

QUELS OUTILS POUR UNE GESTION DURABLE DES ESPACES URBAINS ? L'EXEMPLE DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

MICHÈLE TRANDA-PITTION, ARCHITECTE URBANISTE – SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DE LA C.E.A.T.
COMMUNAUTÉ D'ETUDES POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE – EPF-LAUSANNE

1 INTRODUCTION

Comment créer les villes de demain, et quelles villes ? Quels seront les outils qui permettront une gestion plus durable des espaces urbains ? Ces questionnements sont à la base de l'élaboration du projet d'agglomération Lausanne-Morges fin 2003 début 2004 par le Canton et les régions concernées. La réflexion méthodologique qui a accompagnée cette démarche permet d'interroger de manière intéressante les savoirs urbains, et l'articulation des rôles respectifs des experts, des groupes d'influence et des pouvoirs métropolitains – pour autant que ce terme se prête à l'exemple.

La présentation des composantes de la démarche et de son déroulement permettra ensuite de centrer la réflexion sur les enseignements et questionnements à tirer de l'expérience.

2 LES ÉLÉMENTS DU CONTEXTE

Les communes de la région lausannoise ont constaté depuis longtemps que de nombreux problèmes dépassaient le seul cadre communal, et ont initié en réaction une approche régionale. Elles ont pour ce faire créé une association visant à instaurer des collaborations et à mettre en place des structures régionales. C'est ainsi que la CIURL (Commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise) est née dans la mouvance des réflexions de l'époque sur l'aménagement du territoire (CK 73, AFU, puis LAT), elle s'est ensuite transformée en COREL (Communauté de la Région Lausannoise) en 1990, puis a pris, dès 2002, l'appellation de Lausanne Région.

Différentes réflexions territoriales successives ont été conduites par la région, mais sans continuité évidente, ni mise en œuvre d'une réelle politique régionale en matière territoriale : deux plans directeurs régionaux, élaborés en 1973 et en 1986 sous l'égide de la CIURL n'ont pas été validés politiquement, ni appliqués ; puis une réflexion lancée par la COREL sur l'opportunité de les réviser, qui a conclu par la négative en 1988.

Une conjonction d'événements ayant eu lieu en 2003 a induit une modification substantielle des rapports entre acteurs. Comparativement à un certain nombre d'autres pays d'Europe, la Suisse demeure avec des structures institutionnelles autonomes et de petite taille qui freinent l'émergence de solutions à une échelle supérieure pour résoudre les problèmes qui s'y posent. C'est en particulier le cas des agglomérations et des métropoles. Consciente de cette situation, la Confédération a pris l'initiative de stimuler la réorganisation territoriale en incitant les villes à lancer des projets d'agglomération. La « politique des agglomérations » ainsi lancée par la Confédération en décembre 2002 a été le déclencheur et le catalyseur de démarches locales : elle a permis une alliance entre collectivités pour l'élaboration conjointe d'un projet d'agglomération portant sur l'urbanisme, les transports et l'environnement. Puis la reprise de ces travaux au sein du Plan directeur cantonal en cours d'élaboration, a fourni un statut juridique au produit de la démarche. Et enfin, l'échec du contre projet Avanti, mais finalement l'acceptation par le peuple de la RPT (Nouvelle Répartition des Tâches entre Cantons et Confédération) ont représenté une source de financement potentiel pour les transports d'agglomération. Ces trois événements initialement distincts, ont ainsi conduit les acteurs déjà en contact à élargir le périmètre de réflexion en se regroupant avec la Ville de Morges et les communes avoisinantes, puis à élaborer un document stratégique à l'échelle de l'ensemble de cette agglomération Lausanne-Morges.

Les délais imposés par la Confédération ont incité l'équipe technique du mandant à concevoir une méthodologie innovante. A contrario d'une démarche linéaire, ou même itérative, les différentes réflexions se sont déroulées en parallèle, avec des points réguliers de rencontre et d'enrichissement réciproques entre les représentants des différentes disciplines et ceux des collectivités concernées. Le premier avant-projet formalisé a ainsi pu aboutir en quelques mois.

3 LES COMPOSANTES DE LA DÉMARCHE

Les différentes réflexions parallèles évoquées ci-dessus se décomposent en démarches de nature et de temporalités différentes : certaines nécessaires dès le départ – comme l'explicitation des objectifs du projet ; d'autres réévalués de manière systématique tout au long du travail – comme les ressources cognitives, la concertation ou le projet d'urbanisme ; ou d'autres enfin intervenant en des moments précis du déroulement comme les différentes décisions.

3.1 Les objectifs du projet

La Confédération ayant d'emblée placé la politique des agglomérations dans le cadre du développement durable, il s'est agi de rechercher l'application de ce principe – considéré comme un concept flottant – sur le territoire de l'agglomération. Le terme de territoire a lui-même été compris au sens générique large d'espace socialisé.

Les grands principes suivants ont été posés en amont de la réflexion et évalués dans leur pertinence et leur applicabilité tout au long de la réflexion :

- le centrage de la réflexion sur les intérêts du Canton et sur les intérêts partagés entre collectivités locales et Canton, dans le respect du principe de subsidiarité vis à vis des communes et du privé ;
- l'articulation, dans un objectif de qualité durable du cadre de vie, des politiques et projets d'urbanisation, de transports, d'environnement et de paysage ;
- l'introduction d'une démarche de concertation en amont des réflexions ;
- la maîtrise des coûts publics dans la durée, comprenant investissements et fonctionnement des différentes politiques concernées.

3.2 Les ressources cognitives

Cette partie du travail a consisté à lire et interpréter le territoire par strate : environnement et paysage, urbanisation actuelle et planifiée, et accessibilité du territoire par les différents modes de transports¹. Le croisement de ces strates a permis d'identifier progressivement les potentiels de développement (en hectares et en habitants ou emplois). Les lieux bien desservis par les différents modes de transport et n'empiétant pas sur des secteurs de grande valeur naturelle ont fait l'objet d'une première sélection. L'état de la planification actuelle est intervenu ensuite du point de vue de la temporalité ainsi induite pour les opérations futures : un secteur déjà localisé en zone constructible est plus rapidement disponible sur le marché, sans que cela signifie pour autant que l'opportunité de sa construction ou reconversion soit prioritaire à l'échelle de l'agglomération.

Les prévisions démographiques du SCRIS vaudois (Service cantonal de recherche et d'information statistiques) ont parallèlement permis de préciser un ordre de grandeur de la population et des emplois à accueillir à l'horizon 2020. Les nombreux allers retours entre offre foncière bien localisée (actuelle et souhaitable) et les besoins probables en capacité ont progressivement permis de préciser le dimensionnement et la localisation du projet d'urbanisme.

L'originalité a essentiellement consisté à ne pas commencer le travail par ce chapitre, mais plutôt à aller rechercher les informations nécessaires chaque fois que cela s'est avéré nécessaire durant tout le processus.

3.3 La concertation

En raison de l'échelle du sujet, de la complexité des questions traitées et du délai imposé au travail, le choix politique a été fait d'organiser le dialogue avec des personnes représentatives de différents groupes d'intérêt, disposant d'une capacité d'action dans la société civile, selon la méthodologie dite des « Acteurs locaux concernés »², et non avec chaque citoyen en particulier³. Les représentants de trois sphères ont ainsi été invités en quantité égale : les élus, les acteurs du monde économique et les associations, en veillant à l'équilibre de leurs intérêts (environnement, agriculture, transports ...). Chacun a participé ad personam, sans engagement de sa structure d'origine. Le déroulement a comporté trois temps forts :

- La première journée a consisté à questionner les personnes invitées, avec comme unique base technique les Lignes directrices du Plan directeur cantonal, elles-mêmes établies sur la base d'une large concertation⁴ et validées par le Grand Conseil. Le questionnement a été centré sur les problématiques de l'agglomération qui apparaissaient prioritaires aux participants, et les premières pistes de solutions telles que vues par eux ;
- En réaction aux premières propositions très déterminées par la situation présente, la seconde journée a consisté à questionner chaque acteur ou groupe d'acteurs sur sa vision de l'agglomération en 2020 et sur les moyens d'y parvenir en une quinzaine d'années ;
- La demi-journée finale a eu pour objectif de permettre à chacun de réagir aux différentes pistes de projets présentées par les experts, en regroupant pour cette unique fois les « Acteurs locaux concernés » et les instances actuelles de décision de l'agglomération.

L'originalité de la démarche a essentiellement consisté à permettre un échange entre les élus, les associations et les représentants du monde de l'économie, ces derniers ayant rarement été questionnés jusqu'à présent dans ce genre d'exercice de concertation territoriale.

3.4 Le projet d'urbanisme

Englobant des préoccupations spatiales et fonctionnelles, l'apport de l'urbaniste^v a d'abord consisté en une lecture sensible des lieux, visant à révéler ses caractéristiques essentielles et ses potentiels. Il a ensuite systématiquement joué le rôle de force de proposition dans les différents espaces et sujets qui lui apparaissaient déterminants pour l'avenir : les potentiels intercommunaux de développement, leur forme urbaine, le paysage de l'agglomération, l'articulation entre transports et urbanisation, les tendances lourdes en matière de services commerciaux en centre ville, ...

Les échanges réguliers et fréquents avec l'équipe technique du mandant ont permis d'initier un processus de co-production intégrant à la fois les différentes politiques sectorielles en une vision globale, mais aussi les points de vue des administrations (aménagement, mobilité et économie) à leurs différentes échelles (Canton, région et communes centres) avec les apports indispensables des regards extérieurs des mandataires.

3.5 La décision

Un retour a systématiquement été organisé en direction d'un comité de pilotage politique (Copil) regroupant les élus concernés du Canton (conseillers d'Etat transports et aménagement du territoire / environnement), des régions (présidents) et des communes centres (syndics et/ou municipaux en charge de l'urbanisme). L'approbation formelle de chaque étape d'avancement est restée dans la sphère du politique.

4 LE DÉROULEMENT DE LA DÉMARCHE

La démarche a consisté à croiser les différentes approches parallèles (objectifs de travail, connaissance du territoire, résultats de la concertation et projet d'urbanisme) lors d'ateliers de travail d'une journée. Ces derniers regroupaient les experts des différentes entités : les techniciens des mandants financeurs (Canton, régions et communes centres) et les mandataires (urbanisme, transports et économie). Le déroulement du travail peut ainsi être caractérisé plus d'exploratoire que de linéaire : les ateliers ont fonctionné comme lieux de créativité de groupe, ce qui a permis de progresser rapidement, mais d'une manière relativement peu prédéfinie.

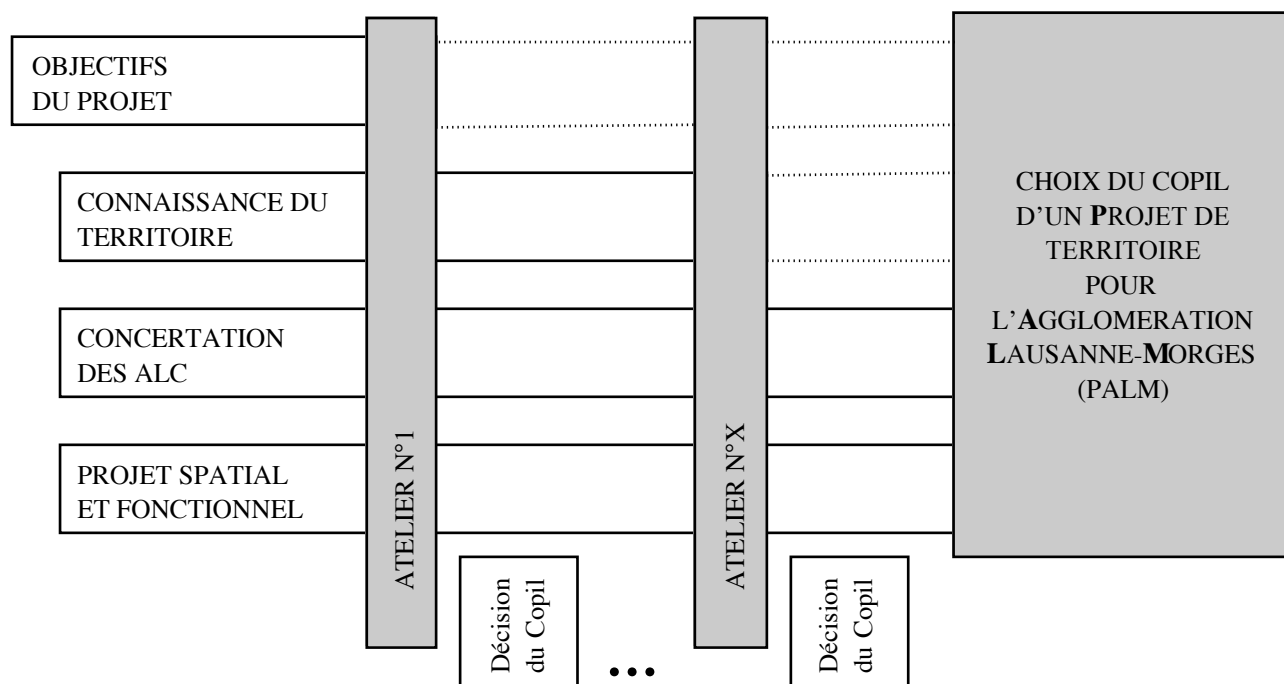


Fig. 1 Déroulement de la démarche

Par contre, la communication du projet, y compris aux décideurs politiques, a progressivement reconstitué un argumentaire logique selon le schéma suivant.

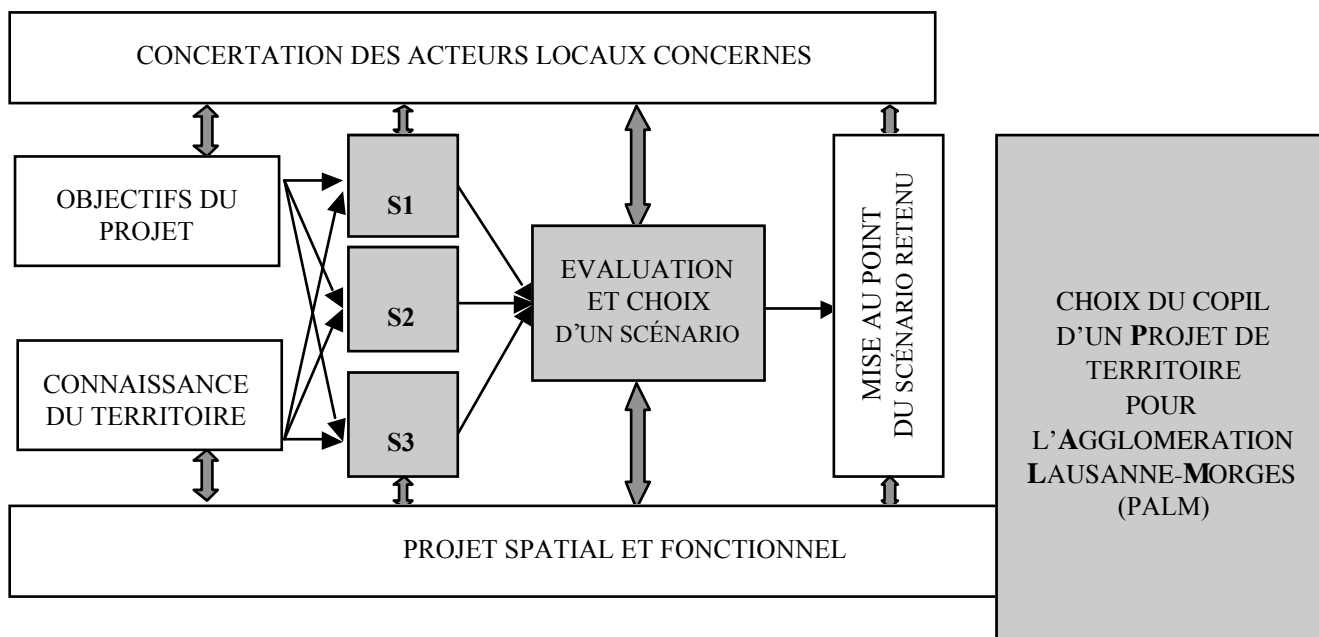


Fig. 2 Logique de communication de la démarche

Dans les faits, face à sa perception du terrain et suite aux échanges initiaux avec les mandants, l’urbaniste a très vite élaboré et illustré trois scénarios de formes urbaines possibles à moyen / long terme pour l’agglomération Lausanne-Morges : le *trend* de l’étalement urbain (S1), une organisation multipolaire autour des centres communaux (S2), et un développement de ville compacte (S3), au sens de quasi continuité du tissu bâti et non de commune centre.

Ces scénarios ont interrogé les ressources cognitives : où localiser combien de nouveaux habitants ? Ils ont ensuite nécessité l’évaluation de leurs effets : quels seraient les impacts de ces différentes hypothèses sur la mobilité (en quantité et localisation) et sur les coûts pour les collectivités, à moyen et long terme ? Ils ont parallèlement permis d’interroger le Comité de pilotage politique et les différents groupes d’intérêt, afin de récolter leurs avis (convergents et divergents). Ces différents échanges ont à leur tour permis d’approfondir les trois scénarios, et en particulier l’hypothèse retenue : le scénario de la ville compacte.

Ces différentes images de forme urbaine future comprenant les composantes de l’environnement et du paysage, de l’urbanisation et des transports, ont permis de fournir la matière de base à un processus de co-production d’une vision stratégique pour le futur de l’agglomération. Le « projet » de territoire a ainsi fonctionné comme un instrument fédérateur, tout en revêtant les deux sens qui lui sont habituellement accordés : à la fois « projet spatial » sous forme de dessin élaboré sur la base d’un dessein et « projet collectif » en tant que processus de co-création intégrant les différents acteurs concernés (décideurs politiques, experts, groupes d’intérêts dont les économiques). Les principes de ce projet – aux deux sens du terme – peuvent être résumés de la manière suivante :

- L’utilisation prioritaire des potentiels internes à la ville

Ces secteurs vides ou de friches urbaines, souvent vastes et intercommunaux, intéressent la majorité des acteurs environnementaux et économiques, à la fois en raison de la densité possible d’habitants et d’emplois qu’ils peuvent accueillir, et de leur très grande accessibilité multimodale qui en font des bassins de clientèle à grand potentiel, mais également du simple fait que leur développement permet de mieux respecter le patrimoine naturel et paysager d’autres sites de l’agglomération ;

- La maîtrise de l’étalement urbain

L’intérêt d’une mesure de ce type est apparu progressivement en raison du coût exorbitant de l’étalement urbain à long terme pour les collectivités, malgré son caractère politiquement peu consensuel ;

- L’identification de sites plus stratégiques que d’autres au sein de l’agglomération

Il s’est agi de proposer d’un commun accord des lieux devant faire l’objet ultérieurement de procédures de projets urbains concertés, voire de conventions entre Canton, agglomération et communes concernées.

Pour répondre à son objectif stratégique initial, le contenu du document de « projet de l’agglomération Lausanne-Morges » (PALM) a volontairement été non exhaustif, se concentrant sur ce qui faisait sens à l’échelle de l’agglomération :

- des concepts paysagers, urbanistiques, de transports individuels et publics, couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération et identifiant les lieux, ou objets d'intérêt d'agglomération ;
- et la localisation des sites stratégiques retenus, avec le descriptif des enjeux, des règles et recommandations, comme base de travail pour les étapes futures à conduire en partenariat.

L'élaboration finale s'est faite en plusieurs temps successifs, se rapprochant de la logique d'une procédure de consultation, sans pour autant en détenir le statut juridique :

- une première formalisation par un expert en communication mettant en évidence les enjeux des territoires urbains ;
- une mise à disposition des services techniques des collectivités concernées qui ont élaboré en retour une réponse écrite concertée, très fournie et constructive, en complément de leur participation aux ateliers ;
- une seconde formalisation comme chapitre de l'avant projet sommaire du Plan directeur cantonal ;
- une information à l'ensemble des communes concernées ;
- une troisième formalisation comme dossier pour la politique des agglomérations de la Confédération.

5 LES ENSEIGNEMENTS DE L'EXPÉRIENCE

En quoi cette démarche est-elle innovante et peut-elle servir de support à une réflexion méthodologique ? L'application sur le territoire du concept flottant du développement durable a été tentée dans plusieurs registres, explorés et conceptualisés parallèlement à leur mise en œuvre. L'exposé ci-après tentera de revenir sur chacune des lectures ou interprétations possibles de la démarche, afin d'en dégager des éléments de portée générale : la méthode d'élaboration du projet, le processus de concertation et de décision mis en œuvre, ainsi que le contenu du document stratégique.

5.1 Du point de vue de la méthode d'élaboration du projet

Pendant toute la durée du processus d'élaboration du projet d'urbanisme, celui-ci a été considéré comme le moyen pertinent d'articuler les différentes politiques publiques territoriales, en tenant compte, ou plutôt en partant de la spécificité du territoire : sa topographie, ses éléments structurants, son image, ses acteurs et leurs attentes, sa capacité d'accueil, ... Ce travail est parti du postulat que l'urbaniste - en tant que projeteur - émet des hypothèses de projet avant de connaître le territoire de manière approfondie, ce qui permet d'interroger les ressources cognitives de manière ciblée, et d'amener ainsi à la conception une plus-value importante. Le déroulement n'a volontairement pas été linéaire, fait des étapes successives classiques (diagnostic, enjeux, projet, mise en œuvre), mais la vérification de la cohérence entre les différentes composantes de la démarche a eu lieu en parallèle et a servi de fondement à la communication du projet (voir figure 2).

Une réelle interdisciplinarité – voire une transdisciplinarité – s'est ainsi construite progressivement avec les ateliers, vécus comme lieux de co-création, grâce à l'interrogation de chacun par d'autres lectures et visions du territoire de l'agglomération. Ce mode de fonctionnement a permis de dépasser la simple coordination entre experts, qui consiste à vérifier en fin de parcours que les propositions émises par leurs différents auteurs ne sont pas contradictoires entre elles. Les ateliers organisés bien avant la formalisation aboutie de chaque travail d'expert ont conduit les participants à intégrer les questionnements des autres disciplines dans leur propre conception optimisant ainsi les synergies possibles entre politiques et entre axes de travail.

5.2 Du point de vue des processus de concertation et de décision

Conformément à la méthode des « Acteurs locaux concernés »^{vi}, cette démarche a choisi d'interroger les acteurs actifs de la ville (élus, acteurs de l'économie et associations) en parallèle à la conception du projet, ce qui a contribué à l'enrichissement des positions de chacun par la découverte de celles des autres. Ceci a également permis de conclure des alliances objectives, en particulier entre les attentes de l'économie et les intérêts à long terme de l'aménagement du territoire : les premières mettant en lumière l'attractivité maximum des sites denses bien desservis par les différents modes de transports et leur attente d'une gouvernance d'agglomération explicite et active ; les secondes cherchant des solutions réalistes de construction de la ville sur la ville et d'intercommunalité. Par contraste, un décalage est apparu au début des échanges entre ces positions et le discours supposé de l'économie, tel qu'il est perçu et exprimé par les élus locaux : l'absence de règles. La dernière rencontre entre les différents acteurs – locaux concernés et décideurs – a permis de réduire cet écart.

Le projet d'agglomération a également défini une distinction nette entre les moments de concertation et de décision, attribuant à chaque catégorie de participants un rôle précis et explicite :

- les acteurs locaux interrogés étaient présents pour rendre compte de leurs problèmes, de leurs attentes et besoins avérés, mais ils pouvaient aussi solliciter, voire bousculer les décideurs, puis vérifier ensuite la mise en œuvre des décisions promises ;

- les décideurs avaient comme rôle de choisir in fine la solution leur paraissant la meilleure, après avoir entendu et écouté les différentes prises de position, mais au risque de se tromper et de se le voir reprocher ultérieurement.

Même si la question reste ouverte de savoir si un tel choix méthodologique contribue ou non à faire progresser la démocratie participative, il n'en demeure pas moins qu'il constitue un exemple intéressant de « bonne pratique » selon l'anglicisme consacré. Le rapport entre le coût de la démarche et ses apports au projet spatial et social s'est révélé très intéressant.

5.3 Du point de vue du contenu du document stratégique

Ainsi que l'ont démontré de récents échanges internationaux à ce sujet^{vi}, les réflexions intercommunales stratégiques nécessitent de répondre à quelques questions fondamentales : l'objectif explicite ou implicite des collectivités est-il de renforcer la compétitivité de l'agglomération, au sens de son positionnement sur la scène internationale, ou plutôt de travailler ses internalités ? Dans ce dernier cas de figure, s'agit-il alors de tendre vers une cohérence des politiques et des territoires, ou plutôt de mutualiser des moyens ? Faut-il alors, dans un cas comme dans l'autre, privilégier des alliances ponctuelles répondant à des problèmes précis à régler, selon une logique de « coup », ou tendre vers une régulation plus globale, avec pour objectif un certain niveau de solidarité entre collectivités de base ?

Dans le cas particulier de l'agglomération Lausanne Morges, les objectifs politiques, plus implicites qu'explicites, peuvent être décrits par une volonté de plus grande cohérence entre les politiques et les territoires. Les dysfonctionnements actuels, par exemple en matière de transports, de marché du logement ou de répartition des charges entre communes centres et périphériques sont à la base du besoin clairement ressenti d'intercommunalité. Dans ce cadre défini d'un travail sur les internalités, l'équipe technique a volontairement recherché une articulation entre des éléments de régulation à l'échelle de l'agglomération et l'encadrement de futures opérations ponctuelles nécessitant des alliances spécifiques et limitées dans le temps. Afin de tendre vers une cohérence la plus grande possible entre des actions publiques et privées de temporalités différentes, le projet spatial a ainsi recherché, avec l'apport indéniable de la concertation, une convergence d'intérêts renouvelée entre :

- Les principes fondamentaux de l'aménagement à long terme du territoire

L'usage mesuré et rationnel du sol, ainsi que la coordination des différentes politiques publiques entre elles ont constitué le fil conducteur de la démarche, dans la droite ligne des principes généraux définis par la loi fédérale ;

- Les besoins de l'économie à court mais surtout à long terme

Pour un fonctionnement optimal à long terme de l'économie, certaines qualités du territoire ont été exprimées par les acteurs économiques comme étant indispensables, en particulier ses fonctionnalités et son image. A l'inverse, un système de transports peu performant, un marché du logement caractérisé par une pénurie récurrente, une gouvernance d'agglomération ne constituant pas un interlocuteur véritable, ou encore une image dégradée pour quelque raison que ce soit (pollution, insécurité, paysage ...) constituent des handicaps sérieux aux yeux des investisseurs interrogés. La spécificité de la Suisse, avec son niveau élevé de coût de la vie et du travail exige en contre-partie un niveau tout aussi élevé de sa qualité d'offre territoriale ;

- Les valeurs de l'environnement et du paysage à long voire très long terme

La préservation du patrimoine et des ressources naturelles constitue l'un des fondements du développement durable. L'équipe technique a complété ce chapitre par l'accompagnement des mutations du paysage naturel et urbain, considérant que la qualité du cadre de vie était l'un des enjeux majeurs pour le devenir de l'agglomération ;

- L'utilisation judicieuse des finances publiques à moyen et long terme

Le choix entre plusieurs hypothèses de politiques publiques s'est également fait sur la base des conséquences financières de ces choix, et ceci en englobant les coûts d'investissements, de fonctionnement mais aussi les effets induits à long terme. L'exemple de l'étalement urbain a en particulier été éclairé par ces évaluations chiffrées : quels nouveaux investissements seront nécessaires à terme en matière de transports publics et privés ou d'écoles, payés par qui, avec quelles possibilités de rationalisation de ces dépenses (optimisation des bassins de clientèles, taille critique ...) ? La comparaison de l'évaluation des trois scénarios (*trend*, multipolaire, compact) a mis en évidence les conséquences à long terme pour différents acteurs des choix faits aujourd'hui par certains d'entre eux.

Il en est résulté une définition commune des intérêts de la collectivité d'agglomération à long terme, et des marges de manœuvre à disposition des communes, des acteurs de l'économie et des citoyens, qu'ils soient propriétaires ou non. Ceci s'est traduit dans le projet par une volonté explicite de ne pas prétendre à l'exhaustivité des propositions, mais bien de choisir – au risque de se tromper – des sites et des registres d'action pertinents pour l'action publique à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Le reste des actions possibles, ou même souhaitables, a été laissé à l'initiative des autres collectivités et acteurs de la ville (en particulier ceux de l'économie et les communes) selon le principe de subsidiarité.

Il est intéressant de constater que ces différents registres de l'action publique correspondent aux thèses développées par Alain Bourdin dans son dernier ouvrage (Bourdin 2005). l'urbanisme – compris au sens large du terme – est en effet un

processus global de production de la ville, qui tente de gérer sa complexité en articulant différentes méthodes de mise en « ordre » avec des éléments de « désordre » (initiatives individuelles ou de groupe, phénomènes de société, ...). Ces méthodes de mise en ordre comprennent différents niveaux de contrainte, des plus directifs – les plans qui définissent où localiser quoi – aux moins prédéfinis – les contractualisations précisant pour chaque cas particulier qui s'engage à quoi avec qui, en passant par des outils prescriptifs encadrant ce qui peut être fait.

L'agglomération Lausanne-Morges a développé comme « produit final » de son travail de réflexion territoriale des outils dans ces trois registres, en visant à terme un minimum de plans et un maximum de contractualisation. Les plans n'ont ainsi délibérément concerné qu'un nombre limité de registres, avec un niveau de précision longuement étudié de manière à ne pas être plus contraignant que nécessaire : ce sont les concepts paysagers, urbanistiques, et de transports à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Les lieux de contractualisation future ont été identifiés comme secteurs stratégiques de l'agglomération, avec identification des partenaires souhaités, et précision des prescriptions nécessaires au bon déroulement de ces démarches ultérieures.

Le concept de développement durable a ainsi orienté les concepteurs selon les deux temporalités qui le caractérisent :

- aujourd'hui, avec une meilleure articulation de trois des quatre registres classiques : économie, environnement et gouvernance,
- et vis à vis des générations futures, dans la mesure où les effets des décisions d'aujourd'hui ont été évalués, en particulier du point de vue des finances publiques.

Il n'en demeure pas moins que la démarche reste fragile sur le pôle social. Aucune association ne représentant avec suffisamment de légitimité les besoins et aspirations des habitants citoyens de toute l'agglomération, l'expression explicite des voix dites faibles a été rendue relativement délicate. Un sondage d'opinion réalisé en parallèle sur les aspirations résidentielles des habitants a permis de mieux cerner ce point, mais des améliorations dans ce registre restent nécessaires, dans l'agglomération Lausanne-Morges et ailleurs.

6 BIBLIOGRAPHIE (PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE)

- BARTHE-BATSALLE H., *et al.* (2004) *Plate-forme internationale d'échanges dans le domaine des agglomérations urbaines : Namur, 18-20 mars 2004*, CREAT, Louvain La Neuve.
- BOULIANE L., REY M. (2003) *Plate-forme internationale d'échanges dans le domaine des agglomérations urbaines : La Chaux-de-Fonds, 22-24 mai 2003*, C.E.A.T. EPFL, Lausanne
- BOURDIN A., (2005) *La métropole des individus*, L'Aube, Paris.
- CALLON M., *et al.* (2001) *Agir dans un monde incertain - Essai sur la démocratie technique*, Seuil, Paris.
- DA CUNHA A., RUEGG J. (2003) *Développement durable et aménagement du territoire*, PPUR, Lausanne.
- DECLÈVE B., FORRAY R. (2004) *The tribune tree – European principles of citizen participation in urban regeneration policies*, Presses Universitaires de Louvain, Louvain La Neuve.
- FALISE M., (2004) *La démocratie participative, promesses et ambiguïtés*, L'Aube, Paris.
- GOUX-BAUDIMENT F. (2001) « L'audit des acteurs locaux concernés ». *Actes de la table ronde du 28 novembre, IAURIF, Paris*, Démocratie participative et aménagement régional pp. 39-43
- GOUX-BAUDIMENT F. (2000) *Donner du futur aux territoires*, CERTU, Lyon.
- HATEM F. (2004) *L'attractivité des territoires, entre pertinence et gouvernance*, Economica, Paris.
- LE SAOUT R. & MADORÉ F., (2004). *Les effets de l'intercommunalité*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- LÉVY J., LUSSAULT M. (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris.
- MANGIN D., PANERAI P. (1999) *Projet urbain*, Editions Parenthèses, Paris.

REY M. (2004) Le schéma directeur de l'Ouest lausannois, un processus d'apprentissage innovateur : enseignements pour les projets et démarches d'agglomération, C.E.A.T. EPFL, Lausanne.

RUEGG J., *et al.* (1992) *La négociation. Son rôle, sa place dans l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement*, PPUR, Lausanne.

SFEZ L. (1984, 3ème éd. 1994) *La décision*, PUF - Que sais-je, Paris

VELTZ P., (2002) *Des lieux et des liens – Le territoire à l'heure de la mondialisation*, L'Aube, Paris.

7 NOTES

ⁱ Cette partie du travail a été réalisée en étroite collaboration entre services de l'administration vaudoise, SAT (Service de l'aménagement du territoire - Nicole SURCHAT VIAL), SM (Service de la mobilité - Yves DELACRETAZ), SCRIS (Service cantonal de recherche et d'information statistiques - Jean CAMPICHE) et le LASIG (Laboratoire des systèmes d'information géographique - François Golay) de l'EPFL.

ⁱⁱ La méthodologie ALC (acteurs locaux concernés) a été mise au point et conduite par Fabienne GOUX-BAUDIMENT de PROGECTIVE voir bibliographie ci dessus.

ⁱⁱⁱ Il est intéressant de noter que la commune centre de Lausanne organisait parallèlement une consultation approfondie auprès de ses citoyens à l'échelle de ses quartiers, dans le cadre de son Agenda XXI : voir à ce propos l'autre communication de la C.E.A.T. par Luc VODOZ et Lilli MONTEVENTI WEBER « Opportunités et limites de l'Agenda 21 local à l'exemple de Quartiers 21, démarche participative pour un développement durable à Lausanne ».

^{iv} Cette phase de concertation pour les Lignes directrices du Plan directeur cantonal avait été conduite par la C.E.A.T. (Michel REY et Laurent THÉVOZ). Elle avait permis de dialoguer avec plusieurs centaines de personnes lors d'une trentaine d'ateliers.

^v Le groupement des mandataires désigné par le terme générique d' « urbaniste » comprenait Pierre FEDDERSEN architecte urbaniste et Michel SCHUPISSER ingénieur transports, avec la collaboration de TRANSITEC ingénieurs transports et RETAIL RITES Jacques PYTHON économiste. La mise en forme finale a été réalisée par Richard QUINCEROT.

^{vi} Voir ci-dessus Fabienne GOUX-BAUDIMENT de PROGECTIVE.

^{vii} Les Plates-formes internationales d'échanges dans le domaine des agglomérations urbaines : La Chaux-de-Fonds (2003), Namur (2004) et Toulouse (2005), voir ci-dessus BOULIANE L., REY M. (2003) et BARTHE-BATSALLE H., *et al.* (2004).