membre n'est parti en cours de route ou si aucun n'est resté insatisfait aux yeux des services cantonaux, le processus ne s'est pas passé sans difficulté. Le principal point d'achoppement s'est principalement situé au niveau de la relation entre les techniciens et le grand public. Ces deux entités évoluent en effet dans des milieux totalement différents. Les techniciens utilisent de ce fait un jargon spécifique et n'ont pas le même regard sur un projet comme le Métro M2. Ils ont donc du faire un important effort pour sortir de « leur monde » pour revenir à des notions plus élémentaires. Deuxièmement, un apéritif était organisé à la fin de chaque séance. Cet élément peut paraître anodin et dépourvu de sens au premier abord, mais il a eu tout son importance aux yeux des responsables du projet. En effet, de nombreuses discussions avaient pour cadre ce moment-là. Des éléments n'ayant pas été exprimés durant la réunion ont alors pu être mis en lumière ou des personnes n'ayant pas osé s'exprimer sont alors sortis de leur silence. Dans l'idée que la concertation était avant tout un moment de discussion où il fallait être à l'écoute, les services cantonaux ont donc donné une place importante à « l'après-concertation » si on peut l'appeler de la sorte.

CONCLUSION

Après l'analyse comparée des entretiens, dire que les séances de concertation n'ont rien apporté dans le projet est faux, et contredit notre hypothèse de départ. Le fait que la première étape de planification du projet ait été mise en consultation avant que des choix techniques et le tracé aient été définitivement arrêtés tend à montrer que la réaction des associations consultées a permis de faire avancer le projet dans sa réalisation.

En opposant les points de vue des deux parties à savoir celui des décideurs d'un côté et des associations de l'autre, on comprend davantage le malentendu et les incompréhensions qui se sont produites. Aux yeux de la population, la concertation représente une confrontation d'idée et d'échange d'information en vue d'une action. Dans le cas du projet m2, et M. Vincent Krayenbuhl a été très clair là-dessus, eux, décideurs n'attendaient pas de la part de la population des propositions mais uniquement des réactions voir l'émergence de problématiques nouvelles quitte à user parfois de certaines manipulations stratégiques. C'est ici que se trouve le malentendu : lorsque la population dépasse le stade de la formulation de ses attentes et propose des solutions. Celles-ci sont rarement adoptées puisque de nombreux enjeux viennent s'ajouter au problème, les experts étant plus aptes à proposer ces réponses.

Il en découle le fait que les règles du processus de concertation nécessaires à son bon déroulement n'ont pas été clairement formulées par les décideurs. Ces règles étant de fixer clairement le rôle de chacun des partenaires, d'expliquer les objectifs premiers déclencheurs et les lignes directrices non négociables du projet mais également de formuler leurs attentes générales vis-à-vis des séances de concertation.

L'absence de retour de la part des décideurs indiquant aux instances consultées quel intérêt leur a apporté la concertation a engendré une certaine frustration de la part de ces associations qui n'ont pas eu le sentiment d'avoir été entendues et utiles dans le projet.

SOURCES

- **Entretiens** avec les personnes suivantes :
    - **M. Vincent Krayenbuhl**, responsable du Service de la Mobilité à l'Etat de Vaud.
    - **M. Roland Ribi,** ingénieur en transports SVI et responsable du bureau : Roland Ribi et associés SA
    - **Mme Géraldine Pflieger,** collaboratrice scientifique au LASUR (laboratoire de sociologie urbaine_EPFL)
    - **Mme Julie Barbey,** assistante au LASUR
    - **M. Roland Wetter** ingénieur et président de l'association MDL
    - **M. Daniel Mange,** professeur à l'EPFL et membre de l'association CITRAP
- **Les Tramways Lausannois**, Ouvrage collectif, Ed° Bureau vaudois d'Adresse, Lausanne
- **www.t-l.ch:** site Internet des transports lausannois
- **« Une journée particulière »,** allocution du président de la Confédération, Moritz Leueuberger, à l'occasion de la pose de la première pierre du Métro M2
- **« *Lausanne s'offre le premier métro de Suisse* »,** Swissinfo, Isabelle Eichenberger, octobre 2004.
- **Etude du prolongement du métro Lausanne-Ouchy vers le Nord-est :** Dossier intermédiaire et final du bureau Roland Ribi et associés 1995-1996
- **Document déposé à l'enquête publique,** département des infrastructures service des transports, révisé le 18 juillet 2000