

# Un point de vue étranger sur un programme français

Dominique Joye

recherches

L'expertise transport a constitué un thème majeur dans la problématique des projets soutenus par le groupe « Évaluation-Décision » dans le cadre du PREDIT. À regarder le sommaire de ce numéro de *Métropolis* de plus près, on s'aperçoit que sous cette étiquette générale, cette piste de recherche a été marquée par des orientations relativement nouvelles dans la recherche française, à commencer par une attention particulière aux mécanismes de participation et de négociation. Et c'est peut-être ici que le rôle de l'expert étranger, suisse en l'occurrence, prend un relief particulier.

En effet, la Suisse, romande en particulier, est tout à la fois proche et lointaine du modèle français : proche par la langue, les références mais en même temps lointaine car le rôle de l'État, la manière de concevoir la participation et la mise en œuvre, voire le poids de l'écologie renvoient à des représentations fort différentes. Ce point de départ, semblable et différent, permet une mise en perspective particulière du programme.

## Différences

Posées dans ces termes, les différences semblent a priori s'imposer. Par exemple, la notion d'intérêt général, si souvent invoquée en France, n'est quasiment jamais mentionnée en Suisse. Dans ce dernier pays, la disqualification des opposants à un projet, en faisant recours à l'argumentation des « intérêts particuliers » qu'ils représenteraient, n'a quasiment pas cours. Tout recours est a priori légitime, doit être pris en compte et se termine par une décision judiciaire ou politique, par exemple à travers un référendum. Dans ce sens, dans le contexte suisse, la participation est totalement intégrée, tandis qu'elle tendrait à paraître plus limitée, moins acceptée dans le modèle français. Or le programme présenté ici semble au contraire démontrer qu'elle y acquiert aussi une place importante.

De même, on pourrait supposer que

l'organisation de la recherche, largement marquée par des structures comme le CNRS, dont les financements en personnel sont a priori assurés, amène une manière différente de structurer les projets par comparaison avec un pays où ce sont les projets eux-mêmes qui doivent financer la majeure partie des salaires des chercheurs. Le contexte politico-scientifique dans lequel la recherche se déroule devrait aussi induire des différences dans les projets, leur orientation et la manière de les réaliser.

En fait, malgré ces différences de structure, un examen attentif montre que les similitudes tendent à l'emporter. Elles sont donc révélatrices de tendances lourdes sur lesquelles il convient de revenir rapidement.

## Similitudes

### *La mobilité comme thème intégrateur*

C'est sans doute un truisme que de rappeler dans le contexte d'un programme consacré aux transports l'importance de la mobilité comme caractéristique des sociétés d'aujourd'hui. Pourtant cette caractéristique est importante puisqu'elle se produit simultanément dans plusieurs pays et que son approche requiert plusieurs disciplines. Dans ce sens, la grandissante importance de la mobilité implique des métissages entre cultures scientifiques nationales mais aussi entre disciplines. Bref, la mobilité n'est pas seulement un élément que l'on observe, que l'on explique, mais fait partie du champ scientifique lui-même.

### *Le nécessaire métissage international*

Sans entrer dans l'hymne à la globalisation ou à la mondialisation, les recherches présentées ici montrent l'importance de prendre en compte une dimension internationale, qu'il s'agisse des modes de travail des grands bureaux (Barthélemy, Baye) ou de la production de l'expertise. Ceci est

aussi vrai pour les mouvements d'opposition qui, eux aussi, s'internationalisent, apportant par là même une capacité nouvelle, résultant de la mise en commun de leur expérience, obligeant par là même leurs interlocuteurs à revoir leurs stratégies. Cela se retrouve enfin dans la place, nouvelle, accordée au débat et à la participation, comme si, de facto, l'exception française n'en était plus une.

Autrement dit, mesurer et interpréter les résultats à la lumière des structures et des transformations que connaissent les autres pays apparaît comme un des résultats importants de ce programme. Les réalités nationales dans ce domaine ne peuvent ainsi être comprises et interprétées aujourd'hui qu'en fonction d'un contexte plus global. Ceci est particulièrement vrai pour les travaux sur les transports et la mobilité.

#### *Le nécessaire métissage disciplinaire*

L'ensemble des recherches menées ici montre aussi que ce nécessaire métissage n'est pas limité à des perspectives nationales ou internationales mais implique aussi des approches disciplinaires et méthodologiques. Ainsi, par exemple, la participation relève aussi bien de la sociologie que de la science politique. En outre, la dimension de communication que requiert sa mise en œuvre peut aussi faire appel à d'autres disciplines (de Carlo). L'expertise transport constitue peut-être aujourd'hui un domaine en soi, qui définit ses propres critères de qualité et de reconnaissance, mais certains domaines de l'économie (Kast, Denant-Boémont) s'intéressent aussi à l'évaluation dans le domaine des transports, en introduisant des critères et des méthodes importées d'autres secteurs. Enfin la monétarisation des effets externes (Rousselot) est aussi un excellent exemple de croisement entre une approche économique et la nécessaire acceptabilité politique des mesures de régulation proposées. On pourrait continuer l'énumération en insistant sur les PDU comme croisement entre rationalité technique et politique (Offner, Jouve).

Bref, les recherches menées ici montrent que la recherche dans le domaine doit prendre en compte, et comprendre, un système de contraintes socio-politiques dès lors que l'on prétend agir sur la mise en œuvre de politiques dont l'impact social et territorial peut être fort.

#### *La difficulté de programmes structurants*

Une question importante demeure in fine : si la démonstration est faite que le domaine transport constitue un champ d'interdisciplinarité par excellence, si cette problématique de recherche demande de prendre en compte une perspective internationale, il importe de construire le système d'observation et d'interprétation dans la durée, ne serait-ce que pour permettre aux réseaux de chercheurs de se constituer, d'échanger, bref de construire un domaine d'expertise internationale et vivant.

L'expérience de plusieurs autres domaines, qui requéraient chacun le croisement entre une expertise technique et une capacité d'explication socio-politique, a montré la difficulté de passer de programmes dédiés à une thématique précise à un courant de recherche qui puisse cumuler la connaissance dans un domaine et, surtout, s'assurer à relativement long terme un capital humain de chercheurs intéressés par le domaine et prêts à échanger au delà des barrières disciplinaires.

Le système français, structuré notamment par le modèle du CNRS, est à la fois une chance et un handicap dans ce contexte : chance car les chercheurs sont engagés indépendamment de mandats précis, ce qui leur permet de s'engager dans la durée ; handicap car le champ scientifique français est structuré à partir d'une grille fortement disciplinaire. En outre, l'internationalisation et la professionnalisation des sciences sociales que l'on peut observer aujourd'hui, avec le renforcement du poids des publications dans les revues internationales les plus prestigieuses comme critère d'évaluation scientifique, peut renforcer encore une logique disciplinaire.

Dans ce sens, pour que les efforts de mise en commun des résultats issus de disciplines et de perspectives différentes puissent donner leur fruit, il est indispensable que d'autres programmes, avec une forte composante internationale, prennent la suite de ce PREDIT et fournissent ainsi les lieux d'interdisciplinarité dont nous avons besoin aujourd'hui pour comprendre nos sociétés et les moyens de les réguler.

**Dominique Joye**

*summary page 142*

**recherches**