

# ***METROPOLIS***

Préfiguration d'un réseau d'équipes de recherche interdisciplinaire sur  
l'évaluation et l'analyse des politiques publiques de transports et  
déplacements

*(Lettre de commande DRAST n° 02MT77)*

**Jean-Marc Offner et Carole Pourchez, LATTIS, avril 2004**

# SOMMAIRE

Note de synthèse..... 5

<b>A.</b>	<b><i>Transports et déplacements : un domaine délaissé par les sciences politiques</i></b> .....	<b>5</b>
<b>B.</b>	<b><i>Une triple stratégie d' enrôlement</i></b> .....	<b>7</b>
<b>C.</b>	<b><i>Six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transport et de déplacements</i></b> .....	<b>10</b>
<b>D.</b>	<b><i>Tableau conclusif</i></b> .....	<b>13</b>

Rappel des attendus de la recherche..... 14

<b>A.</b>	<b><i>Approches des laboratoires de sciences politiques</i></b> .....	<b>15</b>
1	Les entretiens exploratoires.....	15
2	Liste des laboratoires destinataires du questionnaire .....	17
3	Etat des lieux présentés par les laboratoires .....	19
<b>B.</b>	<b><i>Approches des politiques par des équipes de recherche travaillant sur le sujet transport et déplacement</i></b> .....	<b>39</b>
1	Les équipes de recherche Transports et Déplacements .....	40
2	Les équipes aménagement.....	46
3	Les équipes d'économie travaillant sur les politiques publiques de transport .....	61
4	Les équipes francophones .....	70
5	Tableau synthétique.....	72
<b>C.</b>	<b><i>Six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transports</i></b> .....	<b>74</b>
1	Un appel d'offre .....	74
2	Un séminaire ad hoc .....	74
3	Une coopération sélective .....	74
4	Un groupement de recherche préexistant .....	76
5	Une instance hybride .....	80
6	Un consortium européen de recherche : l'ECPR. ....	83
	<b><i>Conclusion</i></b> .....	<b>90</b>

## TABLE DES MATIERES

Note de synthèse.....	5
<b>A. Transports et déplacements : un domaine délaissé par les sciences politiques .....</b>	<b>5</b>
<b>B. Une triple stratégie d' enrôlement .....</b>	<b>7</b>
1 Transports et déplacements : des terrains pertinents pour des problématiques de science politique.....	7
2 Une interdisciplinarité entre politologues, “ aménageurs ” et économistes .....	7
3 Les opportunités de nouvelles demandes de recherche.....	9
<b>C. Six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transport et de déplacements .....</b>	<b>10</b>
1 Un appel d' offre .....	10
2 Un séminaire ad hoc .....	10
3 Une coopération sélective .....	11
4 Un groupement de recherche préexistant .....	11
5 Une structure hybride .....	11
6 Un réseau préexistant européen.....	12
<b>D. Tableau conclusif .....</b>	<b>13</b>
 Rappel des attendus de la recherche.....	 14
<b>A. Approches des laboratoires de sciences politiques .....</b>	<b>15</b>
1 Les entretiens exploratoires.....	15
1.1 Le manque d'intérêt pour les problématiques transports : .....	15
1.2 La différenciation entre problématiques Transport et Déplacement .....	15
1.3 Le Transport/Déplacement plutôt en terrain d'études qu'en sujet en soi.....	15
1.4 L'attrait pour de nouvelles demandes de recherche .....	15
1.5 Les perspectives européennes .....	16
1.6 Une demande attendue au niveau des régions .....	16
1.7 Le recrutement et le financement de nouveaux chercheurs .....	16
2 Liste des laboratoires destinataires du questionnaire .....	17
3 Etat des lieux présentés par les laboratoires.....	19
3.1 Peu de publications et des intérêts sur le sujet très individualisés .....	19
3.2 Synthèse des résultats.....	36
3.3 Perspectives sur les potentiels.....	37
<b>B. Approches des politiques par des équipes de recherche travaillant sur le sujet transport et déplacement .....</b>	<b>39</b>
1 Les équipes de recherche Transports et Déplacements .....	40
1.1 Le cas de l'INRETS .....	40
1.2 Le LET : l'économie des transports .....	43
2 Les équipes aménagement.....	46
2.1 Le LATTs.....	46
2.2 RIVES .....	50
2.3 CRETEIL (Paris XII) anciennement CEIL et le LVMT.....	52
2.4 Laboratoire Théorie des mutations urbaines (TMU).....	56
2.5 Le centre de recherche Ville-Société-Territoire (Maison des sciences de la ville de l'université deTours).....	59
3 Les équipes d'économie travaillant sur les politiques publiques de transport .....	61
3.1 Le CERNA .....	61

3.2	<i>LAMSADE (Paris IX- Dauphine) : Relations avec l'économie des réseaux, économie de la régulation.</i>	62
3.3	<i>Le CIRED</i>	63
3.4	<i>Le CERAS</i>	67
4	<i>Les équipes francophones</i>	70
4.1	<i>L'université du Québec à Montréal : la Chaire de recherche du Canada en études des dynamiques territoriales</i>	70
4.2	<i>LASUR- EPFL</i>	71
5	<i>Tableau synthétique</i>	72
	<b><i>C. Six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transports</i></b>	<b>74</b>
1	<i>Un appel d'offre</i>	74
2	<i>Un séminaire ad hoc</i>	74
3	<i>Une coopération sélective</i>	74
4	<i>Un groupement de recherche préexistant</i>	76
4.1	<i>Organisation du GRALE</i>	76
4.2	<i>Missions</i>	76
4.3	<i>Fonctionnement</i>	77
4.4	<i>Le réseau du GRALE</i>	77
5	<i>Une instance hybride</i>	80
5.1	<i>Les statuts d'un Groupement d'Intérêt Public ou GIP</i>	80
5.2	<i>Avantages et contraintes :</i>	82
5.3	<i>Exemple de structure : Le GRIDAUH</i>	82
6	<i>Un consortium européen de recherche : l'ECPR</i>	83
6.1	<i>Organisation</i>	84
6.2	<i>Exemples d'appel à Communication</i>	85
6.3	<i>Les laboratoires français concernés</i>	88
	<b><i>Conclusion</i></b>	<b>90</b>

PREFIGURATION D'UN RESEAU D'EQUIPES DE RECHERCHE INTERDISCIPLINAIRE  
SUR L'EVALUATION ET L'ANALYSE DES POLITIQUES PUBLIQUES  
DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

## Note de synthèse

Le PREDIT 3, par son groupe 11, a affiché plus explicitement encore que le PREDIT 2 l'intérêt et l'importance de recherches évaluant et analysant les politiques publiques de transports et de déplacements. Mais les politologues, spécialistes disciplinaires des politiques publiques depuis que les sciences du politique se sont emparées d'abord aux Etats-Unis puis en Europe de cette nouvelle spécialité, s'intéressent peu aux domaines couverts par le PREDIT.

Comment mobiliser des équipes de sciences politiques sur les questions de transport et de déplacement ? Sur quels thèmes privilégiés et avec quels autres chercheurs leur proposer de travailler ? Quel dispositif organisationnel pour ce faire ? Telles sont les principales interrogations auxquelles ce rapport tente de répondre. Questionnaires et entretiens auprès de responsables d'équipes de sciences politiques ainsi que dépouillements bibliographiques ont permis de dresser un état des lieux et des perspectives de travail.

### *A. Transports et déplacements : un domaine délaissé par les sciences politiques*

Les équipes françaises de sciences politiques ont au moins trois bonnes raisons de ne pas s'intéresser aux transports :

- Peu traité dans les cursus universitaires, le domaine ne permet pas de “rentabiliser” dans l'enseignement un investissement de recherche. C'est un secteur qui apparaît dominé par les Grandes Ecoles d'ingénieurs ainsi que les Corps techniques du ministère de l'Equipement et son réseau scientifique et technique.
- Au plan international, l'économie et l'ingénierie “saturent” la spécialité, comme en témoigne par exemple la teneur des communications aux Conférences mondiales sur la recherche dans les transports.
- La vie interne des sciences politiques privilégie certaines questions. De même qu'en économie il vaut mieux s'intéresser à la finance qu'à l'espace, des recherches sur des domaines “innovants” de l'action publique (l'art, la santé...) autoriseront la formalisation de théories originales que l'investigation de champs plus traditionnels ne permettrait sans doute pas d'effectuer<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> L'analyse bibliographique des “travaux universitaires inédits de science politique” confirme ce désintérêt : sur les cinq dernières années, on ne répertorie annuellement que quelques (deux à cinq) mémoires de dernière année d'Institut d'Etudes Politiques (sur les PDU et la décentralisation ferroviaire, essentiellement) et, au mieux, un ou deux DEA. Dans ces conditions, les thèses sont logiquement inexistantes.

Le constat est sans appel. Dans la dizaine des équipes françaises importantes en sciences politiques<sup>2</sup>, aucune ne présente un intérêt structurel (c'est-à-dire mobilisant plusieurs chercheurs sur plusieurs années) pour les transports et les déplacements. Quelques laboratoires “rencontrent” occasionnellement les transports et les déplacements pour des travaux ponctuels. Il s'agit alors le plus souvent de “terrains” (un grand projet, une procédure) servant un questionnement sur la démocratie locale, la décentralisation, les élites politiques, etc. Cette situation se présente plus particulièrement au sein des laboratoires rattachés à un Institut d'Etudes Politiques de province (Cerat, Cervl, Crape).

**Tableau des laboratoires en sciences politiques<sup>3</sup>**

<i>Laboratoires</i>	<i>Travaux Transports &amp; Dépl.</i>	<i>Intérêt possible à court terme</i>	<i>Axes de recherche proches</i>	<i>Précisions</i>
CEPEL Montpellier	Non	Non	Territoires Modes de légitimation	
CERAT Grenoble	Oui	Oui	Territorialisation et contractualisation des politiques publiques	Regroupement en cours du CERAT avec une équipe de géographes
CERVL Bordeaux	Non	Non	Gouvernance locale	
CEVIPOF Paris	Oui	Oui	Régulation et gouvernance Réseaux d'action publique Politiques publiques comparées (Europe)	Chercheurs intéressés par le territoire et le local (P. Le Galès, R. Balme) mobilisés par ailleurs.
CRAPE Rennes	Non	Non	Action publique et territoire	
CERAP Paris	Non	Non	Décentralisation et aménagement du territoire	
CRESAL Saint-Etienne	Oui	Non	Formes d'engagement Action publique environnementale	
CRPS Paris	Non	Non	Construction des problèmes publics	
CSO Paris	Oui	Non	Villes et territoires	
CURAPP Amiens	Non	Non	Recomposition des espaces publics en Europe	
GAPP Paris	Non	Non	Action publique et sociétés contemporaines	Collaboration avec l'Inrets (V. Spenlehauer)

<sup>2</sup> L'expression “ sciences politiques ” a été prise ici au sens large du terme, puisque ont été intégrées sur la liste des laboratoires enquêtés des équipes plutôt tournées vers le droit public ou la sociologie des organisations. Le champ disciplinaire appréhendé est en fait celui de la section 40 du CNRS : Politique-Pouvoir-Organisation.

<sup>3</sup> Seules les unités mixtes CNRS ont été recensées. L'association des laboratoires avec le CNRS constitue en effet un gage de qualité et de pérennité des structures.

## ***B. Une triple stratégie d'enrôlement***

L'analyse menée des modes de fonctionnement et des préoccupations des laboratoires de sciences politiques permet de comprendre l'insuccès qu'ont pu rencontrer et que rencontreraient des appels d'offre de recherche tentant de mobiliser, sans autre préalable, des politologues sur l'analyse des politiques publiques de transports et de déplacements.

L'efficacité, en la matière, commande de faire apparaître le transport comme un terrain pour des problématiques plus générales et de proposer des travaux en interdisciplinarité.

### 1 Transports et déplacements : des terrains pertinents pour des problématiques de science politique

Il s'agit de faire comprendre qu'à l'instar des politiques de développement local ou d'action culturelle, les politiques de transport et de déplacement sont aptes à nourrir les réflexions sur une partie au moins des sujets qui font l'actualité intellectuelle des sciences politiques. Les travaux recensés qui abordent la question des transports s'intéressent à la territorialisation des politiques publiques, au rôle de l'expertise et aux nouvelles légitimités de l'action collective. D'autres problématiques seraient à convoquer : les représentations territoriales comparées en Europe, l'évaluation des politiques, les procédures de concertation et de délibération, les modes de gouvernement et de gouvernance, les processus décisionnels, les régulations étatiques, la gestion des risques, le rôle de l'Europe dans la définition des politiques de transport.

### 2 Une interdisciplinarité entre politologues, " aménageurs " et économistes

Si la connexion entre le domaine des transports et des problématiques " sciences po. " semble une condition nécessaire à l'engagement d'équipes de politologues dans des recherches liées aux domaines du Predit, elle n'est pas suffisante. Le coût d'entrée est en effet élevé, dans un secteur perçu comme accaparé par des structures préexistantes solidement en place. Proposer des alliances entre laboratoires de sciences politiques et équipes déjà familiarisées aux transports et aux déplacements paraît de ce point de vue d'autant plus intéressant que l'interdisciplinarité, demande désormais récurrente de la part des tutelles des unités de recherche, ne trouve pas toujours les objets *ad hoc* pour s'exercer.

Il conviendra que ces équipes aguerries au domaine des transports soient déjà quelque peu acculturées aux approches politistes, faute de quoi les collaborations risqueraient de rester formelles. L'analyse bibliographique des productions des instances concernées et la connaissance " indigène " de leurs chercheurs permettent de proposer une sélection des laboratoires potentiellement partenaires d'équipes de sciences politiques.

Il s'agit principalement d'équipes en :

- Transport : trois unités de l'Inrets, le Dest, Traces et le LVMT ; le Let de l'Université Lyon II et de l'Entpe ;
- Aménagement : Creteil-Paris12, Latts-CNRS-ENPC-Paris12-UMLV, Rives-Entpe, TMU-CNRS-Paris 8, Centre de recherche Ville-Société-Territoire de la Maison des Sciences de la Ville de l'université de Tours ;
- Économie : Cerna-Ecole des Mines de Paris, Cired et Ceras-ENPC, Lamsade-Université de Paris-Dauphine.

On peut ajouter à cette liste deux entités de recherche francophones, respectivement canadienne et suisse : le Département de géographie de l'université du Québec à Montréal et le Laboratoire de sociologie urbaine de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

**Tableau des équipes Transport, Aménagement, Economie et thématiques associées**

	<b>Territorialisation</b>	<b>Enjeux, conflits, coordination</b>	<b>Concertation</b>	<b>Développement durable</b>	<b>Evaluation économique et sociale</b>	<b>Agendas et systèmes d'acteurs</b>
Inrets	xx	xx	xx			x
Let	x	x	x	xx	xx	
Latts	xx	xx	x	x	x	x
Rives	xx	x	x		x	x
Creteil	xx	xx	x	x	xx	
TMU	x	x		x	x	
VST	xx			xx	x	
Cerna				xx	xx	
Lamsade		xx		xx	xx	
Ceras	xx	x			xx	
Cired			x	xx	x	
Lasur	xx	xx				
GéoUqam	xx					

### 3 Les opportunités de nouvelles demandes de recherche

La programmation des laboratoires est affaire d'interactions entre offres et demandes. Si les chercheurs veulent, à juste titre, maintenir individuellement ou collectivement leurs axes de recherche, ils savent également prendre en compte les sollicitations externes et les transformations de leur environnement institutionnel. De ce point de vue, les perspectives européennes (impliquant rapprochements entre laboratoires) et la montée en puissance des Régions en matière de recherche (les transports figurant par ailleurs parmi leurs plus importantes compétences) constituent des éléments plutôt positifs<sup>4</sup>. De même, les injonctions du CNRS en termes de rapprochement entre laboratoires d'un même site représentent des occasions de restructurations thématiques fortes.

Cette triple stratégie d' enrôlement doit naturellement s'appuyer sur les dispositifs (bien connus) indispensables pour garantir la confiance des équipes dans la pérennité de l'incitation, confiance sans laquelle les chercheurs ne se risqueront pas à investir un nouveau champ de recherche. Il s'agit essentiellement – outre un laps de temps suffisamment long pour préparer les dossiers, les collaborations, les recrutements de doctorants – des contrats pluri-annuels et des bourses de thèses (effets indirects puissants sur les centres d'intérêt des directeurs de thèse et de leurs équipes).

---

<sup>4</sup> Ainsi, des relations de “ proximité ” se sont établies entre des chercheurs de l'Inrets-Traces et de la petite équipe de l'Institut d'Etudes Politiques de Lille, le CERAP, dans un environnement marqué par un intérêt structurel de la Région Nord – Pas-de-Calais pour les questions de transport.

### ***C. Six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transport et de déplacements***

L'intéressement des chercheurs en sciences politiques au domaine des transports et des déplacements<sup>5</sup> passe donc par des coopérations entre politologues et chercheurs d'autres disciplines sur des questionnements concernant les transformations de l'action publique, les politiques européennes, les processus de décisions et les logiques territoriales.

Au-delà du succès d'un éventuel appel d'offre (scénario 1) se donnant les moyens d'une telle mobilisation, la pérennisation d'un milieu de recherche apte à se saisir structurellement des thèmes liés à l'évaluation et l'analyse des politiques publiques de transport implique la constitution de dispositifs organisationnels spécifiques. La préparation de projets ambitieux en la matière pourrait être utilement précédée d'un travail de mobilisation à travers un séminaire/colloque et sa publication (scénario 2).

Au vu de l'état des lieux effectué, trois modèles pourraient être ensuite crédibles : une alliance entre un petit nombre de laboratoires, constitutive d'un " pôle d'excellence " sur le sujet (scénario 3) ; l'utilisation de structures coopératives préexistantes pour des appels d'offre ciblés (scénario 4) ; la constitution d'une instance originale, associant équipes de recherche et " usagers " de la recherche (scénario 5) ; l'intégration d'une problématique transport et déplacements dans un dispositif européen de sciences politiques. (scénario 6)

#### **1 Un appel d'offre**

On connaît les limites de l'exercice, déjà en partie tenté dans le Predit 2 au sein du programme Evaluation-Décision. Il conviendrait, *a minima*, que l'appel d'offre soit très ciblé (par exemple sur une analyse comparative des politiques nationales en Europe et sur une analyse des politiques européennes) et que le Predit trouve en l'affaire des partenaires (CNRS, ministère de la Recherche).

#### **2 Un séminaire ad hoc**

Il convient sans doute pour aller plus avant dans la définition et le choix d'un scénario de tester non seulement en paroles mais en actes les réactions des chercheurs et équipes concernés. Pour ce faire, la conception d'un séminaire ou d'un colloque, l'élaboration d'un numéro spécial d'une publication scientifique, représentent des vecteurs efficaces, surtout s'ils sont organisés par l'intermédiaire de structures en place comme l'Association française de science politique ou la revue Politiques et management public.

Une telle initiative pourrait également s'appuyer sur le renforcement en cours des coopérations entre laboratoires concernés par la socio-économie des transports, au niveau de

---

<sup>5</sup> Le vocable " déplacement " est manifestement plus connoté sciences sociales que " transport ", qui fait référence à un univers technique. Il paraît donc judicieux de conserver les deux termes.

l'ENPC (Ceras, Cired, Latts, Lvmt) comme à celui du ministère de l'Équipement (équipes de l'ENPC, de l'ENTPE et de l'Inrets).

### 3 Une coopération sélective

Une deuxième formule consisterait à sélectionner des laboratoires de sciences politiques parmi les plus à même de prendre l'approche déplacement comme terrain de recherche privilégié et de leur proposer de coopérer avec une ou des équipes déjà familières du domaine, dans le cadre d'un programme de recherche ambitieux ou d'un observatoire s'inscrivant dans les axes de leurs travaux préexistants sur le sujet " territoire " ou " décision publique ".

Le Cerat est probablement le laboratoire le plus susceptible de jouer le jeu. Son intérêt pour les questions de politique locale et d'aménagement est ancien. Plusieurs chercheurs sont impliqués dans des sujets connexes à ceux du transport. Enfin, le regroupement récent entre le Cerat et un laboratoire de géographie (au sein de l'unité mixte de recherche Pacte) favorise les évolutions thématiques et les recompositions d'intérêts. Dans une moindre mesure, le CSO pourrait également être approché pour évaluer la faisabilité d'une telle opération.

### 4 Un groupement de recherche préexistant

Une autre solution consiste non à privilégier un ou deux laboratoires mais à faire le pari d'une possible mobilisation de chercheurs dans plusieurs laboratoires, par un fonctionnement en réseau. La création *ex nihilo* d'un groupement de recherche spécifique s'avère manifestement prématurée, au regard du faible nombre d'individus *a priori* intéressés. En revanche, une structure préexistante telle que le Grale<sup>6</sup> (Groupement de Recherche sur l'Administration Locale en Europe) devrait accepter de servir de relais pour le montage d'un tel réseau.

### 5 Une structure hybride

Le scénario le plus ambitieux supposerait que les acteurs des politiques publiques de transport – décideurs publics et privés – jugent l'affaire suffisamment importante et les liens avec la recherche suffisamment fructueux pour participer directement au montage d'une instance hybride, associant équipes de recherches, administrations (centrales et locales) et entreprises. L'exemple d'une telle structure est fourni par le Gridauh, Groupement d'Intérêt Public (GIP) de recherche pour le développement de la recherche juridique et institutionnelle dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat.

Ce Groupement aurait vocation à réunir l'ensemble des laboratoires mentionnés ci-dessus, équipes de sciences politiques, de transport, d'aménagement, d'économie, ainsi que les institutions parties prenantes de la politique des transports : administrations centrales du ministère de l'Équipement, associations d'élus locaux, transporteurs, etc.

---

<sup>6</sup> Doté du statut de Groupement d'Intérêt Scientifique, le Grale est fondé sur un contrat quadriennal liant le CNRS et des institutions comme l'Assemblée Nationale, la Caisse des dépôts, la Datar, le ministère de l'Intérieur, Véolia. Il associe plusieurs dizaines d'équipes de recherches, dont pratiquement tous les laboratoires de sciences politiques précédemment recensés. L'orientation de ses travaux est centralement juridique.

Déjà évoquée dans le scénario 3, l'idée d'observatoire reste susceptible de concrétiser les ambitions de cette éventuelle structure hybride. La conception et la structuration d'un observatoire des politiques publiques sur le sujet " Territoires et Déplacements " sont en effet intéressantes à cet égard. Cela favoriserait la visibilité tant des équipes de chercheurs dans le domaine que des institutions parties prenantes, aux niveaux national ou local. La capitalisation et la coordination des travaux seraient assurées ainsi que leur valorisation. Enfin et surtout, cela garantirait un échéancier de programmes de recherches.

## 6 Un réseau préexistant européen

L'ECPR, European Consortium for Political Research, est une association scientifique indépendante encourageant la formation, la recherche et la coopération dans plus de 300 institutions à travers l'Europe. L'ECPR organise des conférences, des séminaires d'été, publie des revues et des livres, développe par son site des bases de recherche en ligne, etc. Les adhérents peuvent proposer des thèmes de recherche pour des ateliers ou tables rondes lors des manifestations scientifiques annuelles.

La quasi totalité des laboratoires français de sciences politiques adhèrent à l'ECPR. Il ne serait pas inenvisageable de mettre par leur intermédiaire le thème des politiques de transport à l'ordre du jour de prochaines conférences.

*D. Tableau conclusif*

SCÉNARIOS	Ressources à mobiliser	Valorisation à court terme	Effets structurants de long terme	Difficultés ou limites
<b>1. Appel d'offre</b>	++	++	-	Dispositif traditionnel facile à mettre en œuvre mais peu attractif pour de nouvelles équipes
<b>2 Un séminaire ad hoc</b>	+	+++	+	Intérêt quel que soit le scénario ultérieur, importance du partenariat
<b>3. Coopération sélective</b>	++	+++	+++	Nécessité du « gré à gré » et d'engagements pluriannuels.
<b>4. Réseau préexistant français</b>	++	+	++	Réduction partielle des inconvénients de l'appel d'offre traditionnel
<b>5. Structure hybride</b>	++++	++	+++	Montage lourd mais gage de valorisation de la recherche.
<b>6. Réseau préexistant européen</b>	+++	+	++	Montage initial long mais effet d'entraînement potentiel important.

## Rappel des attendus de la recherche

Le PREDIT 3 est un programme interministériel financé par quatre ministères (Transports, Industrie, Recherche, Environnement) et deux agences (ADEME, ANVAR) lancé le 19 mars 2002 lors la conférence de presse à l'Assemblée Nationale. Son programme doit s'organiser autour de 3 principaux objectifs : assurer la mobilité durable, accroître la sécurité des transports et préserver l'environnement. Deux Prédit l'ont précédé : Le premier (1990-1994) était tourné vers les grands objectifs technologiques (industrie automobile, TGV, transports urbains). Le second (1996-2000) a vu son champ diversifié avec un effort sur les transports urbains (expérimentations), sur les véhicules propres et économes, sur les transports de marchandises, ou encore sur les études d'impacts environnementaux. Ces deux programmes, ainsi que les 3 actions fédératives ARCOS, ELU et PREDIM constituent le patrimoine que reprend le nouveau PREDIT 3. Les conclusions de l'évaluation du PREDIT 2 aboutissaient à des recommandations, notamment sur le rapprochement des recherches avec le programme des politiques publiques, une meilleure prise en compte des sciences humaines, et une meilleure intégration d'équipes pluridisciplinaires.

Le groupe 11 s'est positionné fortement dans son premier appel d'offre sur le thème de l'analyse et de l'évaluation des politiques publiques. Les perspectives de ce programme doivent permettre l'apport des autres domaines de politiques publiques (environnement, aménagement du territoire, sécurité, accès à l'emploi, compétitivité...) utiles à l'action tant au niveau local que national, global que sectoriel. La question est de savoir quelle(s) thématique(s) pourra permettre de solliciter des spécialistes de l'analyse des politiques publiques qui se sont jusqu'alors peu intéressés au problème des déplacements. Il sera possible ainsi ensuite d'identifier la possibilité ou non d'un réseau d'équipes de recherche sur le champ « évaluation et analyse des politiques publiques de transport ». Pour ce faire, nous avons choisi les laboratoires français de sciences politiques les plus importants afin de procéder aux recensements de leurs études qui ont pu prendre en compte de façon directe ou indirecte la problématique transport. Cet état des lieux identifiera les limites et les obstacles de leurs intérêts pour cette thématique.

Afin de compléter l'analyse de l'existant en matière de politiques publiques sur le transport, nous étudierons ensuite les laboratoires qui affichent clairement la thématique transport afin de recenser ce qu'ils ont pu faire sous l'angle « analyse des politiques publiques ».

Ces deux approches permettront ensuite de proposer un diagnostic sur les formes de mobilisations possibles d'équipes de sciences politiques et de transport qui ont jusqu'alors peu collaboré ensemble.

Plus concrètement, nous établirons en conclusion six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transport. Dans cette perspective, nous avons proposé de travailler à la préfiguration d'un réseau d'équipes de recherche interdisciplinaire sur l'évaluation et l'analyse des politiques publiques des transports.

## ***A. Approches des laboratoires de sciences politiques***

Afin d'appréhender la meilleure façon d'évoquer la question des transports et des déplacements avec les équipes de recherche en sciences politiques, nous avons rencontré trois directeurs de laboratoires afin d'avoir leurs sentiments sur le sujet. Les conclusions de ces discussions ont servi ensuite de base à la conception d'un questionnaire envoyé aux laboratoires de sciences politiques sélectionnés.

### **1 Les entretiens exploratoires**

Trois entretiens préliminaires ont été menés avec :Philippe Warin, Directeur du CERAT Frédéric Sawicki, Directeur du CRAPS et Patrice Duran, Directeur du GAPP.

Ces trois entretiens ont permis de voir émerger des points communs :

#### ***1.1 Le manque d'intérêt pour les problématiques transports :***

Ce domaine ne semble pas permettre de se construire une grande notoriété dans le domaine de la recherche pour quatre grandes raisons :Le sujet est peu traité par le secteur universitaire qui n'offre pas de formations sur le sujet à l'exception de DESS professionnalisant sans débouchés dans le domaine de la recherche.Le domaine du Transport et des Déplacements apparaît dans un contexte d'autant plus technicisé qu'il est surtout enseigné dans les écoles d'ingénieurs, seules filières organisées à ce sujet.La spécialisation de Centres d'études et de recherches sur ce domaine type INRETS, CERTU et CETE laisse à penser que le Ministère de L'Équipement peut subvenir en interne à ces besoins. La création de laboratoires affichant une compétence explicite sur le sujet comme le LET ou le récent Laboratoire Ville Mobilité Transport tend à conforter le sentiment d'un marché captif.Au niveau international, la seule communauté scientifique visible dans le domaine des transports est celle des économistes.

#### ***1.2 La différenciation entre problématiques Transport et Déplacement***

Si le transport apparaît toujours fortement connoté comme objet technique et/ou économique, la problématique « Déplacement » semble plus accessible aux domaines socio-politiques. Les nouvelles modalités sociales en matières de mobilité interfèrent avec d'autres problématiques comme le développement durable ou les nouveaux rythmes urbains.

#### ***1.3 Le Transport/Déplacement plutôt en terrain d'études qu'en sujet en soi***

Le transfert d'acquis sur des recherches déjà engagées semble plus aisé sur le terrain du transport vu à travers d'autres sujets comme l'évaluation, la concertation ou les nouvelles modalités de l'action publique. L'aspect sectoriel fortement marqué par le sujet Transport/Déplacement passerait plus facilement comme simple exemple d'une thématique plus globale.

#### ***1.4 L'attrait pour de nouvelles demandes de recherche***

A l'exception de grands programmes de recherche impliquant plusieurs chercheurs et une division du travail, la recherche en sciences sociales est la plupart du temps un travail solitaire. Cela dit, la vie scientifique est nécessairement collective et passe par de multiples modalités d'échanges.N'importe quel laboratoire peut être ainsi intéressé par une offre de recherche incluant plusieurs chercheurs de domaines différents soit en interne, soit par partenariats extérieurs sachant que cette recherche doit pouvoir se poursuivre sur une durée de plusieurs années, et permettre le financement de doctorants et de post-doctorants.La visibilité du

programme proposé doit pouvoir être possible 6 mois avant son initialisation en sujets de mémoire dans la mesure où les doctorants sont recrutés dans le cours de leur année de DEA.

### *1.5 Les perspectives européennes*

L'intérêt de nouveaux contacts avec d'autres établissements ou organismes européens est en soi important surtout si des perspectives de pérennisation semblent réalisables. Des appels d'offre européens demandant le nécessaire partenariat entre un ou plusieurs laboratoires européens et un ou plusieurs laboratoires français semblent utiles dans cette perspective.

### *1.6 Une demande attendue au niveau des régions*

Le sujet Transport/Déplacement dans ce qu'il nécessite une approche terrain donne une grande légitimité à une demande régionale, et cela apparaît d'autant plus fortement que le laboratoire est situé en province. Les aspects politiques peuvent être alors plus finement appréhendés à travers une mémoire du territoire partagée. Le sujet sera d'autant plus pris en compte qu'il y aura une possibilité visible à court terme de conforter par le sujet l'ancrage local du laboratoire et les réseaux personnels des chercheurs désireux de s'impliquer également en tant que citoyen.

### *1.7 Le recrutement et le financement de nouveaux chercheurs*

La souplesse d'un laboratoire pour travailler sur de nouvelles problématiques ou domaines de recherche est d'autant plus importante qu'il lui est envisageable de recruter des chercheurs sur contrat. L'attrait d'une proposition sur une longue durée est à cet égard très important. Ces différentes considérations ont permis de construire le questionnaire ci-joint en annexe.

## 2 Liste des laboratoires destinataires du questionnaire

<p><b>CEPEL</b> (<i>Centre d'Etudes Politiques de l'Europe Latine</i>)  Mr Louis ASSIER-ANDRIEU, Directeur  Université Montpellier 1  39 Rue de l'Université  34060 MONTPELLIER CEDEX 2</p>	UMR 5112
<p><b>CERAT</b> (<i>Politique, administration, ville et territoire</i>)  Mr Philippe WARIN, Directeur  Université Grenoble II  Institut d'Etudes Politiques  1030 Ave Centrale  BP 48  38040 GRENOBLE CEDEX 9</p>	UMR 5606
<p><b>CERVL</b> (<i>Pouvoir, Action Publique, Territoire</i>)  Mr Claude SORBETS, Directeur  Domaine Universitaire  11 Allée Ausone  33 607 PESSAC CEDEX</p>	UMR 5116
<p><b>CEVIPOF</b> (<i>Centre d'Etude de la Vie Politique Française</i>)  Mr Pascal PERRINEAU, Directeur  10 Rue de la Chaise  75007 PARIS</p>	UMR 7048
<p><b>CRAP</b> (<i>Centre de recherche administrative et politiques</i>)  M.Patrick HASSENTEUFEL, Directeur  104 Bld Duchesse Anne  35700 RENNES</p>	UMR 6051
<p><b>CERAP</b> (<i>Centre de Recherche administratives, politique</i>)  Mr Frédéric SAWICKI, Directeur  Université Lille II  1 Place Deliot – BP 629  59024 LILLE CEDEX</p>	UMR 8026
<p><b>CRESAL</b> (<i>Centre de Recherche en Sciences Sociales</i>)  M.André MICOUD, Directeur  Université Jean Monnet  6 Rue Basse-des-Rives  42023 ST ETIENNE CEDEX 2</p>	UMR 5043

<p><b>CRPS</b> (<i>Centre de recherche Politiques de la Sorbonne</i>)  Mme Isabelle SOMMIER, Directrice  Université Panthéon-Sorbonne  14 Rue Cujas  75231 PARIS CEDEX 05</p>	<p>UMR 8057</p>
<p><b>CSO</b> (<i>Centre de Sociologie des Organisations</i>)  M Erhard FRIEDBERG, Directeur  19 Rue Amélie  75007 PARIS</p>	<p>UMR 7116</p>
<p><b>CURAPP</b> (<i>Centre Universitaire de recherches administratives</i>)  Mme Pascale LABORIER, Directeur  Université Picardie Jules Vernes  Pôle Universitaire Cathédrale  Placette Lafleur – BP 2716  80027 AMIENS CEDEX 1</p>	<p>UMR 6054</p>
<p><b>GAPP</b> (<i>Groupe d'analyse des politiques publiques</i>)  M Patrice DURAN, Directeur  E.N.S. DE CACHAN  Bat Laplace  61 Ave du Président Wilson  94235 CACHAN CEDEX</p>	<p>UPR 268</p>

### 3 Etat des lieux présentés par les laboratoires

Ces différents laboratoires se sont montrés réticents à répondre à ce questionnaire qui venait dans un contexte de propositions multiples d'appels d'offre européens, Ministère de la recherche ou CNRS ou autre encore. Le Ministère de l'Equipeement procède lui-même à des appels d'offre simultanés qui proviennent de ses différentes directions sans offrir une vision d'ensemble cohérente où pourrait s'inscrire de façon pérenne les propositions d'un laboratoire.

Leurs réponses ont permis néanmoins de tirer quelques conclusions :

#### *3.1 Peu de publications et des intérêts sur le sujet très individualisés*

##### **a) CEPEL :**

Centre d'Etudes Politiques de l'Europe Latine (CEPEL)

##### ➤ **Organisation :**

Directeur : Monsieur Louis ASSIER-ANDRIEU

Dans le cadre de l'Université Montpellier I, la Faculté de Droit a pleinement pris conscience des deux volets de réflexion, que constitue une recherche disciplinaire et pluridisciplinaire. Cette prise de conscience s'est concrétisée plus particulièrement dans l'association renouvelée au CNRS, au travers l'équipe L'UNIR de sciences politiques (CEPEL) qui devrait dans un avenir proche s'enrichir d'autres équipes. Ce laboratoire couvre le champ des réflexions sur les partis, le personnel politique ou les comportements politiques ou électoraux ou la communication politique et analyse les politiques publiques, c'est à dire une manière différente de penser l'Etat et l'action publique (mettant en avant les contraintes qui affectent la liberté des acteurs) et ceci dans une optique européenne comparatiste avec une accentuation particulière sur l'Europe du Sud.

##### ➤ **Thèmes de recherche :**

- Les chaînages entre niveaux locaux, nationaux et internationaux de compétence ou d'initiative.
- La contractualisation des politiques publiques et la négociation explicite.
- Sectorisation et apprentissage dans les politiques publiques locales.
- Représentation politique et évolution des modes de légitimation publique.
- Situations d'expertise, politiques européennes et médiations territoriales.
- Cultures, appartenance et territoires politiques en Europe du Sud.

##### ➤ **Approches possibles :** Aucune

**Personne ne travaille sur le sujet du transport/déplacement - Aucune publication**

## **b) CERAT**

Cerat (Centre de recherche sur le Politique, l'Administration, la Ville et le Territoire)

### **➤ Organisation**

Le CERAT compte 75 chercheurs, enseignants chercheurs et chercheurs associés, 25 doctorants en moyenne, et 11 collaborateurs techniques et administratifs.

Il est dirigé par Philippe Warin et Claude Gilbert

Son statut est celui d'une unité mixte de recherche interétablissements associant le CNRS et l'Institut d'études politiques de Grenoble. Il est également associé à la Fondation Nationale des Sciences Politiques (FNSP).

Le CERAT est fortement impliqué dans l'enseignement de troisième cycle. Il est membre du département « Sciences politiques et du territoire » de l'école doctorale « Sciences de l'homme, du politique et du territoire » de l'UPMF. Il est laboratoire d'accueil pour les étudiants du DEA de Science politique Reconstitutions politiques occidentales (IEPG), du DEA Villes et sociétés (Institut d'urbanisme de Grenoble, avec Lyon 2, Lyon 3, Saint-Étienne, l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) et l'Institut national des sciences appliquées (INSA).

### **➤ Thèmes de recherches**

Le programme scientifique du CERAT porte sur l'étude des mutations à l'œuvre dans les modalités de gouvernement et de gouvernance, à travers l'analyse des politiques publiques.

L'organisation scientifique du laboratoire est structurée autour de thématiques transversales :

- Le recours aux formes d'expertise et aux procédures de concertation dans la production des politiques publiques.
- Les conditions d'exercice des responsabilités, notamment du fait de la judiciarisation du politique.
- Les types de définition et d'engagement des politiques publiques (territorialisation, contractualisation des politiques, négociation multi-acteurs et multi-niveaux...).
- Les modes de régulation politique des tensions sociales et la construction des formes contemporaines de solidarité.
- Les changements et évolutions dans les modes de gouvernement et de gouvernance au vu des apports de la socio-histoire.

Avec ces thématiques transversales très complémentaires, le CERAT se positionne comme un laboratoire d'analyse de l'action publique qui, à travers l'étude de questions au cœur de la science politique, et à partir des principaux paradigmes des sciences sociales, cherche à rendre compte des liens qui s'opèrent entre gouvernement, gouvernance et politiques publiques. Le laboratoire regroupe des chercheurs issus de disciplines diverses (politologues, sociologues, historiens, géographes, économistes, juristes...) et s'inscrit dans une perspective interdisciplinaire. Ses activités s'ouvrent également au comparatisme et à la dimension internationale, et s'insèrent dans de multiples réseaux nationaux et internationaux. Son projet

scientifique global est mis en œuvre par la recherche individuelle et par la recherche collective.

➤ **Approches possibles : certains travaux existent sur le sujet transport/déplacement.**

- **BURDY Jean-Paul.** Les politiques publiques, ou l'Etat en action. L'exemple des transports publics urbains. In *Actes du Colloque de Lyon, 20-22 janvier 2000 : Enseigner l'Etat*. Lyon : IUFM (Institut Universitaire de Formation des Maîtres), mars 2001, p. 31-42.

Depuis environ deux décennies, l'Etat-providence européen, classiquement envisagé sous les angles institutionnels et administratifs, est de plus en plus analysé, et enseigné -par exemple dans les sections des Instituts d'Etudes Politiques français qui préparent aux concours de la fonction publique d'Etat ou territoriale- à travers son action. C'est toute la problématique des politiques publiques, une des principales manifestations de l'activité politique et de la fonction de régulation de l'Etat, qui vise à comprendre les genèses et les déterminants de la décision politique, les logiques d'intervention, le jeu des acteurs publics et privés, et l'articulation entre l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs économiques privés et la société. En évoquant, plus particulièrement, les transports urbains, on s'attache donc ici à définir les politiques publiques résultant de l'activité politique, puis à montrer que leur analyse, qui emprunte aux méthodologies et aux problématiques de la sociologie des organisations et de la science politique, est rendue complexe par la pluralité des genèses et des acteurs du processus décisionnel. On évoque enfin deux facteurs d'évolution : l'évaluation, qui vise à rationaliser et démocratiser l'action publique ; la critique néo-libérale de la régulation par l'action publique, qui se traduit, en particulier, par un processus de privatisation en partie lié à la construction européenne.

- **RUMPALA Yannick.** Qualification des problèmes comme 'risques environnementaux' : l'exemple des déchets et des transports routiers. Session 1 : Mécanisme de mise sur agenda des risques collectifs. *Colloque : Risques collectifs et situations de crise. Bilan et perspectives*. Programme CNRS Risques Collectifs et situation de crise, Paris, 7-9 février 2001. 12 p. publié in : GILBERT Claude (Ed). *Risques collectifs et situations de crise. Apports de la recherche en sciences humaines et sociales*. Paris : L'Harmattan, août 2003, 340 p.

Cet exposé revient sur la place prise par la catégorie du risque dans la construction des enjeux environnementaux, spécialement ceux pris en charge dans la sphère institutionnelle. Les déchets et les transports routiers pouvaient apparaître comme des domaines où le registre du risque était moins ancré, et ils permettent donc de mieux saisir les processus qui participent à l'inscription des problèmes dans ce registre. Ces processus s'avèrent notamment marqués par des polarisations sur des aspects particuliers qui s'éloignent de la dimension environnementale. Ils révèlent ainsi les fronts qui, derrière les déplacements des schémas d'appréhension, mobilisent plus profondément la régulation publique.

- **RUMPALA Yannick.** *Régulation publique et environnement. Questions écologiques, réponses économiques*. Paris : L'Harmattan, mars 2003, 374 p. (Logiques Politiques).

Que deviennent les préoccupations concernant l'environnement lorsqu'elles sont prises en charge par les pouvoirs publics ? Le tournant des années 1980 et 1990 marque en France un élargissement apparent de l'audience de ces préoccupations, bien au-delà des groupes restreints où les thématiques écologiques pouvaient auparavant paraître confinées. Les effets de cette situation sont aussi perceptibles dans l'activité de l'État : les structures ministérielles chargées de l'environnement tendent à bénéficier d'un certain renforcement et l'action gouvernementale réserve alors une place plus large à ce champ d'intervention. Un examen plus attentif révèle toutefois la forte ambivalence que peuvent présenter les évolutions repérables. Certes, la période paraît

favorable à la promotion des considérations écologiques dans l'action étatique. Mais les considérations et impératifs économiques semblent parallèlement tenir une place croissante dans l'élaboration des décisions publiques concernant l'environnement. C'est sur l'interaction de ces dynamiques qu'il faut donc revenir pour bien comprendre les positions des organes étatiques lorsqu'ils abordent les questions d'environnement. Cela permet de mieux saisir les programmes d'action qu'ils élaborent, et le rôle qu'ils prennent dans la gestion collective du substrat naturel des activités humaines. Trois domaines (les déchets ménagers, les paysages, et les transports routiers) sont ici plus particulièrement étudiés pour mettre en évidence et analyser les aménagements par lesquels passe le traitement de ces questions, notamment sous l'effet des logiques économiques.

- **ROCHE Sebastien.** Violence, transports et maîtrise des espaces. *Le Monde*, 13 octobre 1998, n° 16706, p. 16.
- **Thèse en préparation sous la direction de Claude GILBERT : MIROUDEL Marie-Aude,** Doctorante Cerat, allocataire de recherche à l'INRETS : *Acceptabilité politique et sociale de la monétarisation des nuisances environnementales des transports à la lumière du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.*

### c) CERVL :

Le Centre d'Etude et de recherche sur la Vie Locale (CERVL)

#### ➤ **Organisation :**

Ce laboratoire a été fondé en 1966 au sein de l'Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux, initialement comme centre de documentation puis comme équipe de recherche de science politique associée à la Fondation Nationale des Sciences Politiques puis au Centre National de la Recherche Scientifique. L'équipe de recherche a aujourd'hui le statut d'Unité Mixte de Recherche (UMR 5116) du CNRS et conserve son association avec la FNSP. La diffusion de l'information documentaire est assurée par une bibliothèque de recherche d'une très grande richesse en ouvrages et revues spécialisés et par deux banques de données animées en réseaux, LOCALDOC et AQUIPOL.

#### ➤ **Thèmes de recherche :**

**Le CERVL-Pouvoir, Action publique, Territoire** a pour objectif le développement des recherches de science politique en matière de vie politique et d'administration des territoires. Les travaux d'analyse conduits au sein de l'Equipe de recherche (Chercheurs CNRS, FNSP, CEREQ, Enseignants-chercheurs, ITA, Doctorants et Post-doctorants) portent sur l'action publique : de l'étude des institutions, organisations et groupes sociaux structurant les systèmes politico-administratifs à l'élaboration de modèles théoriques considérant la Politique dans ses diverses dimensions et localisations, en passant par l'analyse des politiques publiques. Ses terrains de recherche vont ainsi de la commune à l'U.E., une Europe dont les territoires sont autant de sites d'observation favorisant la perspective comparatiste qui est systématiquement privilégiée dans le Programme de recherche collectif.

Le Centre entretient des rapports étroits avec la Région et les autres collectivités locales, les administrations, les organismes professionnels et des bureaux d'études extérieurs à l'Université. Il est également un site de formation, en étant le support du DEA " Pouvoir, Action Publique, Territoire " et membre constituant de l'Ecole Doctorale de Science politique de l'Université Montesquieu-Bordeaux IV, dont le siège est à l'Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux.

Le CERVL est également membre du GRALE (Groupement de Recherches sur l'Administration Locale en Europe) ; de l'European Consortium for Political Research (ECPR) et des Réseaux thématiques Européens de Science politique et de Science administrative.

#### ➤ **Approches possibles**

Publications à retenir sur des sujets connexes

**Smith Andy (dir.), Sorbets Claude (dir.),** Le leadership politique et le territoire : les cadres d'analyse en débat, 2003

**Joana Jean, Smith Andy,** Les commissaires européens : technocrates, diplomates ou politiques ?, 2002

**Smith Andy, Nay Olivier**, Le gouvernement du compromis : courtiers et généralistes dans l'action politique, 2002

**Sorbets Claude (dir.), Augustin Jean-Pierre (dir.)**, Valeurs de sociétés : préférences politiques et références culturelles au Canada, 2001

**Hoffmann-Martino Vincent, Gabriel O.W.**, Démocraties urbaines. L'état de la démocratie dans les grandes villes de douze pays industrialisés, Paris, L'Harmattan, 1999 (Travaux et recherches du GRALE,1)

**Nay Olivier**, La région, une institution. La représentation, le pouvoir et la règle dans l'espace régional, Paris, L'Harmattan, 1997

**Palard Jacques (dir.)**, L'Europe aux frontières. La coopération transfrontalière entre régions d'Espagne et de France, Paris, PUF-GRALÉ, 1997

#### **d) CEVIPOF :**

Le Centre d'étude de la vie politique française (CEVIPOF)

##### ➤ **Organisation**

C'est un laboratoire de recherche créé en 1960 par la **Fondation Nationale des Sciences Politiques (FNSP**, plus communément appelée "**Sciences Po**") et associé au **Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)** depuis 1968. Depuis 1991, son directeur est **Pascal Perrineau**, professeur des Universités à l'**IEP de Paris**.

Les chercheurs du laboratoire (29 directeurs de recherche : 19 du **CNRS** et 10 de la **FNSP** ; 11 chargés de recherche : 6 du **CNRS** et 5 de la **FNSP**) sont issus de toutes les disciplines des sciences sociales et des sciences humaines. On y trouve bien entendu une majorité de politologues et de sociologues, mais aussi des historiens, des juristes, des statisticiens, des sémioticiens, des économistes.

##### ➤ **Thèmes de recherche**

Comme son nom l'indique, l'activité de recherche du laboratoire porte, pour l'essentiel, sur la vie politique française comprise dans son sens le plus large. Cela inclut des sujets aussi divers que l'analyse des élections, l'analyse du rapport des jeunes à la politique, l'étude des politiques publiques de la ville ou encore l'étude de la genèse du libéralisme français. L'étude de la vie politique française ne signifie pas que le **CEVIPOF** ne s'intéresse qu'à la France : pour bien comprendre la France, il est nécessaire de se tourner vers ses voisins européens, vers les grandes démocraties occidentales pour comparer les modes de fonctionnement et les comportements politiques.

Ce laboratoire a plutôt abordé les problèmes liés aux conflits sociaux. Certains chercheurs n'ont pas travaillé directement sur les politiques transport mais sur des thématiques connexes.

### ➤ **Approches possibles**

Deux chercheurs peuvent être sollicités à travers des sujets connexes : **Patrick Le Gales** pour son approche « politiques régionales et urbaines »

### **Thèmes de recherche actuels :**

- Gouvernement et gouvernance des villes européennes
- Européanisation des politiques régionales et urbaines
- Organisation des économies locales et régionales
- Les instruments de l'action publique

### **Thèmes de spécialisation :**

- Villes et régions en Europe, Régulation et gouvernance, Réseaux de politique publique, Grande-Bretagne, Développement local, Union européenne, Sociologie urbaine.

### **Publications essentielles à retenir :**

- Politiques urbaines et développement local : une comparaison franco-britannique, Paris, L'Harmattan, 1993.
- Les réseaux de l'action publique, débats autour des policy networks, (sous la direction de, avec Mark Thatcher ), Paris, L'Harmattan.1995.
- Les paradoxes des régions en Europe, (sous la direction de, avec Christian Lequesne), Paris, La Découverte, 1997.
- Regions in Europe, the Paradox of Power, London, Routledge, 1998.
- Villes en Europe, (sous la direction de, avec Arnaldo Bagnasco), Paris, La Découverte, 1997.
- Cities in Contemporary Europe, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.
- Le città nell'Europa contemporanea, ed. Liguori, 2001.
- C. Crouch, P. Le Galès, C. Trigilia, H. Voeltzkow, The Governance of Regional Economies in Europe, Oxford, Oxford University Press, 2001.
- European Cities, Social Conflicts and Governance , Oxford University Press, 2002

### **Chercheur à solliciter à travers l'approche politiques comparées : Richard Balme**

#### **Thèmes de recherche :**

Politique comparée, Comportement politique, Politiques publiques, Union européenne.

#### **Thèmes de recherche actuels :**

Politiques publiques et confiance politique, Mobilisation des intérêts dans l'Union Européenne, Politiques publiques et globalisation

### **Thèmes de spécialisation :**

Choix rationnel et psychologie politique  
Action collective et politiques publiques  
Action publique et territoires

### **Publications essentielles à retenir :**

- Le territoire pour politiques : variations européennes, dir., avec P. Garraud, V. Hoffmann-Martinot, E. Ritaine, Paris, L'Harmattan, 1994.
- Les politiques du néo-régionalisme, dir., Paris, L'Harmattan, 1996.
- " Choix rationnel et vie politique ", dir., avec B. Cautrès, L'Année sociologique, vol. 47, 2, 1997, pp.17-38.
- Les nouvelles politiques locales. Dynamiques de l'action publique, A. Faure, A. Mabileau, dirs, Paris, Presses de Sciences-Po, 1999.
- L'Action collective en Europe, D. Chabanet, V. Wright, dirs, Paris, Presses de Sciences Po, 2001.

### **e) CRAPE :**

Centre de recherches administratives et politiques en Europe.

#### **➤ Organisation**

Ce centre est affilié à l'université de Rennes 1 et appartient aux équipes de recherches de la faculté de droit. Au terme de 25 ans d'activité, le CRAPE figure au nombre des 5 principales équipes françaises de science politique. La croissance du laboratoire s'est réalisée dans le souci d'un double impératif : contribuer, d'une part au développement des savoirs, d'une présence dans une communauté scientifique désormais internationale (d'où l'insertion dans de nombreux réseaux scientifiques européens et comités de rédaction) ; veiller à ce que les recherches contribuent aussi à la réflexion et à l'activité des acteurs sociaux : administrations, pouvoirs locaux, associations, entreprises. Le CRAPE dispose aujourd'hui d'un savoir-faire disponible dans des partenariats sur des domaines comme les politiques publiques (spécialement dans les volets du social, de l'urbain, de la santé publique), les rapports médias-politiques, l'analyse de la participation civique (vie associative, mouvements sociaux, vote, partis), celle de la relation entre cultures et politique.

#### **➤ Thèmes de recherche :**

- Action publique et territoires : Analyse des politiques publiques (spécialement sociales et sanitaires) et des échelons territoriaux pertinents (Europe, nation, local).
- Métier et comportements politiques : Les professionnels de la politique. Politique et médias ; Comportements et formes de participation politique (partis, mouvements sociaux, monde associatif).
- Cultures et politique : Les dimensions idéologiques et politiques des pratiques et produits culturels. Télévision,
- Médias, Littérature, Architecture et cadre urbain, Cultures locales et nationales.

➤ **Approches possibles : aucune**

Personne ne travaille sur le sujet Transport et Déplacement- Aucune publication

**f) CERAP**

Centre de recherche administrative, politique.

➤ **Organisation**

Directeur : Monsieur Frédéric SAWICKI

Associé au CNRS depuis 1979, le CERAP, laboratoire de Lille II, compte, par le niveau de ses publications et le nombre de ses membres, parmi les trois plus importants centres de recherches de sa catégorie en province après Grenoble et Bordeaux. Il est depuis longtemps laboratoire d'accueil aussi bien du DEA de science politique que de celui de droit public. Entre 5 et 7 doctorants issus du laboratoire soutiennent une thèse tous les ans et 20 doctorants financés de diverses façons y sont abrités en permanence, dont 3 en convention CIFRE. Les moyens matériels dont dispose le laboratoire (locaux, matériel informatique, contrats de recherche...) lui permettent d'assurer à ses doctorants des conditions de travail à bien des égards exceptionnelles. L'insertion dans les réseaux de recherche régionaux (IFRESI, MSH Erasme), nationaux (GRALE, GRIDAUH, AFSP) et internationaux (notamment en Europe du nord, en Italie, aux Etats-Unis et au Canada) ouvre, enfin, de nombreuses possibilités d'échanges pour ses doctorants sous la forme de séjours à l'étranger et/ou de participation à des recherches comparatives.

➤ **Thèmes de recherche**

Le CERAP développe ses activités autour de trois thèmes compte tenu de son histoire et de sa composition :

- les institutions administratives comparées
- la décentralisation et l'aménagement du territoire
- les procédés de régulation administrative et juridique

*1. Les institutions administratives comparées* et l'étude des procédés de régulation administrative et juridique constituent les axes majeurs de la recherche au CERAP. Ils se sont d'ailleurs considérablement étendus.

En ce qui concerne l'étude des institutions administratives comparées, elle a donné lieu à des travaux en liaison étroite avec l'Université d'Athènes et le G.E.D.P., auquel participent plusieurs des membres de l'équipe du CERAP dont le directeur. Le G.E.D.P. est également

l'organisateur des travaux d'une Académie de droit public européen qui assure des enseignements de droit comparé.

Au sein même de Paris 1, la recherche s'est organisée autour de la préparation, de l'organisation et de la publication d'un colloque sur le thème : les administrations qui changent, innovations techniques ou nouvelles logiques ?

Ce colloque a été organisé par Paris 1 avec l'aide financière du Ministère de la Fonction publique et de la réforme administrative, et en liaison avec l'IISA (Bruxelles), l'IIAP(Paris) et l'Equipe de recherche Espace économique, politique et juridique de l'Université d'Evry-Val d'Essonne.

**2. Les études sur la décentralisation et l'aménagement du territoire**, qui avaient connu une forte expansion dans les débuts de l'activité du CERAP, occupent aujourd'hui une place beaucoup plus limitée dans son programme de recherche. Différentes thèses soutenues ou en cours sur la décentralisation et la fonction publique locale justifient cependant la part que continue de prendre le CERAP aux activités du **GRALE** (Groupement de Recherche sur l'Administration Locale en Europe) du CNRS.

**3. En ce qui concerne la recherche sur la régulation juridique et administrative**, elle a pris une dimension que manifestent les articles préparés sur ce thème et publiés sous les titres suivants :

- Nicole Belloubet-Frier et Gérard Timsit : l'administration transfigurée : vers un nouveau modèle d'administration ? RISA 1993.
- Nicole Belloubet-Frier et Gérard Timsit : l'administration en chantiers, R.D.P., 1994
- Gérard Timsit : Les deux corps du droit, Essai sur la notion de régulation, Revue française d'administration publique 1996
- Gérard Timsit : La transition à l'œuvre, étude de cas, Enquête, n°7, 1998
- 

➤ **Approches possibles : Aucune**

Aucun intérêt manifesté pour le sujet transport.

**g) CRESAL :**

CRESAL (Centre de Recherches et d'Etudes Sociologiques Appliquées de la Loire).

➤ **Organisation**

Responsable : André MICOUD, directeur de recherche CNRS

UMR n° 5043, associée aux Universités Lyon 2 et Jean-Monnet de Saint-Etienne.

### ➤ **Thèmes de recherche**

Programme scientifique en cours (2003-2006) :

" S'attacher : contributions à une sociologie des activités réflexives ".

Dans la suite du précédent programme de recherche qui partait du constat de la "déliaison" sociale, l'équipe continue à se donner pour tâche d'observer et d'analyser les actions pratiques interprétées par les acteurs eux-mêmes comme visant à "faire société" alors même que nombre d'institutions semblent ne plus y parvenir. L'hypothèse est que, pour se faire comme pour se dire, ces actions ne vont pas sans la triple remise en cause - qui engage à la même question de la réflexivité, et qui soutient les cinq axes de recherche - des manières de se penser soi-même comme acteur personnel, des manières de s'impliquer dans l'action collective avec d'autres, et des manières de se référer aux garants symboliques méta-sociaux rendant possible l'existence d'un sens commun. Comme l'indique le choix du mot indiquant l'horizon de ce nouveau programme, s'attacher, le travail vise maintenant à approfondir l'analyse du renouvellement actuel des formes de la réflexivité inhérente à l'action sociale. Un verbe d'abord, parce que c'est toujours de l'action, individuelle ou collective, qu'il va s'agir. Un verbe réflexif parce qu'aucune action n'est pensable sans cette distance à elle-même qui lui permet de se penser en train de se faire. Un verbe réflexif réciproque, parce que loin de tout solipsisme, le lien social est celui qui exige le rapport à l'autre, contemporain ou non, jusque et y compris dans la dimension affective que peut prendre ce rapport.

### ➤ **Approches possibles : Domaine de recherches connexes au sujet du Transport/déplacement.**

*Formes d'engagement et espace public* : analyse des transformations de la vie associative et des modalités d'implications personnelle des individus, par exemple à travers l'étude des bénévoles des " Resto du cœur ", des groupements de chômeurs, des associations d'aide aux demandeurs d'asile, des groupements écologiques et environnementalistes, des groupements de jeunes dans les banlieues, etc.

*L'action publique environnementale et patrimoniale* : analyse des modalités selon lesquelles l'exhaussement de nouvelles catégories d'objets (naturels et culturels) au rang de " biens communs " influe sur les pratiques des politiques publiques : méthodologie et inventaire des sites potentiellement pollués rôle, analyse de la mise en valeur de patrimoines industriels, quid des patrimoines génétiques ? etc.

### **Travaux existants :**

Un chercheur : **Mr Etienne de Banville** a travaillé sur les transports et, plus spécialement sur les questions des systèmes d'information embarqués. Ce chercheur a fait valoir ses droits à la retraite et il a cessé toute activité dans ce domaine. Nous faisons apparaître ci-après la liste totale de ses dernières publications sur le sujet dans le dernier rapport d'activité du laboratoire.

- de Banville (Etienne), " Le poids lourd, oublié du monde automobile ? ", La lettre du Gerpisa, n° 141, avril 2000, pp. 7-8.
- de Banville (Etienne), "Des PMI face à l'internationalisation : questions de terrain", Lettre du CNME, Caen, n° 9, décembre 2000.

- de Banville (Etienne) (avec Jean Jacques Chanaron), " Inter-firm relationships and industrial models ", chapter 14, in Lung, Y. Chanaron, J.J., Fujimoto, T., Raff, D, Coping with Variety, Flexible Production Systems for Product Variety in the Automobile Industry, Ashgate, Aldershol, 1999.
- de Banville (Etienne) (avec Jean Luc Ignace, Inrets-Bron), Les systèmes de transport intelligent, un enjeu mondial, La Documentation Française, Paris, décembre 1999.
- de Banville, Etienne " Des entreprises de la région Rhône-Alpes à l'épreuve de l'internationalisation ", in L'économie de la région Rhône-Alpes et la globalisation, recherche collective pour la Région Rhône-Alpes, Programme Avenir, coordonnée par le CREUSET (Université de Saint-Etienne) avec le CRESAL et l'IREGE (Université de Savoie), septembre 1999.
- de Banville (Etienne) (avec Jean-Luc Ygnace (LESCOT-INRETS, Bron), Intelligent Transport System : le champ des possibles. Evaluation des enjeux techniques, économiques et industriels du secteur du transport intelligent en France dans un contexte de compétitivité internationale, rapport CRESAL-INRETS pour le PREDIT (Ministère des Transports), 114 pages, décembre 1998.

#### **h) CRPS :**

Centre de recherches politiques de la Sorbonne

##### **➤ Organisation**

Le CRPS, créé en 1990, est un laboratoire associé au CNRS.

La direction du CRPS est assurée par Mme Isabelle Sommier, Maître de conférences à l'Université Paris 1. Le directeur-adjoint est M. Bastien François.

Il accueille cinq chercheurs, un ingénieur d'étude et une secrétaire d'administration de la recherche du CNRS et dix universitaires, Professeurs ou Maîtres de Conférences. Des Attachés temporaires d'enseignement et de recherche (ATER), et des Allocataires de Recherche et Doctorants sont membres associés du laboratoire.

##### **➤ Thèmes de recherche**

Le nouveau programme adopté sur 2003-2005 change sensiblement les orientations du CRPS, tout en continuant de s'appuyer sur les acquis et points forts du laboratoire : analyse comparée des institutions, professionnalisation et spécialisation des acteurs politiques, modes de participation conventionnelle ou non

Trois groupes d'initiatives structurent dorénavant la politique scientifique du laboratoire. A partir de méthodes de recherche et d'analyses différentes, ils visent à appréhender les dynamiques de changement dans les démocraties européennes, en cherchant notamment à articuler des domaines de recherche trop souvent cloisonnés : l'action publique, l'action collective et les logiques médiatiques.

➤ **Approches possibles : Aucune publication de chercheurs ou de doctorants sur le sujet.**

Cela dit, l'un de ses axes : Constructions des problèmes publics, peut s'intéresser au domaine transport/déplacement.

La sociologie des mobilisations s'intéresse de plus en plus aux processus de construction médiatique des problèmes publics. Pour lever les ambiguïtés entre effets cognitifs et effets médiatiques, un séminaire organisé par Jacques Gerstlé a examiné la formation, le contenu et les effets des représentations à l'œuvre dans trois champs d'application généralement dissociés : l'action collective, l'action publique et les préférences individuelles. Les objectifs du séminaire étaient d'attester de façon transversale le travail des dimensions cognitives dans ces domaines ainsi que les rapports entretenus avec les effets médiatiques d'information, en d'autres termes les conditions de leur circulation, de leur diffusion en direction du grand public et de leur mise en acceptabilité. Une attention particulière aux aspects du cadrage (processus, produit, effets) et aux procédés de cadrage a été portée dans une perspective typologique. Le séminaire a abordé en 2003 successivement les thèmes suivants : cadrage et formation des préférences ; cadrage et action publique ; cadrage et information des médias ; cadrage et action collective ; la controverse scientifique sur l'électeur informé.

**i) Le CSO :**

Centre de Sociologie des Organisations

➤ **Organisation**

Le CSO est fondé en 1965 par Michel Crozier avec Renaud Sainsaulieu, Jean- Pierre Worms, Pierre Grémion, Catherine Grémion, Jacques Lautman. Jean-Claude Thoenig, puis Danièle Kergoat et Erhard Friedberg rejoignent l'équipe un peu plus tard. Les premiers travaux portent pour l'essentiel sur le système politique et administratif local, la planification, la réforme et l'action administrative.

En 1975, le CSO devient un laboratoire propre du CNRS. Il accueille alors les premiers doctorants recrutés dans le cadre de contrats de programme avec la DGRST. Erhard Friedberg est aujourd'hui son directeur.

L'équipe du laboratoire se compose de dix chercheurs statutaires dont cinq directeurs de recherche, et de deux enseignants – chercheurs, professeurs des Universités à l'IEP de Paris, deux chercheurs émérites, quatre ITA ; vingt-sept doctorants dont dix-sept, à demeure dans les locaux, un nombre variable de chercheurs associés (jamais moins de trois ou quatre).

Sa recherche se traduit par des **enquêtes empiriques approfondies** fondées pour l'essentiel sur des méthodes qualitatives, même si aujourd'hui les approches quantitatives se développent ; et enfin par une **pratique comparatiste nationale et internationale**. Pour ce faire, le CSO veille à ne pas se laisser enfermer dans un domaine particulier, favorise les travaux transversaux et la mobilité thématique des chercheurs.

➤ **Thèmes de recherche**

Culture et intellectuels - Enseignement supérieur - Environnement et gestion des risques - Nouveau management des organisations et nouvelles technologies de l'information - Ruptures sociales – Santé - Villes et territoires

➤ **Approches possibles**

Pour ce qui concerne le domaine transport/déplacement, Brigitte Fouilland, chercheur associé au CSO a été mentionnée. Elle a publié "Transports et mobilité dans les villes nouvelles de la région parisienne", Paris, Acadie, 2002. L'ouvrage est édité sous la direction de Catherine Grémion et de Robert Fraisse. Nous trouvons également un autre article sous son nom : Brigitte Fouilland. - Transports et mobilité dans les villes de la région parisienne : l'état des sources. - Acadie, 2002

**j) CURAPP :**

Centre Universitaire de Recherches Administratives et Politiques de Picardie.

➤ **Organisation**

Ce laboratoire a été créé en 1971 au sein de la Faculté de Droit et des Sciences Politiques et Sociales d'Amiens. Equipe associée au CNRS (UMR 6054) depuis 1982, le CURAPP relève de la section 40 (Politique, pouvoir, organisation). Tourné au départ vers la science administrative, le CURAPP a ensuite élargi et diversifié le champ de ses investigations, dans un souci constant d'interdisciplinarité. Outre la science administrative, envisagée à la fois sous l'angle du droit public et de la science politique, d'autres champs de recherche sont venus progressivement enrichir les domaines d'investigation de l'équipe.

➤ **Thèmes de recherche**

- L'analyse de la recomposition des espaces publics en Europe, notamment à travers l'interrogation de la notion de public, l'analyse des mobilisations collectives, de l'action publique et l'utilisation des méthodes de la comparaison internationale.
- La socio-histoire du politique, de l'Etat et de l'administration, mettant l'accent sur l'historicité de l'action publique mais aussi sur les outils de l'analyse politologique, pensant ensemble les modalités de la construction du présent et du déroulement du passé.
- Le droit, la sociologie juridique et l'anthropologie du droit, en particulier l'étude de la production des normes, l'analyse des mécanismes de régulation et de transmission.
- La sociologie politique, notamment l'analyse des transactions électorales et plus largement des rapports différenciés à la politique, mais aussi une approche nouvelle

des modes de participation et de communication politiques, en particulier par l'étude de la production et de la réception des discours socio-politiques.

➤ **Approches possibles :**

Aucun chercheur ou doctorant ne travaille actuellement sur le domaine transport/déplacement. Aucun intérêt n'a été manifesté.

**k) GAPP :**

Groupe d'analyses des politiques publiques.

➤ **Organisation**

Le GAPP, depuis l'automne 1995, bénéficie de l'accueil de l'École normale supérieure de Cachan. Il participe au pôle interdisciplinaire en sciences sociales de Cachan, qui s'inscrit dans la logique « Maisons de la Recherche » initiée par le CNRS. Depuis mars 1998, il a été rejoint sur le campus de Cachan, dans de nouveaux bâtiments construits sur des financements croisés de l'ENS et du CNRS, par deux autres laboratoires : l'Institut d'Histoire du Temps Présent (IHTP-UPR CNRS 301) dirigé par Henry Rouso, et l'équipe Institutions et Dynamiques Historiques de l'Économie (IDHE) dirigée par Robert Salais. Son directeur est Monsieur Patrice Duran.

➤ **Thèmes de recherche**

Le GAPP a été créé par le CNRS en 1984 en vue d'entreprendre des recherches sur le domaine des politiques publiques. Ce nouveau domaine mettait au centre les outils, les processus et les acteurs de l'action étatique, qu'il considérait essentiels à la compréhension des formes, des enjeux et des résultats des processus politiques dans une société.

La nécessité d'une évolution a été exprimée au sein du GAPP dans les années 1990. En effet, à mesure que la loupe de l'observateur s'approchait d'un plus grand nombre de phénomènes, ceux-ci apparaissaient comme beaucoup plus complexes que ne le laissait supposer une vision relativement étatocentrique ou institutionnelle de la gestion des problèmes publics. D'où une inflexion significative de la plate-forme scientifique et la substitution de l'objet politique publique par celui d'action publique. Le concept d'action publique renvoie d'abord à l'hypothèse selon laquelle l'autorité gouvernementale ne contrôle pas de façon hégémonique ou monopoliste la formulation et le traitement des problèmes publics. Fréquemment, elle n'est qu'un des acteurs dans le jeu, à côté des associations, des entreprises, des groupes d'intérêt, etc. Il en a résulté un déplacement logique d'une analyse des institutions à une sociologie de l'action collective.

L'action publique n'est pas un simple problème de régulation collective au sein d'un système rassemblant des acteurs hétérogènes par leur nature (privé/public, par exemple) et par leur

niveau (national, infra-national, supra-national). Cette régulation possède en effet un caractère singulier en raison de son articulation au politique, c'est-à-dire avec le lieu dans lequel s'institue la société et se gèrent les enjeux publics. L'orientation générale des travaux du laboratoire est désormais fondée sur une volonté de dépassement d'une sociologie de l'action collective pour construire collectivement une sociologie politique de cette action. Ce qui est visé, c'est aussi d'identifier et de comprendre les transformations de la société, les nouvelles formes sociétales qui en résultent contribuant à fabriquer du politique.

Ces déclinaisons prennent la forme des quatre axes suivants :

1. Action publique et pouvoir politique, axe auquel correspondent les recherches constituant autant d'expressions directes des transformations de l'action publique et de leur rapport au politique évoquées supra (par exemple, recherches sur l'Europe et la décentralisation, l'État et la région, sur la régulation politique du religieux, sur la gestion politique des risques, sur la rationalisation de l'action publique, etc.).
2. Économie de la légalité et régulation politique. La primauté est ici accordée au juridique comme « entrée » principale d'une sociologie politique de l'action publique et, dans le même temps, est affirmée une sociologie politique du droit (par exemple, recherches sur la production du droit, sur usages du droit et crises politiques, sur politiques de justice et territoires, etc.).
3. Politiques de la science. L'objectif est ici principalement l'étude de la structuration socio-historique et du changement concernant les modèles de décision publique, d'organisation et de professions dans le monde de la science (par exemple, recherches sur l'invention des outils de politique scientifique dans la France post-1981, sur design organisationnel et fonctionnement des organisations scientifiques, sur sciences sociales, évaluation, expertise, etc.).
4. Sociologie des entreprises, des marchés du travail et des professions, axe portant principalement sur la coproduction de formes de régulation collective par des acteurs privés et publics dans les domaines des marchés du travail, de la formation, des professions et des entreprises (par exemple, recherches sur les marchés du travail, professions, formation-emploi, sur les entreprises en référence aux constructions cognitives en milieu organisé ou aux fondements du lien organisationnel, etc.).

### ➤ **Approches possibles**

Deux personnes liés à l'Inrets travaillent sur le domaine transport: l'un comme chercheur associé, Vincent Spenlehauer ; l'autre comme doctorant, Samuel Brunet.

**Vincent SPENLEHAUER** est directeur du Département Evaluation et Recherche en Accidentologie implanté à Arcueil. Ce laboratoire a pour vocation de développer des problématiques de recherche sur l'accident, le risque routier et l'action de **sécurité** routière à des fins de progrès des connaissances et d'aide à la gestion du risque. Cette mission principale s'accompagne d'une participation au transfert des connaissances orienté vers l'expertise et la formation. Les problématiques de recherche s'appliquent à différents contextes : local, régional, national et international (Europe et pays en développement).

Le GAPP est une équipe d'accueil pour les étudiants du Diplôme d'Etudes Approfondies (DEA) "Action publique et sociétés contemporaines" dirigé par Jacques Commaille dans le cadre du département de Sciences Sociales de l'ENS de Cachan. Ce DEA donne accès à un doctorat dans quatre disciplines de référence : l'économie, l'histoire, la science politique et la sociologie. C'est dans ce cadre que Samuel Brunet fait une thèse sur le sujet : **la communication insitutionnelle, un outil de traitement des problèmes publics ?** sous la direction de Jean-Claude Thoenig.

### 3.2 Synthèse des résultats

Laboratoires	Absence de travaux	Absence d'intérêt immédiat	Travaux existants	Intérêt possible à court terme	Axes d'études proches	Chercheurs Identifiés
<b>CEPEL</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Territoires, Modes de légitimation	
<b>CERAT</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	Territorialisation et contractualisation des politiques	J-P Burdy Y Rumpala S Roche M-A Miroudel
<b>CERVL</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Gouvernance locale	
<b>CEVIPOF</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	Régulation et gouvernance. Réseaux et politique publique Politiques publiques comparées dans le cadre européen.	P Le Gales R Balme
<b>CRAP</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Action publique et territoire.	
<b>CERAP</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Décentralisation et aménagement du territoire.	
<b>CRESAL</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		Formes d'engagement et espace public L'action publique environnementale.	M de Banville (retraité)
<b>CRPS</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Construction des problèmes publics	
<b>CSO</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		Villes et territoires	B Fouilland
<b>CURAPP</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Recomposition des espaces publics en Europe.	
<b>GAPP</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			Action publique et sociétés	V Spenlehauer S Brunet

### 3.3 Perspectives sur les potentiels

#### ➤ **La durée nécessaire à la construction d'une équipe**

Le montage d'une équipe sur un nouveau sujet prend au minimum un an après que la décision ait été prise. Cette durée est nécessaire pour la définition d'un programme avec des doctorants ou des post-doctorants et la mise en place de leur financement. L'interdisciplinarité qui peut être réclamée, demande par ailleurs un choix réfléchi des partenaires avec une claire ligne de partage des tâches et des contributions.

#### ➤ **Le type de partenariat**

Le montage de nouveaux réseaux paraît surtout intéressant pour conforter une coopération locale ou pour élargir une coopération européenne.

#### ➤ **Les études où le sujet transport a été le plus souvent abordé**

- La territorialisation des politiques publiques
- Le rôle de l'expertise
- Les nouvelles légitimités.

#### ➤ **Des problématiques nécessairement transversales pour aborder le transport**

- Représentations territoriales comparées en Europe
- Evaluations de politiques territoriales
- Le rôle de l'expertise et le recours aux procédures de concertation
- Changements et évolutions des pratiques démocratiques
- Modalités des modes de gouvernement et de gouvernance
- La gestion des risques.

## Conclusion :

La transversalité propre au domaine du transport est très certainement un atout lorsque chacun se plait à montrer les limites et les embûches des politiques sectorielles. L'action publique dans le domaine des transports peut mettre en scène et en œuvre des tensions et des arbitrages inédits. Les nouvelles questions majeures pour la recherche dans ce domaine semblent ressortir essentiellement des liens à formaliser entre acteurs institutionnels et acteurs sociaux (tout ce qui ressort du débat public, de la concertation et des nouvelles pratiques démocratiques), et entre acteurs de territoires d'interventions différents. (Modalités des modes de gouvernement et de gouvernance et évaluation des politiques territoriales). Les études concernant pour leur part les nouvelles légitimités à trouver pour l'expertise montrent que le rôle de l'Etat comme celui de la science ne peuvent plus exister comme dans le passé. Les enjeux du savoir et du pouvoir ne sont plus les mêmes, et à ce titre le domaine du transport offre des espaces d'apprentissages d'autant plus intéressants qu'ils s'inscrivent sur des territoires et des mémoires historiques à géométrie variable. L'étendue du territoire sur lequel se prend une décision est aujourd'hui « mobile » par l'offre nouvelle d'espaces institutionnels interdépendants.

Toutes ces approches permettent certainement de pouvoir mobiliser des laboratoires de sciences politiques et de constituer un réseau qui a vocation à s'appuyer sur les acquis de chercheurs « spécialisés » sur le thème du transport et des déplacements. Afin de juger des interconnexions possibles, il convient maintenant de procéder au recensement des études d'analyses politiques des laboratoires qui affichent clairement la thématique transport ou aménagement. Nous compléterons cette étude par les laboratoires francophones suisse et québécois qui ont de fortes relations avec les précédents, et par certains laboratoires d'économie qui se sont intéressés au sujet.

## *B. Approches des politiques par des équipes de recherche travaillant sur le sujet transport et déplacement*

### **Introduction :**

L'analyse des politiques publiques dans le domaine des recherches sur le transport est peu visible en tant que champ. La transversalité du sujet permet aussi bien une approche territoriale, économique, sociale ou environnementale, ce qui met en œuvre des référentiels différents et des objectifs souvent contradictoires. Des axes privilégiés ont cependant été retenus en concordance avec l'évolution du rôle de l'Etat.

Les anciennes problématiques « traditionnelles » le plus souvent formulées par les centres d'études et de recherche de l'Equipement, portaient en matière de politiques publiques sur la gestion urbaine, les principes de régulation des services en réseaux, les processus de décision en matière d'infrastructures. Tout cela était très cohérent au regard de la conception jacobine de l'occupation de l'espace public, du statut public des réseaux concernés, et de la légitimation des décisions publiques nationales ou locales par l'évaluation économique. Les réformes introduites par l'espace européen ont modifié la donne : le souci de la voirie a été remplacé par la volonté de mieux articuler le transport et l'urbanisme, et ceci sur différentes échelles spatiales. La gestion des réseaux a séparé de plus en plus l'infrastructure et les services pour combiner de nouveaux partenariats publics-privés. Les prises de décisions se sont heurtées à une crise de légitimité de l'expertise, et à des demandes de plus en plus pressantes d'une participation associative dans la formulation de l'intérêt général. Le thème du développement durable a enfin connoté différemment les études techniques et économiques classiques en posant de nouvelles exigences qui ont pris en compte une nouvelle conception de l'équité sociale.

Les recherches sur l'action publique relative aux transports sont ainsi fortement liées aujourd'hui **au niveau territorial et institutionnel** considéré qui ne peut plus être seulement représenté par un Etat centralisé et hiérarchisé. De terrains pour les études sur les infrastructures de transports, l'Europe, les régions, les grandes métropoles sont devenues des « sujets » qui ont fait émerger de nouveaux thèmes de recherche sur la problématique des déplacements tout comme les nouvelles modalités de prise de décision publique.

Afin de faciliter la visibilité de cette évolution, nous analyserons l'existant en la matière chez les différents laboratoires qui affichent clairement la thématique « transport » ou « aménagement » pour être affilié de près ou de loin au ministère de l'Equipement. La reprise d'axes communs nous permettra de synthétiser nos résultats par un tableau afin de faire apparaître clairement les éventuelles spécialisations ou évolutions sur le sujet de leurs équipes. Pour compléter ce panorama, nous mentionnerons ensuite des laboratoires francophones suisse et québécois qui ont de fortes relations avec ces laboratoires, ainsi que des laboratoires d'économie qui ont travaillé sur les mêmes thèmes.

## 1 Les équipes de recherche Transports et Déplacements

### 1.1 *Le cas de l'INRETS*

Créé par décret interministériel du 18 septembre 1985, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) est un Établissement Public à caractère Scientifique et Technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère de la recherche et du ministère chargé des transports.

Les missions de cet institut sont les suivantes :

Effectuer, faire effectuer ou évaluer toutes recherches et tous développements technologiques consacrés à l'amélioration pour la collectivité, des systèmes et moyens de transports et de circulation du point de vue technique, économique et social.

- Mener dans ces domaines tous travaux d'expertise et de conseil.
- Valoriser les résultats de ces recherches et travaux, contribuer à la diffusion des connaissances scientifiques et participer à la formation par et à la recherche dans le secteur des transports en France et à l'étranger.

Le domaine des sciences politiques échappe donc formellement à ses missions. Néanmoins, hors sécurité routière, nous avons pu recenser des travaux d'analyses des politiques publiques:

### Recensement des travaux de l'INRETS sur le sujet

#### ➤ **Processus de décision : territorialisation de l'action publique (cas des grands projets d'infrastructures)**

Donzel A., Fourniau J.M., Lolive J., 1994, **Les contestations du TGV Méditerranée : mise en perspective historique et analyse des conflits en région Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon**, Rapport de première étape, INRETS, juillet

Menerault Ph., 1996, **Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire — Tome 2 : Le TGV Nord - appropriation locale d'un grand projet**, Subvention n°18/1993 du Commissariat Général du Plan, INRETS, Villeneuve-d'Ascq, Mai, 200 p.

Boursier-Mougenot (I) et Ollivier-Trigalo (M), « **Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire — Tome 3 : Le projet de TGV Est : entre consensus et incertitude** », Subvention n°18/1993 du Commissariat Général du Plan, INRETS, Arcueil, Mai 1996, 126 p. (+ annexes).

#### ➤ **Processus de décision : enjeux, conflits et coordination de l'action (cas des grands projets d'infrastructures en France et en Europe)**

Ollivier-Trigalo M., 1997, **The Eastern TGV project: the end of an epoch. public policy analysis, EURO: TEN-ASSESS** (Contract No. ST-96-AM.601), Project Co-ordinator: ICCR, Vienna, INRETS, July, 100 p.

Rui S., Bernat V., Fourniau J.-M., 1997, **La liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin : complexifier pour mieux réaliser**, EURO: TEN-ASSESS (Contract No. ST-96-AM.601), Project Co-ordinator: ICCR, Vienna, INRETS, 96 p.

Menerault (Ph.), Speck (K), 1997, **La grande vitesse ferroviaire en Belgique : conception de réseau et dynamiques territoriales**, EURO: TEN-ASSESS (Contract No. ST-96-AM.601), Project Co-ordinator: ICCR, Vienna, INRETS, 100 p.

Ollivier-Trigalo (M), 1998, « **The Aquitaine TGV project: how a priority became a problem. The missing co-ordination.** », *Policy assessment of transeuropean networks and common transport policy*, Project TENASSESS (DG VII) - Contract ST-96-AM.601, Work Package 8, INRETS, November, 102 p.

Ollivier-Trigalo (M), Rui (S), 1998, « **Ten European transport projects: conflicts in the decision-making process. Comparison report** », *Policy assessment of transeuropean networks and common transport policy*, Project EURO: TEN-ASSESS (Contract No. ST-96-AM.601), Deliverable [R(3)] — The Implementation of European Transport Projects: Strategies and Policies, Work Package 7, INRETS, February, 54 p.

Ollivier-Trigalo (M), 2000, « **Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action.** », *Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 37/2000, pp. 3-30.

Ollivier-Trigalo (M), 2002, « **Trans-European Networks decision-making process: Interactions between outputs and outcomes as a contemporary public action issue** », 17 p., in Pearman (A), Mackie (P), Nellthorp (J) and Giorgi (L) (Ed.), *Transport Projects, Programmes And Policies: Evaluation Needs And Capabilities*, (à paraître).

### ➤ **Concertation et décision (cas des grands projets d'aménagement)**

Bernat V., Tapie-Grime M., 1995, **L'accès à la parole : source d'entente, objet de dispute**, Commande DREIF du 11/8/1994, INRETS, mai, 75 p.

Fourniau (J.M.), 1996, « **Transparence des décisions et participation des citoyens** », in *Projet d'infrastructures et débat public*, *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, Ministère de l'Équipement - Centre de Prospective et de Veille Scientifique, La Défense, Mai, pp. 9-47.

Rui (S), Fourniau (J. M.), 1996, **Mobilisation politique, routine institutionnelle et expérience démocratique, Observation et analyse de la conduite du débat public en amont de la décision de réalisation du TGV Aquitaine**, CADIS – INRETS, Décembre, 112 p.

Fourniau (J.M), 1998, « **Projets d'aménagement et débat public. Figures de la concertation à la française.** », *Analyse et évaluation de la conduite des projets d'infrastructures de transport*, Rapport de synthèse, Subvention DRAST n°95 MT 18 du 1er septembre 1995, INRETS, mai

Ollivier-Trigalo M., Piechaczyk X., 2001, **Le débat public en amont des grands projets d'aménagement : un thème pour une communauté d'idées**, PREDIT 2, Les collections de l'INRETS, rapport n° 233, mars, 302 p.

Rui S., Ollivier-Trigalo M., Fourniau J.-M., 2001, **L'expérience de la mise en discussion publique des projets : identités et légitimités plurielles. Ateliers de bilan du débat public**, PREDIT 2, Les collections de l'INRETS, rapport n° 240, août, 358 p.

Blatrix C., Deroubaix J.-F., Jobert A., Le Floch Y., 2001, **Ménager le territoire : mémoire des acteurs et interactions des projets**, PREDIT 2, Les collections de l'INRETS, rapport n° 241, août, 230 p.

Fourniau J.-M., 2001, **Le débat public, une procédure décisive pour fonder le droit à la participation**, in Vallemont S. (dir.), *Le débat public : une réforme dans l'État*, Paris, LGDJ, pp. 149-161.

Fourniau J.-M., 2001, **Mésentente et délibération dans les conflits d'aménagement : l'expérience du débat public institutionnalisé**, in Ion J.,

Gillio C. et Blais J.-P. (dir.), **Dynamiques associatives et cadre de vie**, MELT-PUCA.

Fourniau J.-M., 2002, **Participation, concertation, élaboration des projets, décision. État des lieux de la recherche**, Conseil général des Ponts et Chaussées, 47 p.

#### ➤ **Analyse des politiques publiques : agenda et systèmes d'acteurs**

Ollivier-Trigalo M., Bernat V., 1997, **Politique des transports en France. Processus de décision : discours et pratiques**, EURO: TEN-ASSESS (Contract No. ST-96-AM.601), Project Co-ordinator: ICCR, Vienna, INRETS, 146 p.

Ollivier-Trigalo M., 1998, **Politique des transports en France : discours et pratiques de la décision de la gauche plurielle**, EURO: TEN-ASSESS (Contract No. ST-96-AM.601), Project Co-ordinator: ICCR, Vienna, 43 p.

#### ➤ **Analyse des politiques publiques : planification et développement durable**

Ollivier-Trigalo M., 2002, **Instituer la multimodalité avec les schémas de services de transport**, rapport de recherche N°246, Les collections de l'INRETS, novembre, 294 p.

Joignaux G., Ollivier-Trigalo M., Rigaud Ph., Zembri P., 2003, **Analyse comparative des schémas multimodaux de services de transport : Alsace, Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes. Territorialiser la multimodalité avec les schémas de services de transport**, rapport de recherche N°248, Les collections de l'INRETS, février, 130 p. (recherche réalisée avec le soutien financier de la DATAR.)

#### **Thèses :**

Blatrix C., 2000, *La « démocratie participative, de mai 68 aux mobilisations anti-TGV. Processus de consolidation d'institutions sociales émergentes*, Thèse de Doctorat en Science Politique, Université Paris I, sous la direction du Professeur Daniel Gaxie, janvier, 611 pages

Le Floch Y., 2000, *Approche spatiale et quantitative des risques de conflits entre riverains et maîtres d'ouvrages autoroutiers. Détermination d'une mesure de la gêne induite en fonction de la distance à l'ouvrage ; modèle associé de localisation de tracé*, Université François Rabelais de Tours, Thèse pour l'obtention du doctorat en aménagement, Directeur de thèse : Philippe Mathis, présentée et soutenue publiquement le 4 janvier 2000, 241 p.

Piechaczyk. X<sup>e</sup> 2000, *Les commissaires enquêteurs et la fabrique de l'intérêt général. Éléments pour une sociologie politique des enquêtes publiques*, Université Grenoble II - IEP de Grenoble, Thèse pour l'obtention du doctorat en science politique, Directeur de thèse : Gilles Pollet, présentée et soutenue publiquement le 29 mai 2000, 658 p. + annexes.

Rui S., 2001, *L'expérience démocratique. L'implication des citoyens dans les procédures de débat public autour des grands projets d'aménagement*, thèse pour l'obtention du doctorat en sociologie, sous la direction de François Dubet, Département de sociologie, Université de Bordeaux II présentée et soutenue publiquement le 5 janvier 2001.

Reigner H., 2000, *Le ministère de l'Équipement : un révélateur des mutations en cours de l'action publique territoriale en France*, Thèse de doctorat de l'Université de Rennes I mention « Science Politique », sous la direction de Jacques Caillosse, professeur de Droit public (Paris II), préparée au Centre de Recherches Administratives et Politiques (Faculté de droit et science politique / Institut d'Études Politiques de Rennes, 27 novembre, 413 p.

INRETS	Territorialisation	Enjeux-conflits Coordination	Concertation	Développement durable	Evaluation économique et sociale	Agenda et systèmes d'acteurs
Inexistant				X		
Ponctuel					X	X
Structurel	X	X	X			

## 1.2 Le LET : l'économie des transports

Laboratoire de recherche spécialisé en **économie des transports** et en **aménagement du territoire**, le LET est rattaché au Centre national de la recherche scientifique (Unité Mixte de Recherche n°5593), à l'université Lumière-Lyon 2 et à l'ENTPE.

Equipe pluridisciplinaire créée il y a 30 ans, le LET regroupe aujourd'hui une soixantaine de personnes. L'une des spécificités du laboratoire réside dans son double ancrage académique et sectoriel. A la production scientifique traditionnelle des équipes de recherche s'ajoutent des activités contractuelles et d'expertise contribuant à l'aide à la décision des pouvoirs publics. De façon plus large, les recherches du LET donnent des éléments de réponse aux questions économiques et sociales inhérentes à la **mobilité des personnes et des marchandises**. Ainsi, dans un contexte où se télescopent des questions liées à l'environnement, aux équilibres sociaux, à l'aménagement du territoire, à la localisation des activités ou encore au choix des nouvelles infrastructures de transport, le LET analyse, simule et évalue des politiques de transport intégrant les **préoccupations de développement durable** et d'équité sociale.

Notons plus particulièrement pour ce laboratoire, l'analyse des interfaces entre aspects économiques et aspects sociaux comme le montre le sujet de l'évaluation des politiques de transport et de l'équité spatiale qui renvoie à la contradiction entre efficacité et équité. L'incapacité du calcul économique, tel qu'il est usuellement pratiqué, à considérer des objectifs de redistribution est clairement liée à son principe fondé sur l'hypothèse d'une répartition optimale. Le laboratoire propose de formaliser cette difficulté, et s'interroge sur la manière d'arbitrer au mieux la contradiction.

## **Recensement des travaux en matière de politiques publiques :**

### **➤ Processus de décision et territorialisation de l'action publique**

Crozet Y., Joignaux G., Musso P., **Réseaux et Territoires : la construction d'une problématique** 2001, Territoires 2020, Revue d'études et de perspectives de la DATAR n°3, pp 101-114.

### **➤ Processus de décision : enjeux, conflits et coordination de l'action**

Denant Boémont L., Hammiche S. **Gains d'information du décideur public et valeur d'option des grands projets d'infrastructure**, 2000, Economie et Prévision n°143-144, pp 139-153.

Crozet Y., Guihéry L., **La responsabilité publique en amont des choix collectifs : les économistes sur la piste du « politique »**, 2001, Politiques et Management Public vol 19, n°3, pp37-54.

Faivre d'Arcier B., Mignot D., **Pertinence des méthodes d'évaluation des projets d'infrastructures de transport pour l'aide à la décision et transférabilité à d'autres domaines**. 2001, In Evaluation et Gouvernance, Actes du colloque de la société française d'évaluation, Université de Bretagne, pp 328-335.

Bonnafoous A., **Crise des transports publics : des issues possibles**, décembre 2001-janvier 2002, Economie et Humanisme n°359, pp 27-31.

Denant-Boémont L., Petiot R., **Information value and transport sequential decision-making – a theoretical outlook, some experimental data**, 2002, Transportation research, part b : methodological.

### **➤ Analyse des politiques publiques : planification et développement durable**

Mignot D., **Quelle prise en compte de l'environnement dans la décision publique en matière de transport ?** 4-5 juin 1999, in Actes du colloque inaugural de la Société française d'évaluation, Marseille, pp 45-46.

Baumstark L., **Analyse économique et développement durable dans le secteur des transports : le rapport Boiteux II**, oct 2001, Les annales des Mines, série Responsabilité et Environnement n°24, pp 55-65.

Crozet Y., **Les effets externes du transport : quelle harmonisation des préférences collectives en Europe**. 2001, L'environnement au XXIème siècle, vol III, Démocratie et politique à long terme, GERMES, pp 295-311.

Nicolas J-P., Pochet P., Poimboeuf H., **Quels indicateurs pour une mobilité durable ?** décembre 2001-janvier 2002, Economie et Humanisme n°359, pp 16-18.

Raux C., Fricker E., Bonnafoous A. : **L'effet de serre et les transports : les potentialités des permis d'émission négociables**, 2001, rapport au conseil national des transports, Paris, 117p.

### **➤ Analyse des politiques publiques : évaluation économique et sociale**

Faivre d'Arcier B., 2000, **L'évaluation des politiques publiques**, in Une décennie de génie urbain, Peyretti G., Prost T., Certu, collection Débats, n°26, pp 135-140.

Guihéry L., **Une évaluation économique des effets redistributifs de la péréquation financière**, 2000, EUREG n°8, pp 281-300

Raux C., Souche S., **Acceptability factors to transport policy changes**, 2000, in European Transport Conférence, Homerton College Cambridge, pp 167-178.

Guihéry L., Van der Hoek P., **Finances publiques locales aux Pays-Bas et en Allemagne : quel arbitrage entre autonomie locale et solidarité nationale ?** 2001, In Démocratie et management local, le Duff R., Rigal J-J., Schmidt G. (ed.) Paris, Dalloz, pp 333-360.

Crozet Y., Marlot G., **Péage urbain et « ville durable » : figures de la tarification et avatars de la raison économique**, 2001, Les cahiers scientifiques du transport n°40, 25 p.

Mignot D., **Des tarifs très sociaux dans les transports urbains ?**, oct 2001, Fondations n°spécial « Mixité, mobilité, pour quelle cité, » N)13, pp 47-55.

Raux C., Souche S., **L'acceptabilité des changements tarifaires dans le secteur des transports : comment concilier efficacité et équité ?** Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°4, pp 539-558.

Crozet Y., Chi A., Faivre d'Arcier B., **Etude sur quelques variables stratégiques du calcul économique- présentation des outils classiques du calcul économique et réflexion sur la rentabilité et le taux d'actualisation**, 2001, rapport pour la direction de la stratégie de la SNCF, LET, Lyon, 55 p.

Godard X., Diaz Olvera L., **Pauvreté et transports urbains. Expérience française et villes en développement**, 2001, Rapport pour la banque mondiale dans le cadre de l'Urban Transport Strategy Review, SITRASS, Lyon, 109p.

PATS Project (avec la participation de Raux C., Andan O., Souche S., Guihéry L.) **Pricing acceptability in the transport sector. Final report : recommendations on Transport Pricing Stratégies**, 2001, Commission Of the european Communities, Directorate General for transport DGVII-E, 67p.

Diaz Olvera L., Godard X., **P comme pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre in Les transports et la ville en Afrique du Sud du sahara**, 2002, Paris, Karthala-Inrets, coll Economie et développemen, pp 249-262.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., **Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines** 2002, in Y.Bussière, J-L Madre (eds) Démographie et Transport : Villes du Nord et villes du Sud, Paris, l'Harmattan, pp 289-315.

Guihéry L., **Fédéralisme fiscal en Allemagne : quelle réforme de la péréquation financière allemande ?** ,2002, Economie Publique, « Aspects financiers et fiscaux de l'économie publique locale ». N°8, 2001/2.

➤ **Thèse**

**Economie du bien-être et liberté. Le cas du péage urbain et de son acceptabilité**, 2002, Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 366p + annexes.

En conclusion, ce laboratoire développe plus spécialement les articulations entre analyse économique et sociale dans le cadre de mesures à prendre en termes de développements durables. Il est peu présent sur les thèmes de la concertation, de la mise sur agenda et de son système d'acteurs.

LET	Territorialisation	Enjeux- conflits Coordination	Concertation	Développement durable	Evaluation économique et sociale	Agenda et systèmes d'acteurs
Inexistant						X
Ponctuel	X	X	X			
Structurel				X	X	

## 2 Les équipes aménagement

### 2.1 *LE LATTS*

Le **LATTS** a été créé en 1985 par l'**ENPC**, l'**Université Paris XII Val-de-Marne** et le **CNRS**. En 1996, le cercle des partenaires s'est élargi à l'**Université de Marne-la-Vallée**, et en 1997 le laboratoire a été renouvelé comme unité de recherche associée au CNRS ; L'année 2000 a été marquée par la demande de renouvellement de la contractualisation des quatre établissements partenaires du contrat de développement - volet Recherche - 2001-2004 dans le cadre du plan quadriennal de l'Université Paris XII Val-de-Marne.

Les transports ont constitué pour le LATTS un objet incontournable de compréhension des modes de production comme des dynamiques territoriales. Parce que les villes et les sociétés sont de plus en plus en mouvement, les déplacements et les politiques afférentes ont fournis pour les chercheurs un analyseur efficace des mutations contemporaines de l'action collective. Au-delà des enjeux propres du secteur, le thème Transports et déplacements a représenté ainsi des terrains de choix pour une approche en science politique.

À travers cet objet d'études, le LATTS a affirmé les axes qui lui donnent son nom : le territoire, appréhendé dans ses aspects historiques, économiques et politiques ; la technique, vue par les questions de management des services publics et les spécificités de la régulation des infrastructures en réseaux ; la société, en quête d'articulation des politiques sectorielles et d'évaluation des décisions politiques.

### **Recensement des travaux du Latts portant sur les politiques publiques des transports**

#### ➤ **Processus de décision : territorialisation de l'action publique**

Dablanc Laetitia **Le transport de marchandises en ville : une gestion publique entre police et services.** - Liaisons, 1998, 182 p.

Savy Michel **Logistique et territoire : le nouvel espace des transports.** - GIP Reclus, 1993, 139 p.

Stathopoulos Nikolas **La performance territoriale des réseaux de transport.** - ENPC, 1997, 228 p.

Zembri Pierre, Larroque Dominique, Margairaz Michel **Paris et ses transports XIXe-XXe siècles : deux siècles de décisions pour la ville et sa région.** - Recherches, 2002, 399 p.

Aragao (de) Joaquim **Regulatory reform of passenger public transport in Brazil: public authorities or independant agencies ?** - in CODATU IX Mexico Conference Development and Planning of Urban Transport in Developing Countries. - Balkema, avril 2000, pp. 603-608

Di Ciommo Floridea **Innovations institutionnelles et technico-procédurales de transport public à Naples.** - in Les innovations dans les politiques de déplacements urbains en Europe. - METL/ENTPE, 2001, pp. 31-51

Kunth Antoine, Gaspard Michel, Blaha Jaroslav **Quels transports pour l'Europe élargie ?.** **Financements internationaux - Chemins de fer en mutation - Projets tchèques.** - in Courrier des pays de l'Est, octobre 2002, n°1029

Lefèvre Christian **L'organisation des transports publics locaux dans les pays industrialisés.** – in La gestion des services publics locaux, s.d., 16 p

Offner Jean-Marc **Chronique d'une réforme annoncée. Le syndicat des transports parisiens.** –in Pouvoirs locaux, janvier 1999, n°40, pp. 82-87

Offner Jean-Marc **Les plans de déplacements urbains (1996-2002).** In Données urbaines. – Anthropos, 2003, pp. 379-386

Offner Jean-Marc **Les politiques de déplacements en quête de savoir-faire.** - in Les vitesses de la ville. –Ed. de l'Aube, 2000, pp. 139-155

Offner Jean-Marc **Le tramway de Saint-Denis - Bobigny, entre enjeux et usages : la décision à l'épreuve du territoire.** - in Annales de la recherche urbaine, 1999, n°80-81, pp. 137-143

Offner Jean-Marc **Transports publics, déplacements et aménagement.** - in Archicréer, 1er trim. 1999, n°286, pp. 82-84

Savy Michel **Transport et mode de gouvernance du territoire.** - in La décentralisation en France. - Institut de la décentralisation/La Découverte, 1996, pp. 257-262

Savy Michel **Freight transport policy in Europe : the Union and its Member States.** –in IATSS Research, mars 1997, vol.21, n°1, 15 p.

Savy Michel **Vers un observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe?.** –in Lettre du CNT, avril 1999, n°52, pp. 1-2

Préparation des Dossiers de l'Observatoire Transports/Europe :

Dossier n° 1: Les autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes, CNT, septembre 2001.

Zembri Pierre **Changement d'échelle et émergence de nouveaux enjeux (1958-2002).** –in Paris et ses transports XIXe-XXe siècles : deux siècles de décisions pour la ville et sa région. - Recherches, 2002, pp. 223-341

Mary-Zembri Geneviève **De la relation transport-territoire : entre constructionnisme et déconstructionnisme.** –in Transports Urbains, octobre-décembre 1996, n°93, pp. 3-4

### ➤ **Processus de décision : enjeux, conflits et coordination de l'action**

Kaufmann Vincent, Sager Froitz, Joye Dominique **Coordonner transports et urbanisme.** - Presses polytechniques et universitaires romandes 2003, 220 p.

Lefèvre Christian, Offner Jean-Marc **Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires.** - Celse, 1990, 221 p.

Kaufmann Vincent **Co-ordination of the local policies for urban development and public transportation in four swiss cities.** - in COST 332 - Transport and land-use policies : innovations in institutional arrangements for co-ordination. - Bruxelles, 2001, pp. 249-268

Kaufmann Vincent **Les politiques de transports urbains au carrefour de nos contradictions.** –in Pouvoirs locaux, 2002, n°53, pp. 42-46

Offner Jean-Marc **Penser la coordination.** - in Coordonner transports et urbanisme. –Presses polytechniques et universitaires romandes, 2003, pp. XI-XVI (Avant-propos)

Offner Jean-Marc **L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelles.** - in Politiques et Management public, mars 1988, n°1, pp. 81-102

Offner Jean-Marc **Projets et politiques de transport : expertises en débat.** -in Métropolis, 2002, n°108-109 (coord. Numéro spécial)

➤ **Concertation et décision**

Louvet Nicolas **Concertation publique dans les PDU, une production d'expertise ?**-in Métropolis, 2002, n°108-109

➤ **Analyse des politiques publiques : agenda et systèmes d'acteurs**

Di Ciommo Florida **L'accessibilité : l'enjeu prioritaire de la nouvelle politique des transports publics à Naples.** - in L'innovation en question : les politiques de déplacements urbains en Europe. - L'Harmattan, 2002, pp. 135-159

Offner Jean-Marc **Les PDU, une procédure en ballottage.** - in Bilan des PDU de 1996 à 2001. – Certu/Ademe, 2002, pp. 297-303

Offner Jean-Marc **Les leçons des PDU de la loi sur l'air.** -in Urbanisme, mars-avril 2003, n°329, pp. 50-53

Offner Jean-Marc **Les suivis des PDU : hasards et nécessités.** - in Métropolis, 2002, n°108-109, pp. 116-122

Offner Jean-Marc **Plans de déplacements urbains : bilan controversé.** - in Pouvoirs locaux, 2002, n°53, pp. 47-49

➤ **Analyse des politiques publiques : planification et développement durable**

Darbéra Richard **Transports et effet de serre : une solution économique.** - in Transports, novembre-décembre 1997, n°386, pp. 424-431

Savy Michel **L'Etat et le développement durable.** -in Après-demain, avril-mai 2002, n°442-443, pp. 29-32

Savy M. (dir.), 2001, *Les Transports*, Revue Après-demain, n°432, 36 pages.

Savy, M., Direction du bulletin Transports/Europe (bulletin de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, Paris, CNT, téléchargeable en français et en anglais sur [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr)) :

Transports/Europe, n°1, mars 2000

Transports/Europe, n°2, décembre 2000

Transports/Europe, n°3, juin 2001

Transports/Europe, n°4, novembre 2001

Transports/Europe, n°5, février 2002

Préparation des Dossiers de l'Observatoire Transports/Europe :

Dossier n° 2: Le fret ferroviaire en Europe, CNT, octobre 2001.

Dossier n° 3: Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe, CNT, décembre 2001.

Dossier n° 4: Transports et politiques de l'environnement en Europe, CNT, à paraître.

➤ **Analyse des politiques publiques : évaluation économique et sociale.**

Lefèvre Christian **Analyse comparative des politiques de transport urbain dans les pays industrialisés.** –Latts, juillet 1995, 30 p.

Lefèvre Christian, Purcher J. **The urban transport crisis in Europe and North America.** - Macmillan, 1996, 236 p.

Deroche Luc **La délégation de service public dans le transport urbain de voyageur : une évolution du rapport politique avec les utilisateurs du service de transport.** - in Concurrence et services publics : enjeux et perspectives.- Univ. Rennes, 2002, pp. 323-337

Offner Jean-Marc **L'évaluation sans jugement : analyse des pratiques d'évaluation a posteriori des politiques de transports urbains en France.** - in Cahiers scientifiques du transport, 1988, n°17-18, pp. 223-230

Poublan-Attas Valérie **Méthode d'évaluation des projets de transport collectif urbain.** –in Recherche et Développement, septembre 1997, pp. 69-71

Savy Michel : Préparation des Dossiers de l'Observatoire Transports/Europe :  
 Dossier n° 2: Le fret ferroviaire en Europe, CNT, octobre 2001.  
 Dossier n° 3: Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe, CNT, décembre 2001.

➤ **Thèses**

Dablanc Laetitia **L'action publique sur le transport de marchandises en ville. Le cas des métropoles de Paris et New York.** - ENPC, 1997 (publié)

Gimenez-Capdevilla Rafaël  
 Transport et régionalisation : Italie, Espagne, France. - ENPC, 1994

Margail Fabienne  
 Les parcs relais : outils clés des politiques intermodales de déplacement urbain. –ENPC, 1996

Mary-Zembri Geneviève  
 Maillage autoroutier et territoire. Permanences et mutations du modèle de développement du réseau autoroutier français. - ENPC, 1999

Stathopoulos Nikolas  
 Pour une performance territoriale des réseaux : modèles conceptuels, aspects stratégiques et outils d'aide à la décision. Le projet "autrement bus" de la RATP. - Univ. Paris 9, 1990

LATTS	Territorialisation	Enjeux-conflits Coordination	Concertation	Développement durable	Evaluation économique et sociale	Agenda et systèmes d'acteurs
Inexistant						
Ponctuel			X	X	X	X
Structurel	X	X				

## 2.2 RIVES

Le laboratoire Recherches Interdisciplinaires Ville Espace Société (RIVES), créé en 1994, est l'un des laboratoires de recherche de l'école nationale des travaux publics de l'État. Il fait partie de l'unité mixte de recherche (UMR6 5600) "environnement, ville, société". Il se positionne sur le double créneau des sciences humaines et sociales (SHS) et de l'urbain. Son ambition est d'apporter à la communauté scientifique et aux acteurs de la ville (État et collectivités territoriales notamment) un regard transversal sur des phénomènes urbains trop complexes pour relever des seules approches sectorielles. Pluridisciplinaire, et de surcroît localisé dans une école d'ingénieurs, le laboratoire RIVES aborde la ville en confrontant les grandes familles d'approches : politiques publiques, systèmes techniques, pratiques et représentations sociales.

### Recensement de ses travaux sur le sujet politiques publiques en Transport-Déplacement:

#### ➤ Processus de décision : territorialisation de l'action publique

Healy A., « **Le plan technopole de la communauté urbaine de Lyon, La gouvernance urbaine entre projet politique, mythe et débat théorique** », colloque *La ville européenne et ses pouvoirs (Moyen Age - XXème siècle)*, Lyon, Centre Pierre Léon UMR 5599.

Healy A., « **Greater Lyon's technopolitan plan** », Interact, novembre 2003.

Bardet F. (2004, à paraître), recension de Prud'homme C., (2002) **Un ministère français face à l'Europe. Le cas du ministère de l'Équipement, des transports et du logement**, L'Harmattan, et Régnier H., (2002), *Les DDE et le politique. Quelle co-administration des territoires ?*, L'Harmattan, (à paraître dans *Sociologie du travail*).

Bardet F. (2001), "**Le retour de l'État est un slogan trompeur**", *L'Officiel des transporteurs*, n°2143, 3 novembre 2001, p. 66.

Jouve B. (2001), "**Lyon recherche gouvernance urbaine désespérément**", *Cahiers de géographie du Québec*, n°septembre.

Jouve B., Spenlehauer V., Warin Ph. (dir.) (2001a), **La région, laboratoire politique. Une radioscopie de Rhône-Alpes**, La Découverte, Paris.

Jouve B., Lefèvre Ch. (dir.) (2001), **In Search of Urban Gargantuas**, Frank Cass, London.

Jouve B. (2000), "**Lyon ou la recherche anxieuse de la gouvernance**", *Accès*, Vol.11, p. 97-98.

Jouve B. (2000), "**Metropolitan Government and New Forms of Legitimacy in France: the case of Lyons**", *Regional and Federal Studies*, Vol.10, n°3, p. 45-60.

Jouve B. (2000), "**Quelles capacités des villes européennes à s'organiser ?**" in A. Ménéménis (dir.), *Comment améliorer la performance économique des territoires ?*, Société des acteurs publics, Paris, p. 347-360.

Jouve B. (1999), "**Dix ans de réforme des institutions d'agglomération en Europe : quelques enseignements pour le cas français**", *Pouvoirs locaux*, n°42, p. 62-69.

Jouve B., Lefèvre Ch. (1999), "**De la gouvernance urbaine au gouvernement des villes en Europe ? Permanence ou recomposition des formes d'action publique**", *Revue française de science politique*, Vol.49, n°6, p. 835-853.

Jouve B., Lefèvre Ch. (dir.) (1999c), **Villes, métropoles : les nouveaux territoires du politique**, *Anthropos*, Paris.

Jouve B., Spenlehauer V., Warin Ph. (dir.) (2001a), **La région, laboratoire politique. Une radioscopie de Rhône-Alpes**, La Découverte, Paris.

➤ **Processus de décision : enjeux, conflits et coordination de l'action**

Jouve B., Purenne A., « **Une politique des déplacements en quête d'expertise : les expériences lyonnaises** », dans JOUVE Bernard (dir.), *L'innovation en question : les politiques de déplacements urbains dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 81-110.

Purenne A., « **La croisade des transports collectifs contre les aléas de la circulation et ses effets inattendus** », *Annales des Ponts et Chaussées*, avril-juin 2000, n°94, p. 42-47.

➤ **Concertation et décision**

Healy A., « **La consultation comme renouveau de la planification stratégique urbaine** », séminaire du laboratoire RIVES, février 2003.

➤ **Analyse des politiques publiques : évaluation économique et sociale**

Bardet F., « **La statistique des temps du transport routier, langage de la réforme du secteur des transports** », journées d'études *Sociologie de la quantification*, Paris, HEC/ENTPE, 23-24 mai 2002.

➤ **Les thèses soutenues**

- Bardet F. (2000), *La statistique au miroir de la région. Eléments pour une sociologie historique des institutions régionales du chiffre en France depuis 1940*, thèse de science politique sous la direction de M. Offerlé, université Paris I, 520 p.
- Piechaczyk X. (2000), *Les commissaires enquêteurs et la fabrique de l'intérêt général. Eléments pour une sociologie politique des enquêtes publiques*, thèse de science politique sous la direction de G. Pollet, université Grenoble II, 660 p.
- Purenne A. (2003), *L'action publique par le bas. Le transport urbain de la Communauté urbaine de Lyon*, thèse de sociologie sous la direction de J.-C. Thoenig, ENS Cachan, 378 p.

RIVES	Territorialisation	Enjeux- conflits Coordination	Concertation	Développement durable	Evaluation économique et sociale	Agenda et systèmes d'acteurs
Inexistant				X		
Ponctuel		X	X		X	X
Structurel	X					

### 2.3 CRETEIL (Paris XII) anciennement CEIL et le LVMT

**Ces deux laboratoires ayant des projets de rapprochement, nous avons présenté leurs travaux de façon conjointe :**

➤ **Présentation du laboratoire de Paris XII :**

L'OEIL (Laboratoire d'Observation de l'Économie et des Institutions Locales) est un groupe d'études et de recherches de l'Université de Paris XII. L'OEIL, qui fonctionne depuis près de 20 ans, est rattaché à l'Institut d'Urbanisme de Paris (IUP), un département de cette Université, et localisé à Créteil, dans la banlieue sud-est de Paris. L'OEIL est une équipe de recherche "reconnue" par le ministère de la Recherche (n° 440) flanquée d'une association loi 1901 (OEIL : Observatoire de l'Économie et des Institutions Locales ; SIRET : 335 093 837 00011) liée par convention à l'Université de Paris XII.

Les études et les recherches de L'OEIL portent sur les politiques publiques dans quatre domaines principaux : le développement urbain et régional, les transports, les finances publiques locales, l'environnement. L'OEIL s'efforce de maintenir un équilibre entre les travaux sur la France, les travaux sur les autres pays industriels, et les travaux sur les pays en développement.

➤ **Présentation du LVMT**

L'objectif de ce nouveau laboratoire est de participer au développement des connaissances sur les nouveaux territoires des villes, leurs systèmes de transport aussi bien des personnes que des marchandises et les pratiques de mobilité de leurs habitants. Sa spécificité réside dans l'association de deux champs de recherche trop souvent distincts : l'aménagement des villes et des territoires et l'urbanisme d'une part, l'organisation des systèmes de transport d'autre part. Le laboratoire est donc pluridisciplinaire, la base étant constituée par les sciences sociales, sans négliger pour autant les coopérations avec les mathématiques appliquées, les sciences de l'ingénieur et les sciences de l'environnement.

Le laboratoire développe quatre axes de recherche :

- évolutions des modes de vie et des pratiques de mobilité
- logistique de transports et organisation des espaces urbains
- analyse des politiques publiques dans le domaine des transports urbains
- insertion dans la société urbaine des systèmes techniques innovants.

Unité mixte entre l'université de Marne-la-Vallée (pôle " ville "), l'ENPC et l'INRETS (département d'économie et de sociologie des transports)

## BILAN BIBLIOGRAPHIQUE COMMUN

### ➤ **Processus de décision : territorialisation de l'action publique**

- Aguiléra A., Mignot D., 2002, **Structure des localisations intra-urbaines et mobilité domicile-travail**, *Recherche Transport Sécurité*, n°77, pp. 311-325.
- Faburel G., 2003, **Lorsque les territoires locaux entrent dans l'arène publique. Comparaison internationale des conflits liés au bruit des avions**, *Espaces et Sociétés*, octobre, 20 pages.
- Faburel G., 2003, **Le bruit des avions. Facteur de révélation et de construction des territoires**, *L'Espace géographique*, mai, 17 pages.
- Godard F., 2001, **Les mutations des espaces-temps des citadins**, *Les temps de la ville et les modes de vie*, collections du CERTU, n°34.
- Orfeuill JP, 2002, **Mobilité et inégalités dans l'aptitude à la pratique des territoires** *Informations sociales* n° 104, Décembre.
- Faburel G, Lambert J, Orfeuill JP, 2000, **Rôle des contextes territoriaux dans la relation évaluation - décision**, *Société Française d'évaluation*, Rennes.

### ➤ **Processus de décision : enjeux, conflits et coordination de l'action**

- Gallez C., 2002, **Indicateurs de comparaison de scénarios prospectifs : peut-on élargir le débat sur l'avenir de la mobilité urbaine ?**, *Recherche Transports Sécurité*, n°77, oct.-déc. 2002.
- Godard F., F.Ascher, 2000, Conception et coordination de « Ville.com », numéro spécial de *La Recherche*, supplément au n°337, décembre 2000.
- Lefevre M.P., 2003, **La proximité comme catégorie sociologique, séminaire organisé par le comité de recherche Politiques et collectivités locales de l'AISLF et par le GIS socio-économie de l'habitat : La proximité : catégorie politique, catégorie sociologique** - INRS Urbanisation, Montréal, 9 mai 2002, actes en préparation.
- Massot MH, 2003, **Vitesse et régulation de l'usage de la voiture en zone urbaine**, *Les cahiers du Conseil Général des Ponts et Chaussées*, N° 7, Mobilités : les temps des controverses.
- Massot MH, Armoogum J., 2003, **Speed and car traffic regulation in urban areas : the case of Paris**, *IATSS RESEARCH 27-2*, Special feature on "Public Transport vs Private Transport", à paraître.
- Crozet Y, Massot MH, Orfeuill JP, 2001, **Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat**, *Notes du Centre de Prospective et de Veille Technologique*, N° 16, 65 pages, Décembre 2001.
- Orfeuill JP, 2002, **L'automobile et la ville : raisonner la cohabitation**, *Économie et Humanisme* n°359, pp 43-45 Janvier.
- Orfeuill JP., 2003, **Conclusion** in **Les services à la mobilité au cœur du management de la mobilité**, Orfeuill JP **Les sens de la mobilité** in Dictionnaire de l'Habitat et du Logement, sous la direction de M Segaud, J Brun et JC Driant, Armand colin, Paris.
- Orfeuill JP., 2002, **Évolution des mobilités locales et interface avec les stratégies de localisation** in **Questions urbaines et Politique de la ville**, Balzani B, Bertaux R et Brot J eds, L'Harmattan.

### ➤ **Concertation et décision**

- Dimeglio P., 2001, **Les méthodes de programmation génératives et participatives**, in *La concertation : pourquoi, sur quel territoire et comment?* Rencontres nationales de la communication du 26 et 27 novembre 2001 du ministère de l'Équipement – service de l'information et de la communication, actes diffusés sur internet.
- Orfeuill JP., 2001, **L'automobile, entre controverses d'experts et valeurs contemporaines**, in Expertise, débat public : vers une intelligence collective, pp277-288 coordonné par Fabienne Goux-Baudiment, Edith Heurgon et Josée Landrieu, Éditions de l'Aube, Paris.

Orfeuil JP, 2000, **L'évolution de la mobilité quotidienne Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses**, Inrets, Synthèse n°37, 146 pages.

➤ **Analyse des politiques publiques : planification et développement durable**

Faburel G., 2003, **Les failles de l'évaluation technique des phénomènes environnementaux. Cas du bruit des avions**, *La Recherche*, septembre, 3 pages.

Massot MH, Bonnel P., Caubel D., 2003, **Efficacité spatiale des réseaux de transport dans une perspective de réduction drastique de l'usage de la voiture**, *34 ième colloque de l'ASDRF*, Lyon, Septembre 2003, 20 pages

Massot MH, J. Armoogum J., P. Bonnel, D. Caubel, L. Hivert, D. Mignot, 2002, **Evaluation of car traffic reduction potential in urban area : Paris and Lyon case-studies** 20 pages, *European Transport Conference*, Cambridge 9 – 11 September 2002

Morcheoine A et Orfeuil JP, 2001, **Pour une approche stratégique des questions Transport et environnement, Responsabilités et environnement**, série trimestrielle des *Annales des Mines*, N° 21, janvier.

Prud'homme R., 2001, **Comment doubler la pollution à Paris ?**, *AutOactualité*, pp. 2-3.

Gallez, C. et J.-P. Orfeuil, 2002, **Les transports**, in " l'Environnement en France – Édition 2002 ", IFEN, La Découverte, Paris.

Orfeuil JP, Gallez C. et Hivert L., 2002, **Les enjeux environnementaux in démographie et transport : villes du nord, villes du sud**, Bussiere Y et Madre JL Ed. l'Harmattan.

Orfeuil JP., 2002, **Rapport de l'équipe Transport in Effet de serre : modélisation économique et décision publique**, sous la direction de P.N. Giraud, La Documentation Française, pp 251-272.

➤ **Analyse des politiques publiques : évaluation économique et sociale.**

Orfeuil JP, 2003, **Mobilité, pauvreté, exclusion**, Éditions de l'Aube, à paraître en 2003.

Orfeuil JP, 2003, **Mobility, poverty and social exclusion in France, International Seminar on Transport and Social exclusion**, a G7 comparison Westminster University, April 2003. actes à paraître.

Faburel G., 2003, **Evaluation du coût social du bruit des avions. Application de la méthode d'évaluation contingente au cas d'Orly**, *Cahiers Scientifiques du Transport*, 42 : 43-74

Faburel G., 2002, **Evaluer les coûts sociaux : la nécessité de l'interdisciplinarité. Application au bruit des avions**, Paris, *Annales des Ponts et Chaussées*, 103 : 65-73

Faburel, G., 2002, **Acceptabilité institutionnelle et sociale d'une modalité d'évaluation socio-économique : la méthode d'évaluation contingente appliquée au bruit des avions**, *Métropolis*, Vol. 108/109 : 26-31.

Faburel G. & Luchini S., 2000, **Evaluation du coût social du bruit des transports : application de l'évaluation contingente au bruit des avions à Orly**, *Région et développement*, L'Harmattan, juin, Vol. 6, pp. 55-77.

Orfeuil JP et Soleyret D, 2002, **Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ?**, *Recherche Transport Sécurité* N° 76, pp 208-221 Juillet Septembre.

Orfeuil JP., 2001, **L'automobile en questions**, Problèmes politiques et sociaux n°851-852, La Documentation Française, Paris.

Potier F., 2002, **Mobilité et temps des vacances**, *Informations sociales*, n°100/2002, CNAF.

Prud'homme R., 2003, **L'impôt sur les carburants pour les régions**, *Pouvoirs Locaux*, N° 57, pp.15-20.

Prud'homme R., 2003, **Fiscal Decentralization in Africa : A Framework for Considering Reform**, *Public Administration and Development* n° 23, pp. 17-27

Prud'homme R., 2000, **Taxe professionnelle as an Exportable Local Tax**, *Environment and Planning C: Government and Policy*, Vol. 18, pp. 545-553.

- Prud'homme R., 2000, **La congestion et ses coûts**, *Annales des Ponts et Chaussées*, nouvelle série N° 94, pp13-19.
- Prud'homme R., & Sun, Yue-Ming, 2000, **Le coût économique de la congestion du périphérique parisien: une approche désagrégée**, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 37/2000, pp. 59-73.
- Prud'homme R., 2000, **Le financement mixte des infrastructures de transports urbains**, *Politiques et Management Public*, vol 18, n°1, pp. 87-103.
- Orfeuil JP., 2000, **Les dépenses des ménages pour le logement et les déplacements habituels**, in Données Urbaines n°3, sous la direction de M.F. Mattei et D. Pumain, Anthropos.
- Gallez, C., 2001, **Budgets-temps de transport constants : que cachent les moyennes ?** Actes du Club mobilité du CERTU du 7 juin 2001, *Mobilité et équité sociale*, Lyon.
- Gallez C., 1999, **Coût des transports, localisation de l'habitat, enjeux sociaux**, Entretiens de Ségur du 23 septembre 1999 : *Vers une plus grande vérité des coûts d'usage de l'automobile en ville*, MATE, Paris.
- Prud'homme R., 2002, **Transport and Economic Development, in European Conference of Ministers of Transport (ECMT)**. 2002. Transport and Economic Development : Report of the 119<sup>th</sup> Round Table, OECD, Paris, pp.81-102.
- Prud'homme R., 2001, **L'outil tarifaire dans les transports**, in Les Cahiers du Conseil, n°2, pp. 66-73.
- Prud'homme R., 2000., **Essai de typologie des partenariats publics-privés**, in Perrot, JY & Gatelus, G. (sous la direction de), *Financement des infrastructures et des services collectifs*, Paris, Presses de l'ENPC, pp.329-44.
- Prud'homme R., 2000, **Les modes de financement des infrastructures de transports urbains**, in *Intégrer les transports dans la ville*, OCDE, pp. 45-55.

<b>CEIL LVMT</b>	<b>Territorialisation</b>	<b>Enjeux- conflits Coordination</b>	<b>Concertation</b>	<b>Développement durable</b>	<b>Evaluation économique et sociale</b>	<b>Agenda et systèmes d'acteurs</b>
<b>Inexistant</b>						<b>X</b>
<b>Ponctuel</b>			<b>X</b>	<b>X</b>		
<b>Structurel</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>	

## 2.4 Laboratoire Théorie des mutations urbaines (TMU)

Le laboratoire Théorie des mutations urbaines est domicilié à l'Institut Français d'Urbanisme, dont il constitue le principal instrument de recherche. Il représente une des quatre composantes de l'Unité mixte de recherche AUS du CNRS (UMR 7136) Architecture, Urbanisme, Société.

Il s'inscrit dans un projet scientifique dont les ambitions sont les suivantes :

- confronter et articuler trois cultures scientifiques et professionnelles, l'architecture, l'urbanisme et les sciences sociales ;
- développer les sciences de la ville comme sciences pour l'action en accordant une large place aux outils de l'action, à l'évaluation et à la construction de protocoles de recherche avec les acteurs ;
- participer aux débats scientifiques et sociaux sur l'architecture, l'urbanisme et les sciences sociales ;
- diversifier les terrains d'observation : métropoles mais aussi villes moyennes ; Europe mais aussi Asie du Sud-Est, Amérique latine, Afrique.

TMU est le résultat de la fusion de deux équipes, l'une centrée sur le tiers monde, l'autre sur les théories et les techniques de l'urbanisme dans les pays développés. A ces équipes se sont joints des chercheurs s'intéressant prioritairement au rôle des acteurs — institutions, professionnels et aussi usagers et habitants — dans la production et la gestion urbaine.

Les recherches peuvent être regroupées autour de cinq thèmes : la mobilité en tant que phénomène social total, les nouvelles manières de produire la ville — l'urbanisme concourant —, les nouvelles formes sociales urbaines — nouvelles copropriétés —, les transformations des modes de vie et l'évolution des services, la gouvernance urbaine. Sont également développées les problématiques liées à la mondialisation et à la métropolisation, notamment à partir des cas de l'Asie du Sud-Est et de l'Amérique latine (Brésil).

Le thème de l'environnement s'affirme avec des développements dans la modélisation et les outils d'aide à la décision, la caractérisation du milieu et de sa gestion, et dans des approches historiques.

### **Recensement des travaux en matière de politique publique des transports**

#### **➤ Processus de décision : Territorialisation de l'action publique**

ASCHER F. "**Réflexions prospectives sur l'évolution des villes et des mobilités urbaines**", p. 97-111, in : DE NOBLET J.(ed.) *Dessiner le futur de la mobilité urbaine*. Paris : PSA Peugeot Citroën , 1997 .

ASCHER F. "**Demain, la ville de tous les temps**", p. 17-32, in : OBADIA A.(ed.) *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités, nouveaux services*. (Actes du colloque de Cerisy, 19-24 septembre 1996) La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube , 1997 .

ASCHER F. "Les institutions des villes face à trois dynamiques urbaines : la vitesse, la spécialisation et l'autonomie", p. 81-91, in : MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J. & SPECTOR T.(eds) *La ville éclatée*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube , 1998

FOUCHIER V. "Quel transport, pour quelle ville?", *Urbanisme* , **289** , juillet-août 1996, p. 67-74m

ASCHER F., BEHAR D., ETCHEGOYEN A. & FRAISSE R. **Ville et développement. Le Territoire en quête de sens**. Paris : éditions Textuel , 1998, 96 p.

BOURDIN A. "Le gouvernement des villes institue autant qu'il coordonne ou les limites des théories de la gouvernance", p. 314-330, in : MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J. & SPECTOR T.(eds) *La ville éclatée*. La Tour d'Aigues : éditions de l'aube , 1998

GENESTIER P. "Au delà d'un modèle urbain unique : l'urbanisme face aux sociétés multidimensionnelles", p. 169-181, in : GENESTIER P.(ed.) *Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville, comment? Pour qui?* (Actes de la journée APERAU, Institut Français d'Urbanisme, 6 novembre 1992) Paris : La Documentation française , 1996 (2e partie : Quelles règles, quels objectifs?).

GENESTIER P. "Crise du politique et fétichisme urbain ou les pratiques urbaines au-delà des idéologies de la ville", *La Mazarine* : Le nouveau monde, septembre 1999, p. J050-J062

LEVY A. "La démocratie locale et son territoire", *Les papiers du Pôle-Ville* : L'action sur l'espace dans la politique de la ville, **2** , 2000, p. 63-71 (Séminaire organisé par le Pôle-Ville et l'APUMP).

### ➤ **Enjeux ; conflits et coordination de l'action**

MERLIN P. **Les politiques de transport urbain**. Paris : la Documentation française, 1985, 144 p. transport urbain, «Livre», transports urbains et transports, politique des transports, transport.

MERLIN P. "Les éléments de définition d'une politique des transports", *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*, **4725** 17, juin 1994, p. 43-46

MERLIN P. "Politique des transports et choix de développements urbains", p. 131-151, in : CUILIER F. (ed.) *Les débats sur la ville*. Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine : éditions confluences, 1998

ASCHER F. "Mobilité et temps de la vie quotidienne. Quels enjeux pour la conception et la gestion des villes ?", p. 203-216, in : CUILIER F. (ed.) *Les débats sur la ville*. Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine : éditions confluences, 1998.

### ➤ **Développement durable**

ASCHER F. "Réorganiser les déplacements urbains ; objectif : modes de vie", in *Les transports propres*. Paris : Ministère de l'environnement, 1995 (Synthèse, rapport interne du ministère de l'environnement)

BARLES S. **Villes nouvelles, deux roues et déplacements non-motorisés : Des principes fondateurs à une esquisse de bilan**. Rapport, LTMU/IFU/Paris 8, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement/CNRS, mars 2000, 191 p.

BOURDIN A., LEVY A., PETITEAU J.Y., GELY M., *et al.* **Les représentations de la marche chez les Non-piétons**. Note d'étape, LTMU/IFU/Paris8, Ministère de l'environnement, juillet 1999.

BOYER J.C. "**Transport ferroviaire et développement durable : la "ligne de la Betuwe" aux Pays-Bas**", p. 17-20, in : *Projets d'infrastructures et débat public*. Paris : DRAST/MELTT (Séminaires "Techniques, Territoires, Sociétés", 34), 1997.

FOUCHIER V. **Les mesures de la densité. Application à l'Ile-de-France et aux villes nouvelles.** Rapport n°1, EPEVRY, Programme d'écologie urbaine/Plan urbain-Ministère de l'Environnement, septembre 1995, 124 p.

HERAN P. & TOSTAIN P. "**Vélo et transport collectif urbain : opposition ou complémentarité**", *Transports urbains*, janvier-mars 1996, p. 5-10.

MERLIN P. & TRAISNEL J.P. **Energie, environnement et urbanisme durable.** Paris : PUF (Que sais-je, 2044), 1996, 128 p.

FOUCHIER V. "**La planification urbaine peut-elle conduire à une mobilité durable ?**", *La jaune et la rouge*, mars 1997, p. 29-33 (revue de la société amicale des anciens élèves de Polytechnique)

➤ **Evaluation économique et sociale**

MERLIN P. "**Prendre en compte les coûts sociaux dans les transports**", *Transport public*, **906**, juillet-août 1992, p. 36-45.

MERLIN P. "**Intégrer les coûts sociaux dans les choix des transports publics**", *La vie du rail et des transports*, **22**, octobre 1997, p. 40-41

ASCHER F. "**Enjeux sociétaux de la mobilité**", *Urbanisme : Hors série*, **12**, 1999, p. 11-13 (actes de la 19e rencontre nationale des agences d'urbanisme : villes en mouvement-stratégies urbaines et transports. Bordeaux décembre 1998)

ASCHER F. " **Les mobilités et les temporalités, condensateurs des mutations urbaines**", p. **201-214**, in : BONNET M. & DESJEUX D.(eds.) *Les territoires de la mobilité*. Paris : PUF (coll. Sciences sociales et sociétés), 2000.

BOURDIN A., CHARMES E., LEFEUVRE M.P. & MELE P. **La construction des unités significatives de la ville.** Rapport final, LTMU/IFU/Paris 8, Mission du patrimoine ethnologique, octobre 2001, 115 p

ADOLPHE L. **Modélisation dynamique des interactions entre formes de mobilité et recompositions territoriales.** Rapport final, LTMU/IFU/Paris 8, Programme système d'information géographique, novembre 1999,

TMU	Territorialisation	Enjeux-conflits Coordination	Concertation	Développement durable	Evaluation économique et sociale	Agenda et systèmes d'acteurs
Inexistant			X			X
Ponctuel					X	
Structurel	X	X		X		

2.5 *Le centre de recherche Ville-Société-Territoire (Maison des sciences de la ville de l'université deTours)*

**Responsable :** Corinne LARRUE

**Thématiques de recherche**

Dynamiques sociales urbaines, politiques publiques et territoires, aménagement, modélisation et organisation spatiale

Offres de savoir faire

Travail, cultures et espaces. Pratiques urbaines, groupes et sociabilités. Santé, rapports à la santé. Les territoires des politiques publiques. L'articulation entre institutions ou "acteurs" et territoires des politiques publiques. Dynamiques spatiales : facteurs et processus à différentes échelles. Modélisation et simulation des dynamiques spatiales : systèmes de transport, paysage...

Applications et prestations

Recherches théoriques ou appliquées

**Mots-clefs**

Aménagement ; urbanisme ; politiques publiques d'analyse spatiale ; sociabilité ; transport ; prospective ; modélisation spatiale ; diffusion

**D.E.A.**

Villes et Territoires Tours

**Recensement des travaux en matière de politiques publiques de transport 1995-2003**

➤ **Processus de décision : territorialisation de l'action publique**

Larribe S., janvier 1996. MATHIS Philippe (sous la direction de). – « **Bassin atlantique et réseaux de transport** », p.119-130 + 6 cartes hors texte, in : *Le Colporteur des mondes : penser l'Atlantique en Europe / sous la direction de Xavier Gizard*. - Paris : Editions de l'Aube, 1996, 150 p. – (l'Aube territoire, Cités et Territoires, IAAT.)

Noquet, M.S., 1999, «**Du projet ferroviaire à la politique de transport dans les espaces périurbains. Le cas des agglomérations de Nantes, Orléans, Tours**, thèse de géographie (dir. Jean-François Troin, professeur de géographie)

Baptiste H., 1999, **Interactions entre le système de transport et les systèmes de villes : perspective historique pour une modélisation dynamique spatialisée**. Thèse de doctorat en Aménagement urbanisme sous la direction de P. Mathis, 1999, 423 p.

Baptiste H., 2000, avec la collaboration de Sébastien LARRIBE et Philippe MATHIS, « **La nécessité d'un système de transport littoral à l'échelle de la Façade Atlantique** », in *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?* sous la dir. de J.P. CARRIERE et S. FARTHING, Publisud.

Baptiste H., L'Hostis A., 2002 " Evaluation multimodale des systèmes de transport en Nord-Pas-de-Calais et Languedoc-Roussillon : **enjeux pour l'aménagement des territoires régionaux. Approche par analyse de la qualité de service des transport collectifs et de l'accessibilité routière** ".- GRRT, INRETS, 2002

Baptiste H. ,2003, "**Modélisation de l'évolution d'un système de transport et impacts sur un système départemental de villes**", in traité IGAT, *Fondements de l'analyse spatiale* sous la Direction de P. DUMOLARD,"recherche opérationnelle et réseaux sous la Direction de Ph. MATHIS

➤ **Analyse des politiques publiques : planification et développement durable**

Baptiste H. , 2000, Collaboration à : Atlas de France - Vol. 11 - **Transport et Energie**, sous la Dir. de Th. SAINT JULIEN, RECLUS-CNRS-GDR Libergéo-La Documentation Française.

Larribe S. ,janvier 1998– « Du sociogramme au sociographe », in : Modèles et systèmes multi-agents pour la gestion de l'environnement et des territoires. FERRAND N., CEMAGREF CLERMONT FERRAND LISC. Colloque SMAGET : **Modèles et Systèmes Multi-Agents pour la Gestion de l'Environnement et des Territoires**, Clermont-Ferrand, 5-8 octobre 1998, Cemagref Editions, Antony, Coll. Actes de colloque, 2000. 466 p.

Larribe S., mars 2000. BAPTISTE (Hervé). – « **La nécessité d'un système de transport littoral à l'échelle de la façade atlantique** », p. 171- 205 in : CARRIERE (Jean-Paul), FARTHING (Stuart). – Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques. – Paris : Publisud, 2000. – 356 p.

Larribe S. février 1996. MATHIS (Philippe) (sous la dir. de). – « **Consommations d'énergie et pollutions liées à l'étalement des densités** », p.95-106 in : Environnement et Aménagement du Territoire / sous la direction de Jean-Paul de Gaudemar. – Paris : DATAR, La Documentation Française, 1996. - 213p. – (Recherches.)

VST	Territorialisation	Enjeux-conflits Coordination	Concertation	Développement durable	Evaluation économique et sociale	Agenda et systèmes d'acteurs
<b>Inexistant</b>			<b>X</b>			<b>X</b>
<b>Ponctuel</b>		<b>X</b>			<b>X</b>	
<b>Structurel</b>	<b>XX</b>			<b>XX</b>		

### 3 Les équipes d'économie travaillant sur les politiques publiques de transport

#### 3.1 *Le CERNA*

Le CERNA est le laboratoire d'économie industrielle de l'École des Mines de Paris. L'économie industrielle étudie la dynamique des entreprises et des marchés, ainsi que l'action publique sur cette dynamique. Les recherches s'organisent autour de quatre grands domaines: économie numérique, réglementation, globalisation et finance. Les projets correspondants sont réalisés dans le cadre de partenariats variés (académiques, industriels) nationaux et internationaux.

L'une de ses équipes travaille sur la réglementation. Ses recherches visent à évaluer les instruments de politique et les réformes dans le domaine de l'environnement, des industries de réseaux et de la propriété intellectuelle. Un accent particulier est mis sur les Directives et Règlements européens. Ce programme de recherche, bien qu'académique, a pour objectif la formulation de résultats utiles aux décideurs publics et aux entreprises.

*Matthieu Glachant , François Lévêque , Yann Ménière , Frédéric Miessner , Gildas de Muizon , Marie-Anne Plagnet , Simone Schucht*

#### **Recherches en cours intervenant sur le thème transport :**

- les combinaisons d'instruments pour combattre les émissions de gaz à effet de serre;
- les accords volontaires dans les politiques environnementales;
- l'acceptabilité du péage urbain;

En dehors de l'acceptabilité du péage urbain, le sujet transport/déplacement est étudié à travers le processus de libéralisation des industries de réseau. Les études de ce laboratoire portent principalement sur le secteur électrique et sur le secteur des télécommunications mais le thème transport revient à travers des recherches sur les charges d'accès aux infrastructures ferroviaires, les mécanismes d'allocation des créneaux aéroportuaires, les charges pour le service universel et la tarification de la boucle locale.

#### **Chercheur à solliciter: François Lévêque**

Pour citer quelques publications de sa part sur le sujet :

Lévêque François, « **Eléments d'analyse économique du droit appliquée à la gestion des créneaux aéroportuaires enEurope** », in E. Quinet, Dr., Chapitre 9, « *Conférences Jules Dupuit* », Editions l'Harmattan, Paris, 2001.

Lévêque François, « **Concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public** », in Thierry Kirat et Evelyne Serverin (Dr.), « *Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action* », CNRS Editions, Paris, 2000.

Lévêque François, « **Externalities, Public Goods and the Requirement of a State's Intervention in Pollution Abatement** », in Carraro Carlo et Lévêque François, Ed., « *Voluntary Approaches in Environmental Policy* », Series on Economics, Energy and Environment, Kluwer Academic Publishers, 1999, pp. 17-26.

Lévêque François, « **Standards and Standard Setting Processes in the Field of the Environment** », in R. Hawkins, R. Mansell, J. Skea, Eds., « *Standards, Innovation and Competitiveness - The Politics and Economics of Standards in Natural and Technical Environments* », Edward Elgar Pub., 1995.

Lévêque François, Nadaï Alain, « **A Firm's Involvement in the Policy Making-Process** », in Folmer H., Gabel H.L. and Opshoor H., Eds., « *Principles of Environmental and Resource Economics* », Edward Elgar Pub., 1995.

Lévêque François, Caroline Daude et François Caulry, « **La pollution est-elle subventionnée?** », *Problèmes Economiques*, n° 2662, 26 avril 2000, pp. 26-30.

Lévêque François, Caroline Daude et François Caulry, « **Les subventions à la pollution** », *La Recherche*, no 325, Novembre 1999.

Lévêque François, « **Les marchés des créneaux d'atterrissage dans les aéroports** », *Revue de la Concurrence et de la Consommation*, n° 104, Juillet-Août 1998, pp. 40-43.

Lévêque François, « **Réglementer la déréglementation** », *Les Echos*, 14-15 Mars 1997.

### 3.2 LAMSADE (Paris IX- Dauphine) : Relations avec l'économie des réseaux, économie de la régulation.

L'équipe du **LAMSADE** proprement dite comprend :

- Des enseignants-chercheurs institutionnels en poste à l'Université Paris-Dauphine ;
- Des chercheurs et enseignants-chercheurs qui ont choisi le LAMSADE comme centre de rattachement pour y conduire leurs recherches. Il s'agit ici d'enseignants-chercheurs qui ne sont pas en poste à l'Université Paris-Dauphine et de doctorants ou post-doctorants participant à la vie du laboratoire ;
- Des personnes recrutées sur postes ITA (informatique, documentation/valorisation, gestion) Ceux-ci représentent environ 60 personnes dont 12 professeurs ou habilités à diriger des recherches et 13 maîtres de conférences (non habilités) ou assimilés.

### **La mission du laboratoire**

La recherche en aide à la décision est un domaine pluridisciplinaire dont les contributions sont susceptibles de couvrir de multiples champs d'investigation :

- la psychologie cognitive;
- la recherche opérationnelle;
- la théorie du choix social;
- les mathématiques discrètes;
- la logique formelle; - les sciences des organisations;
- l'économie et la gestion;
- la théorie du mesurage.

L'objet de ce thème au LAMSADE est de contribuer à jeter les bases d'une méthodologie unifiée en matière **d'aide à la décision**. Les caractéristiques fondamentales de l'approche adoptée par le thème peuvent être résumées comme suit :

- L'importance attribuée au processus de décision et aux interactions entre décideurs et équipe d'étude. En effet, l'idée est que la prescription finale ne se limite souvent pas à l'identification d'une solution dans un ensemble prédéfini, mais qu'il s'agit plutôt de la mise en oeuvre d'une démarche de résolution co-construite avec les acteurs. De ce point de vue, un aspect essentiel de la prescription est la prise en compte du contexte organisationnel spécifique de l'intervention.
- La prise en compte, quand c'est nécessaire, de différentes dimensions et points de vue qui devront être considérés durant le processus d'aide à la décision. Cette préoccupation peut se traduire notamment par la présence de critères multiples, éventuellement conflictuels, dans le modèle d'évaluation.

Leurs recherches s'appliquent sur le sujet transport dans des approches aussi diverses que :

- la gestion des transports;
- l'évaluation de la qualité des services;
- l'évaluation de la qualité des logiciels;
- le développement durable;
- l'aide à la gouvernance.

Les travaux fondateurs de Bernard Roy sont à l'origine du développement du thème de recherche Aide à la décision au LAMSADE. Ce thème est actif depuis maintenant presque 30 ans et a été le noyau autour duquel le LAMSADE s'est développé jusqu'à aujourd'hui. De plus, il est le point de référence du Groupe de Travail Européen (EURO) sur l'Aide Multicritère à la Décision, un réseau regroupant plus de 300 chercheurs européens, fondé en 1975 et qui se réunit régulièrement tous les six mois depuis.

#### **Pour mémoire :**

Alberto Colomi, Massimo Paruccini, Bernard Roy (eds.), *A-MCD-A – 25<sup>th</sup> year, EURO Working group, Multiple Criteria Decision Aiding*, EUR Report, The European Commission, Ispra 2001.

Bernard Roy, **Combinatorial Programming: Methods and Applications** Dordrecht, Holland, D. Reidel Publishing Company, 1975.

Bernard Roy, **La décision : ses disciplines, ses acteurs**, Presses Universitaires de Lyon, Monographie de l'AFCEC, 1983.

### *3.3 Le CIRED*

Le CIRED a été fondé en 1973 par le professeur Ignacy Sachs pour étudier les tensions entre environnement, gestion à long terme des ressources naturelles et développement économique. Il s'attacha, durant les années soixante-dix, à l'élaboration de la problématique de l'écodéveloppement qui vise à résorber et prévenir ces tensions par un jeu sur trois groupes de variables : les styles de consommation, les choix technologiques et l'aménagement de l'espace. Aujourd'hui les thèmes traités couvrent de nombreux domaines de l'économie et de la gestion de l'environnement.

Le CIRED est dirigé depuis 1987 par Jean-Charles Hourcade. Il dépend de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (l'EHESS), et est associé au Centre National de la Recherche Scientifique (le CNRS- UMR 8568). Parmi les activités d'enseignement, il coordonne notamment le DEA "Economie de l'environnement et des ressources naturelles" (avec l'Université de Paris X et l'ENGREF).

## **Publications sur les politiques publiques des transports**

### **a) Concertation**

GODARD (O.) (1998).- "Sustainable development and the process of justifying choices in a controversial universe", in: FAUCHEUX, S., O'CONNOR M. and J. van der STRAATEN (eds). *Sustainable Development: Concepts, Rationalities and Strategies*. Dordrecht : Kluwer Academics Publ., pp. 299-317.

GODARD (O.) (1997).- "L'environnement, du concept au champ de recherche et à la modélisation", dans : BLASCO, F. (éd.). *Tendances nouvelles en modélisation pour l'environnement*. Paris : Elsevier, pp. 407-415.

GODARD (O.) (1997).- "Social decision-making under scientific controversy, expertise and the precautionary principle". In JOERGES, C., LADEUR, K.H. et E. VOS (eds.). *Integrating scientific expertise into regulatory decision-making - National experiences and European innovations*. Baden-Baden : Nomos Verlagsgesellschaft, pp. 39-73.

MERMET (L.).- « Place et conduite de la négociation dans les processus de décision complexes l'exemple d'un conflit d'environnement », p. 141-171. In FAURE, G.O., MERMET, L., TOUZARD, H., DUPONT, C.. *La négociation situations et problématiques*. Paris : Nathan, 208 p.

### **b) Développement durable**

GODARD (O.) (1997).- "Le développement durable : des théories aux stratégies", *Revue OCL*, vol. 4, n°6, pp. 411-416.

SACHS (I.) (1997).- *L'Ecodéveloppement : stratégies pour le XXIe siècle* / Préf. de Maurice Strong. - Nouv. éd. Paris, Syros, 123 p. (Alternatives économiques)

GODARD (O.), CROS (C.) (1998).- "The economic design of a potential tradable permit system for SO<sub>2</sub> emissions in the European Union", *European Economy*, Reports and Studies Series (1), pp. 91-127.

HOURCADE (J.-C.) (1998).- "Débat autour du principe de précaution", *Natures, Sciences, Sociétés*, vol. 6, n°1, pp. 41-45.

HOURCADE (J.-C.) (1999).- *Le développement durable*. Paris, La Découverte.

MICHAELOWA (A.), DUTSCHKE (M.) (2000) (eds.).- *Climate policy and development*, Cheltenham, Edward Elgar, 288 p.

HA-DUONG (M), BEGNI (G.), LACAUX (J-P), LAMBIN (E), LE TREUT (H.) et al. (2000).- "L'initiative européenne suivi global pour l'environnement et la sécurité et le protocole de Kyoto", *Bulletin de la Société Française de Photogrammétrie et de Télédétection*, 157, pp. 18-35.

HA-DUONG (M), HOURCADE (J-C.), LECOCQ (F.) (1999).- "Dynamic consistency problems behind the Kyoto Protocol", *International Journal of Environment and Pollution*, vol. 11, n°4, 426-446.

### c) Evaluation économique et sociale

DEFEUILLEY (C.) (2000).- "L'Economie des contrats de délégation de service public", *Economies et Sociétés*, série Economie et Gestion des Services, n°2.

DEFEUILLEY (C.) (2000).- "Services urbains, les enjeux de la délégation". In PERROT, J.Y. et CHATELUS, G.(dir.). *Financement des infrastructures et des services collectifs*. Paris : Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

DEFEUILLEY (C.) (1999).- "Competition and public service obligations. Regulatory rules and industries ames", *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 70, n°1.

DEFEUILLEY (C.) (1998).- "Régulation et service public. enseignements tirés de l'expérience britannique", *Flux*, n° 31/32.

GODARD (O.) (1998).- "Le co-développement revisité", *Économies et sociétés*, Développement, croissance et progrès, série F. vol. 36, n°1, pp. 213-229.

GODARD (O.) (1998).- "Le principe de précaution : renégocier les conditions de l'agir en univers controversé", *Natures, Sciences, Sociétés*, vol. 6, n°1, pp. 41-45.

HOURCADE (J.-C.), GHERSI (F.) (2000).- "Le rôle du changement technique dans le double dividende d'écotaxes", *Economie et Prévision*, n°143-144, pp. 47-68.

HOURCADE (J.-C.), GRUBB (M.) (2000).- "Economic dimensions of Kyoto Protocol", pp. 173-203. In: GUPTA, J. and GRUBB, M.(eds.). *Climate change and European leadership. A sustainable role for Europe?*. Dordrecht : Kluwer Academic Publishers (Environment & policy, vol. 27)

HOURCADE (J.-C.) (1998).- "Analyse économique, modélisation prospective et développement durable ou comment faire remonter des informations du futur ?", *Économies et sociétés*, Développement, croissance et progrès, série F. 36, n°1, pp. 175-192.

HOURCADE (J.-C.), GILOTTE (L.), HELIOUI (K.) (1997).- "De quelques paradoxes autour de la fixation d'une taxe internationale sur le carbone", *Revue Economique*, vol. 48, n°6, novembre, pp. 1509-1528.

HOURCADE (J.-C.), GRUBB (M.J.), HA DUONG (M.) (1997).- "Influence socioeconomic inertia and uncertainty on optimal CO<sub>2</sub>-emission abatement", *Nature*, n°390, pp. 270-274.

JOURNE (V.) (1999).- "Lutte contre la pauvreté, protection de l'environnement, deux défis indissolublement liés", *Mondes en développement*, Tome 27, pp 79-88.

- JOURNE (V.), VINAVER (K.) (1997).- *Le changement climatique : dimensions économiques et sociales*, Ed. la Documentation française, version française de "Climate Change 1995 Economic and social dimensions of climate change, contribution of working group III to the second assessment report of the Intergovernmental Panel on climate change", Cambridge University Press.
- KEMP (R.) ET SIMON (B.) (2000) Electric vehicles. A sociotechnical scenario study. In VEROEF, E. et FEITELSON, E. *Transport and the environment : In search for sustainable solutions*. Cheltenham : Edward Elgar Publisher.
- LE PESANT (T.), BARON (R.) (2000).- "Permis démissions et Protocole de Kyoto : discussions autour d'un régime d'incitation et de coordination internationale", *Revue de l'Energie*, n°521, Novembre , pp. 521-534.
- MATARASSO (P.) (1999).- "Integrated assessment: rethoric of models and perception of world futures", *International Journal of Environment and Pollution*, vol. 11, n°4, pp. 447-461.
- MATHY (S.), HOURCADE (J.-C.), DE GOUVELLO (C.) (2001) (à paraître).- "Le mécanisme de développement propre : vers une harmonisation entre environnement et développement ?", *Revue d'économie du développement*, vol.25.
- MICHAELOWA (A.), KRAUSE (K.) (2000).- "International maritime transport and climate policy", *Intereconomics*, vol. 35, n°3, pp. 127-136.
- MICHAELOWA (A.), FAGES (E.) (1999).- "Options for baselines of the Clean Development Mechanism", *Mitigation and Adaptation Strategies for Global Change*, vol. 4, n°2, pp. 167-185.
- MICHAELOWA (A.), DUTSCHKE (M.) (1998).- "Interest groups and efficient design of the Clean Development Mechanism under the Kyoto Protocol", *International Journal for Sustainable Development*, vol. 1, n°1, pp. 24-42.
- SACHS (I.) (1999) Social sustainability and whole development : exploring the dimensions of sustainable development. In BECKER Egon and JAHN Thomas (eds.). *Sustainability and the social sciences. A cross-disciplinary approach to integrating environmental considerations into theoretical reorientation*. London, New York : Zed Books, p. 25-36.
- SACHS (I.) (1998).- « De la croissance économique à l'écodéveloppement », *Aménagement et Nature*, Paris, n° 128, mars, pp. 21-23.
- SACHS (I.) (1998).- « La Logique du développement », *Revue Internationale des Sciences Sociales*, Paris, n° spécial (La RISS a cinquante ans : une sélection d'articles), 50ème année, n° 157, septembre, pp. 413-417. - *Ed. en anglais sous le titre : « The Logic of development », International Social Science Journal*, Oxford, 50th year, n° 157 (« Fifty years of the ISSJ : a selection of articles »), september 1998, pp. 361-365.
- SACHS (I.) (1998).- « Quelles techniques, pour quel développement ? », in : **Des sciences et des techniques : un débat**. Sous la dir. de Roger Guesnerie et François Hartog. - Paris : Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, pp. 341-345. (Cahiers des annales, 45)
- SACHS (I.) (1998).- « The State and the social partners : towards a development compact », *Economic and Political Weekly*, Bombay, vol. XXXIII, n° 33 and 34, August 15-22, pp. 2233-2239. *Communication prép. d'abord, sous le même titre, pour le Seminar on « Society and the Reform of the State »*, Sao paulo, 26-28 March 1998. - Paris : EHESS, 1998. -15 p.

SERRET (Y.) (1998).- « Accords volontaires et changement structurel Eclairage de la relation à partir de la politique française de gestion des Véhicules Hors d'Usage (V.H.U.) », *Revue d'Economie Industrielle*, n° 83, pp. 225-240.

TAZDAIT (T.), PEREAU (J.C.) (2001) "Cooperation and unilateral commitment in the presence of global environmental problems", *Environmental and Resource Economics*.

TAZDAIT (T.), PEREAU (J.-C.) (2001).- "Une taxinomie des différents comportements coopératifs possibles face aux problèmes environnementaux globaux : de la coordination à l'engagement unilatéral ». In ROTILLON, G. (éd). *Nouveaux Développements en Economie de l'Environnement*, éditions Droz.

### 3.4 Le CERAS

C'est un Centre d'Enseignement et de Recherche en Analyse Socio-économique de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), qui depuis 1995, est devenu une unité associée au CNRS (URA2036).

Il y a 19 membres permanents, rémunérés par l'ENPC ou qui effectuent leur recherche à plus de 50% au CERAS (1 secrétaire, 11 chercheurs, 6 étudiants, 1 post-doctorant), et 8 membres associés (5 chercheurs, 1 professeur invité et 2 étudiants). Les profils sont très diversifiés (Ingénieurs des Ponts, Professeurs et Maîtres de Conférence, Chargés de Recherche CNRS, post-doc, consultants).

Localisation boulevard Jourdan, sur le site de l'ENS, et rue des Saints-Pères.

#### **Histoire**

Créé en 1982 par M. Deleau, R. Guesnerie et S.C. Kolm, le CERAS développe des recherches en économie théorique et appliquée, dont la finalité est l'analyse de l'intervention publique en général. Dirigé successivement par S.C. Kolm (1982-1991), J.F. Thisse (1991-1996), B. Caillaud (1996-2002), et J. Maurice depuis le 1er janvier 2003, le laboratoire a évolué, partant de la tradition d'économie publique et d'économie politique des ingénieurs-économistes, pour s'affirmer aujourd'hui, comme un pôle d'excellence en théorie des jeux / contrats / enchères, en économie géographique et en macroéconomie internationale.

#### **Orientations scientifiques**

L'équipe partage la même approche méthodologique, fondée sur la modélisation. Le CERAS poursuit des recherches en économie théorique et appliquée sur les champs suivants:

- La théorie de la décision et la théorie des jeux, appliquées à l'étude des institutions de marché et des organisations en général
- La micro-économie géographique, en particulier l'analyse de la localisation des activités, des marchés locaux du travail et du rôle des infrastructures ;
- La macro-économie en liaison avec l'économie géographique, le commerce international / interrégional, la croissance, et l'économie monétaire internationale.

## Enseignement

Le CERAS fournit des cours et est laboratoire d'accueil dans le cadre du DEA Analyse et Politique Economiques (APE) et de la formation doctorale de l'EHESS,

## Associations et partenaires

Le CERAS est associé à d'autres centres, comme le DELTA et leLEA, au sein de la Fédération de Recherche du CNRS "PARIS-Jourdan" dirigée par R. Guesnerie ; dans ce cadre, la majeure partie de l'unité a rejoint le site Jourdan. Le CERAS maintient aussi des liens étroits avec l'IDEI à Toulouse, dans le cadre de recherches académiques et de partenariats institutionnels, et avec le LEI (CREST) sur le site Saints-Pères. Enfin, le laboratoire est équipe participante de l'Association pour le Développement de la Recherche en Economie et Statistique (groupement ADRES, GDR 883 du CNRS).

## TRAVAUX SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES DU TRANSPORT

Leur approche du sujet **Transport** passe par les thèmes :

*De la réglementation, l'économie politique et la corruption*

Dans cette voie, la théorie des contrats sous ses diverses approches sert à mieux comprendre les institutions, la gouvernance des organisations et la réglementation des industries de réseaux (transports ferroviaires, électricité, télécommunications). A titre d'exemples:

- Caillaud-Tirole, Journal of Public Economics, forthcoming
- - Caillaud-Tirole, Quarterly Journal of Economics, 2002
- - Quinet-Henry, Service public et concurrence, LHarmattan, 2002
- - Pouyet-Laffont, Journal of Public Economics, forthcoming

*De la localisation des activités, interactions locales et économie urbaine*

L'accent est mis sur les déterminants des forces d'agglomération et de dispersion, et le rôle structurant des infrastructures, dans le cadre de la localisation des activités de production. Plus généralement, des phénomènes économiques agrégés peuvent être étudiés grâce à la modélisation d'interactions locales. A titre d'exemples:

- Combes-Linnemer, Regional Science and Urban Economics, 2000
- Combes-Lafourcade, Revue économique, forthcoming
- Thisse -Fujita, Economics of Agglomeration, Cambridge University Press, 2002
- Martin-Ottaviano, International Economic Review, 2001

*De la mobilité, de la géographie et des marchés du travail*

Le lien entre économie géographique et économie du travail permet une étude fine des problèmes du chômage et des politiques publiques à mettre en oeuvre, ainsi que d'autres concepts clés de l'aménagement du territoire.

- Combes, Journal of Urban Economics, 2000
- Thisse-Zenou-Hamilton, Journal of Labor Economics, 2000
- Fugazza-Jacques, Journal of Public Economics, forthcoming
- Thoenig-Thesmar, Quarterly Journal of Economics, 2000

*De la macroéconomie internationale et inter-régionale*

L'analyse des échanges commerciaux entre pays est à la base de l'étude des phénomènes de globalisation et de mondialisation, et permet l'analyse des disparités entre les taux de croissance de différents états et des problèmes de développement régional. Les questions monétaires et financières sont aussi abordées en relation avec la globalisation des échanges.

- Thoenig-Verdier, *American Economic Review*, forthcoming
- Martin-Loisel, *Journal of International Economics*, 2001
- Mayer-Head-Ries, *Economica*, forthcoming
- Mayer-Head-Ries, *Journal of Economics and Management Strategy*, forthcoming

*Plus spécifiquement, nous pouvons recenser :*

B. CAILLAUD

« Ententes et capture dans l'attribution des marchés publics », dans *Enchères et gestion publique*, Rapport du CAE, 215-244, La Documentation Française

P.P. COMBES, M. LAFOURCADE

« Distribution spatiale des activités et politiques d'infrastructures de transport : l'économie géographique, un nouvel outil d'évaluation ? », dans *Aménagement du territoire*, Rapport n°31 du CAE, La Documentation Française, Paris, 2001

F. GILLI

« Les modèles urbains en économie et en géographie. Approche comparée » *L'espace géographique* 2001-2

E. QUINET, P. DOMERGUE

« Situation and Problems of Railway Industry in Europe » *Japan Railway and Transport Review*, fev. 2001, n°28

E. QUINET

« Economie des transports » article du *Dictionnaire des Sciences Economiques*, PUF, Paris, avril 2001

E. QUINET, B. WALLISER

« A quoi bon l'économie ? L'exemple des transports »

*Futuribles*, n° 264, mai 2001

E. QUINET, D. SPERLING

« Environmental Protection » in « *Handbook in transport (transport system and traffic control)* » edited by D. Henscher and K. Button, Elsevier 2001

E. QUINET

« Histoire de l'environnement », *Sociétal*, 4e trimestre 2001, n°34

**THESES. en cours sur le sujet:**

V. CAPELLE

Approche de la théorie des décisions individuelles et des préférences  
Paris I

D. MEUNIER

Jeux des acteurs et intervention publique dans le transport multimodal de marchandises  
ENPC

## 4 Les équipes francophones

### 4.1 *L'université du Québec à Montréal : la Chaire de recherche du Canada en études des dynamiques territoriales*

Depuis 2002, Bernard Jouve est professeur au département de géographie de l'Université du Québec à Montréal et Titulaire de la Chaire de recherche du Canada en études des dynamiques territoriales. Il travaille sur la gouvernance métropolitaine, les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de développement local et régional dans une perspective comparée à l'échelle européenne et nord-américaine. Ses travaux l'ont conduit à collaborer étroitement avec des universités européennes et nord-américaines. Il enseigne à l'Université du Québec à Montréal et à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon où il est responsable du séminaire " Territorialisation des politiques publiques en Europe " dans le cadre du DEA " Politiques publiques et gouvernements comparés.

Le programme de travail de la Chaire se positionne de manière clairement transversale par rapport au plan d'action du département de Géographie qui est structuré autour de trois axes : problématique du développement en milieu urbain et rural, **aide à la décision pour la gestion du territoire** et des ressources naturelles et information géographique et territoriale.

Sa collaboration inter-départementale est construite sur des thématiques et des problématiques aussi diverses que : dynamiques sociales, politiques et économiques des villes et des régions des pays du Nord et du Sud, aménagement du territoire, dynamique locale et gestion des villes et des métropoles, systèmes d'information géographique et environnement.

La programmation scientifique de la Chaire met en termes méthodologiques l'accent sur la comparaison entre l'Europe de l'Ouest et l'Amérique du Nord en mobilisant un réseau d'institutions dans lequel l'on retrouve **sur le territoire français le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés par l'intermédiaire de Christian Lefèvre (Université Paris VIII)**, Mark Kleinman (Université de Bristol), Pieter Terhorst (Université d'Amsterdam), Jose Manuel Alvarez (Université de Madrid) et Ernesto D'Albergo (Université de Rome). Cette Chaire entend donc développer son programme de travail avec une ouverture territoriale diversifiée.

L'effet structurant de cette Chaire ne se limitera pas au regroupement des masses critiques des départements de Géographie et d'Études urbaines. Elle se fera aussi sentir sur d'autres départements tels ceux de Sociologie, d'Histoire et de Science politique. Plusieurs professeurs de ces départements font porter leurs recherches sur divers aspects des dynamiques territoriales, tels le développement local (Jean-Marc Fontan, sociologie), l'économie sociale et le territoire (Benoît Levesque, sociologie), la planification territoriale (Jean-Marie Fecteau, histoire) et la gouvernance locale et régionale (Maurice Couture, Yves Bélanger, Science politique), en collaboration d'ailleurs avec des professeurs des départements de Géographie (Jean Carrière, Juan-Luis Klein, Anne Latendresse, Sylvain Lefebvre) et d'Études urbaines (Richard Morin, Winnie Frohn).

#### 4.2 LASUR- EPFL

La ville, petite et grande, le phénomène urbain, est l'objet des travaux de recherche du LASUR. Leur but est de comprendre la « nature », les cultures, les sociétés urbaines, analyser la matière, l'espace, les dynamiques de l'*urbain*.

Le LASUR se veut aussi *acteur* de la ville. Il contribue donc au renouvellement des outils de l'aménagement du territoire et à l'élaboration d'actions susceptibles d'aider les pouvoirs publics à réguler les éventuels conflits entre usagers de l'espace urbain, de manière innovante et dans le respect des principes du développement durable.

C'est autant dans les villes du Nord que du Sud, à l'Est comme à l'Ouest, que le LASUR vise ce double objectif scientifique, car, si l'urbanisation du monde provoque en tout lieu des phénomènes similaires de privatisation de l'espace public, de densification, d'étalement, de pauvreté, ségrégation, fragmentation..., les contextes locaux restent extrêmement différenciés. De l'examen scientifique de ces différences et des pistes d'action qu'elles ouvrent se nourrit la sociologie du LASUR.

Ce laboratoire dépend de L'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne dont la nouvelle direction entrée en fonction en avril 2000, a lancé une révision profonde de la planification de l'institution.

Son directeur est Vincent Kaufmann. Il a lui-même publié en tant que chercheur dans le domaine de l'analyse des politiques de transport:

#### ➤ **Processus de décision : territorialisation de l'action publique**

- Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin, “ **Co-ordination of land use planning and transportation : how much room to manoeuvre ?** ” International Social Science Journal, no 176, 295-305, 2003.
- Vincent Kaufmann, “ **Circulation 2000 à Genève : l'innovation institutionnelle et procédurale au service de l'innovation technique** ”, in : 2001-plus – synthèses et recherches no 58, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Paris, 21-27, 2002.
- German Policy Studies, édition en 2002 d'un double numéro spécial consacré aux Transport Policies, avec Fritz Sager.
- Dominique Joye et Vincent Kaufmann, “ **Cinquante ans d'aménagement du territoire à Genève** ”, in : Les annales de la recherche urbaines, no 80-81, Paris, 93-100, 1999.
- Vincent Kaufmann, Fritz Sager, Dominique Joye, Yves Ferrari et Michel Bassand, “ **Co-ordination of the Local Policies for Urban Development and Public Transportation in four Swiss Cities** ”, in : COST 332 - Transport and Land-Use Policies : Innovations in Institutional Arrangements for Co-ordination - Final Report of the Action, European Commission, Directorate General for Energy and Transport, Bruxelles, 2001, 249-268.

#### ➤ **Processus de décision : enjeux, conflits et coordination de l'action**

- Vincent Kaufmann, Fritz Sager, Yves Ferrari et Dominique Joye, “ **Coordonner transports et urbanisme**, Presses Polytechnique et universitaires romandes, Lausanne, 2003.
- Vincent Kaufmann, “ **Les politiques de transports urbains au carrefour de nos contradictions** ”, in : Pouvoirs Locaux no 53, Paris, 42-46, juin 2002.

5 Tableau synthétique

<b>Laboratoires</b>	<b>Territorialisation</b>	<b>Enjeux- conflits Coordination</b>	<b>Concertation</b>	<b>Développement durable</b>	<b>Evaluation économique et sociale</b>	<b>Agenda et systèmes d'acteurs</b>
<b>INRETS</b>	<b>X X</b>	<b>X X</b>	<b>X X</b>			<b>X</b>
<b>LET</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X X</b>	<b>X X</b>	
<b>LATTS</b>	<b>X X</b>	<b>X X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>RIVES</b>	<b>X X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
<b>CRETEIL/LVMT</b>	<b>X X</b>	<b>X X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X X</b>	
<b>TMU</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>		
<b>VST</b>	<b>X X</b>			<b>X X</b>		
<b>CERNA</b>				<b>X X</b>	<b>X X</b>	
<b>LAMSADE</b>		<b>X X</b>		<b>X X</b>	<b>X X</b>	
<b>CIRED</b>			<b>X</b>	<b>XX</b>	<b>XX</b>	
<b>CERAS</b>	<b>XX</b>			<b>X</b>	<b>XX</b>	
<b>LASUR(EPFL)</b>	<b>X X</b>	<b>X X</b>				
<b>GéoUQAM</b>	<b>X X</b>					

## Conclusion :

Si nous reprenons les laboratoires affichant la thématique transport, nous voyons que l'approche privilégiée et commune est celle de la territorialisation, et cela de façon structurelle. Les enjeux de la prise de décision sous l'angle de la coordination et des conflits entre différents partenaires sont également très présents. Ces deux thèmes du « territoire » et de la « prise de décision » sont de la même façon majoritaire dans les études des laboratoires francophones suisse et québécois. Les équipes des chercheurs économistes sont légitimement plus centrées sur les évaluations économiques et sociales des mesures prises, mais aussi et surtout sur les impacts financiers des mesures en faveur du « développement durable ». Les approches « concertation » et « systèmes d'acteurs » sont plus ponctuellement portées par des individus sensibles au sujet.

Les différents laboratoires de sciences politiques vus dans notre première partie, et ceux que nous venons d'étudier, privilégient fortement une approche d'analyse des politiques publiques de transport **par le territoire et le processus de prise de décision**. Ces axes communs doivent pouvoir inciter à une plus forte collaboration. Nous préconisons à ce sujet un appel d'offres de recherche structuré dans la durée et la demande d'interdisciplinarité mais largement ouvert dans le montage de la problématique même si la prise en compte d'un contexte « développement durable » peut être imposé.

Intéresser des chercheurs à une thématique est une chose, pérenniser une structure de recherche dans un domaine est un autre problème. A ce sujet, nous allons proposer trois scénarios de constitution d'un milieu scientifique pouvant travailler sur l'analyse des politiques publiques de transport.

## ***C. Six scénarios de constitution d'un milieu scientifique sur l'analyse des politiques publiques de transports***

### **1 Un appel d'offre**

On connaît les limites de l'exercice, déjà en partie tenté dans le Predit 2 au sein du programme Evaluation-Décision. Il conviendrait, *a minima*, que l'appel d'offre soit très ciblé (par exemple sur une analyse comparative des politiques nationales en Europe et sur une analyse des politiques européennes) et que le Predit trouve en l'affaire des partenaires (CNRS, ministère de la Recherche).

### **2 Un séminaire ad hoc**

Il convient sans doute pour aller plus avant dans la définition et le choix d'un scénario de tester non seulement en paroles mais en actes les réactions des chercheurs et équipes concernés. Pour ce faire, la conception d'un séminaire ou d'un colloque, l'élaboration d'un numéro spécial d'une publication scientifique, représentent des vecteurs efficaces, surtout s'ils sont organisés par l'intermédiaire de structures en place comme l'Association française de science politique ou la revue Politiques et management public.

Une telle initiative pourrait également s'appuyer sur le renforcement en cours des coopérations entre laboratoires concernés par la socio-économie des transports, au niveau de l'ENPC (Ceras, Cired, Latts, Lvmt) comme à celui du ministère de l'Équipement (équipes de l'ENPC, de l'ENTPE et de l'Inrets).

### **3 Une coopération sélective**

Le plus simple paraît de cibler des laboratoires dont la taille a permis d'identifier des chercheurs intéressés par le sujet, ou encore des doctorants travaillant actuellement sur le sujet. C'est le cas du CERAT, du CEVIPOF et dans une moindre mesure du CSO (chercheuse associée).

Cependant, excepté pour le CERAT où quatre chercheurs sont mentionnés, les deux autres structures ne permettent d'identifier qu'un individu isolé. Il paraît difficile à cet égard, et dans tous les cas assez long, de mobiliser une équipe identifiée dans une même structure.

Les différentes appartenances permettront la richesse complémentaire des approches mais rendront difficile la pérennisation du collectif. Il est crucial à cet égard que l'appel d'offre de recherche permettant la mobilisation de ces chercheurs soit suffisamment vaste et étalé dans le temps pour inciter à la construction d'une réelle démarche partagée qui engage l'avenir.

Il convient de revenir, sur ce point, aux échéanciers permettant le montage de sujets de DEA pouvant déboucher sur l'intérêt pour le sujet de nouveaux doctorants, ou de jeunes chercheurs nouvellement arrivés dans les laboratoires.

Pour ce qui concerne les chercheurs chevronnés, le souci affiché du commanditaire pour une large valorisation et communication ne représente pas un aspect négligeable. Nous avons vu que la perspective d'un ancrage plus important sur un territoire donné, qu'il aille de l'Europe à la région de résidence, pouvait être très attractif.

La création d'un observatoire « Territoire, décision publique et déplacements » qui inclurait toutes les approches d'analyse des politiques publiques, pourrait être intéressant pour la pérennisation de ce réseau et pour sa visibilité extérieure.

Il existe déjà un Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe créé il y a quatre ans, à la demande du ministre du Transport, au sein du Conseil National du Transport (CNT). Sa mission est d'assurer une capacité d'expertise pour identifier les problèmes nouveaux, les tendances et les démarches qui émergent. Cela dit, il offre essentiellement une synthèse des événements marquants à des spécialistes du transport sur des sujets adaptés au programme de travail du Conseil. En 2004, les sujets traités seront par exemple : les politiques aéroportuaires, les échecs de l'intermodalité, la congestion routière et les transports régionaux de voyageurs.

Cette approche très spécialisée et fondamentalement transport ne pourra jamais permettre à des politologues de s'intégrer à ce genre de structure.

En cohérence avec les conclusions de ce rapport, nous proposons un observatoire qui aborderait les problématiques déplacements sous l'angle plus général du territoire et de la décision publique. Son montage pourrait s'inspirer de *l'Observatoire sur l'intercommunalité de projet en Rhône-Alpes (OIPRA)* mis en place par le CERAT.

Cet observatoire a mobilisé un réseau de chercheurs à la fin des années 90 pour débattre des nouveaux enjeux politiques liés à l'émergence de l'intercommunalité de projet. Son financement a été initialement régional (le programme "Sciences sociales et humaines" du XIème contrat de Plan Etat-Région en Rhône-Alpes). Mais d'autres observatoires ont intégré des financements ministériels. Nous pouvons facilement imaginer pour l'observatoire proposé qu'au-delà du ministère du Transport, celui sur l'écologie et le développement durable pourrait être sollicité, de même que l'ADEME.

L'objectif de cet observatoire pourrait être de coordonner les réflexions et les recherches sur les analyses de politiques publiques qui concernent les approches territoires et déplacements en étendant cette activité sur plusieurs échelons du local au national à l'Europe. De façon générale, les activités de cet observatoire viseraient à recenser, archiver, valoriser et réaliser des travaux universitaires dans ce domaine à partir d'un réseau d'observateurs formé de chercheurs issus de différentes disciplines en sciences sociales (science politique, sociologie, économie, urbanisme...) et spécialisés sur plusieurs thématiques à partir du terrain de recherche « transport et déplacements » (développement durable, concertation, expertise et décision publique, services urbains...).

Deux types d'actions sont envisageables : Organisation de rencontres publiques régulières (environ deux par an) entre des universitaires, des experts et des praticiens pour analyser le fonctionnement contemporain et les pistes d'évolution des programmes d'action publique en matière de déplacements. Cette activité pourrait se concrétiser par l'animation de journées thématiques mobilisant des témoins et des observateurs et présentant des travaux de recherche sur des sujets variés : les enjeux de l'interface déplacement/urbanisme, les nouvelles dynamiques périurbaines et les politiques d'environnement.

Parallèlement, cet observatoire construirait les bases d'un réseau d'acteurs et d'institutions qui recueillent et échangent des données en matière de politiques publiques de transport/déplacement. Ceci permettrait le financement régulier d'activités de valorisation (création d'un site Internet, conception d'un numéro de revue, bourses de doctorants, et organisation de journées d'études).

Ce cadre de réflexion se structurerait initialement autour de groupes de chercheurs identifiés.

#### 4 Un groupement de recherche préexistant.

**Le GRALE est un groupement de recherche qui engage beaucoup des laboratoires étudiés précédemment. A cet égard, il peut servir de point d'appui à un programme de co-partenariats ambitieux.**

##### *4.1 Organisation du GRALE*

Le GRALE (Groupement de Recherche sur l'Administration Locale en Europe) est un groupement d'intérêt scientifique (GIS.), qui demeure rattaché au CNRS, mais qui est fondé sur un contrat de quatre ans renouvelable associant au CNRS huit institutions ou entreprises :

- l'Assemblée Nationale
- la Caisse des Dépôts et Consignations,
- la DATAR
- l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux,
- le Ministère de l'Intérieur,
- l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne
- l'université de Lille II Droit et Santé
- Veolia

Ensemble, ces partenaires apportent au GRALE les moyens nécessaires à son fonctionnement et à ses actions, et définissent ses orientations.

Les partenaires partagent la conviction que le développement de la recherche est nécessaire à une meilleure connaissance des processus socio-politiques et économiques locaux, de l'action publique territorialisée et des problèmes juridiques qu'ils soulèvent.

Leur coopération avec les chercheurs aidera ces derniers à identifier plus rapidement les problèmes nouveaux et en facilitera l'étude. La recherche est en effet indispensable au renouvellement de la capacité d'expertise.

##### *4.2 Missions*

Le GRALE se donne donc pour mission de promouvoir des recherches, sur la base d'un programme pluridisciplinaire. Les opérations de recherche qui bénéficient du soutien du GRALE seront évaluées par les sections compétentes du Comité National de la Recherche Scientifique.

Fondé par un contrat entre dix partenaires, le groupement d'intérêt scientifique trouve sa raison d'être dans le réseau dense et diversifié des équipes de recherche ou associations scientifiques des diverses disciplines qu'il contribue à entretenir et à stabiliser. La liste n'en est d'ailleurs pas close.

Elles trouvent dans le GRALE de nouvelles opportunités de développer ou de renouveler leur activité scientifique.

#### 4.3 Fonctionnement

Un contrat établit trois organes qui assurent le fonctionnement du GRALE :

- ***Un Conseil d'Orientation***, qui est l'instance commune de décision, réunissant les représentants des partenaires et présidé par M. Patrick MICHEL, directeur adjoint au département Sciences de l'Homme et de la Société du CNRS;
- ***Un Conseil Scientifique***, composé de douze membres, il est chargé de préparer les programmes scientifiques, les modalités de leur mise en oeuvre et d'examiner les propositions ; ses membres sont désignés par le Conseil d'Orientation parmi les professeurs et les chercheurs des équipes du réseau, après avis du Comité National de la Recherche scientifique. *Son président est le professeur Jean-Claude Némery*, Directeur du Centre de Recherche sur la Décentralisation Territoriale de l'Université de Reims Champagne-Ardennes
- ***Un Directeur : le professeur Gérard Marcou***, professeur à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne.

#### 4.4 Le réseau du GRALE

Dans cette longue liste des partenaires du GRALE, nous avons souligné en italiques les laboratoires précédemment étudiés.

- Association de Droit des Collectivités Locales (AFDCL)
- Association de Recherche sur les Collectivités Locales en Europe (ARCOLE)
- Association on Local Public Sector (ALPS)
- Bureau d'Économie Théorique et appliquée BETA (UMR7522) Université Strasbourg I
- *Centre Comparatif d'Études des Politiques Publiques et des Espaces Locaux CEPEL (UMR5112) Université Montpellier I*
- *Centre d'Études et de Recherches sur l'Administration Publique (CERAP), Université Paris I*
- Centre d'Études et de Recherches sur le Droit de l'Environnement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme (CERDEAU), Université Paris I
- Centre d'Études et de Recherches de Science Administrative CERSA (ERS2093) Université Paris II
- Centre d'Étude des Mouvements Sociaux CEMS (ESA8091) EHESS Paris
- Centre d'Étude et de Recherche de l'Institut d'Études Politiques CERIIEP (URA 2047) Université Lyon II
- *Centre d'Études de la Vie Politique Française CEVIPOF (ESA7048) FNSP Paris*

- Centre d'Études des Collectivités Locales, Faculté de Droit, Université de Pau et des Pays de l'Adour
- Centre d'Études et de Recherche sur les Activités Commerciales et l'Aménagement du Cadre de Vie, Université Paris XII
- Centre d'Études et de Recherche Techniques Organisations Pouvoirs CERTOP (UMR5044), Université Toulouse II
- Centre d'Études et de Recherches Appliquées à la Gestion CERAG (UMR5820) Université Grenoble II
- Centre d'Études et de Recherches Européennes et Internationales (CERDI) Université Nancy II
- Centre d'Études Franco Italiennes CEFI (ESA5063) Université Chambéry
- Centre de Recherche en Gestion de l'École Polytechnique CRG (UMR7655)
- Centre de Recherche en Histoire Économique Sociale et Institutionnelle, Université Pierre Mendès France Grenoble
- Centre de Recherche en Urbanisme Aménagement et Administration Publique CRUARAP (UMR6029), Université de Nantes
- Centre de Recherche et d'Études en Gestion des Organisations CREGO, Université de Rouen
- Centre de Recherche et de Documentation Administratives sur la Décentralisation du Territoire CRDT (EA3312), Université de Reims
- Centre de Recherche Interdisciplinaires en Droit de l'Environnement de l'Aménagement et de l'Urbanisme CRIDEAU (UMR6062), Université de Limoges
- Centre de Recherche Rennais en Économie et en Gestion CREREG (UMR6585), Université Rennes I
- Centre de Recherche sur la Gestion CEREG (ESA7088), Université Paris IX
- Centre de Recherche sur les Pouvoirs Locaux dans la Caraïbe CRPLC (URA1258), Université Antilles-Guyane
- Centre de Recherches Administratives et Financières (CERAFI), Université Robert Schumann, Strasbourg
- *Centre de Recherches Administratives et Politiques CRAP (UMR6051), IEP de Rennes*
- *Centre d'Études et de Recherches Administratives, Politiques et Sociales CERAPS (UMR 9026), Université de Lille II et IEP de Lille*
- Centre de Recherches Critiques sur le Droit CERCRID (ERS2082), Université de Saint Étienne
- Centre de Recherches et d'Études Sociologiques Appliquées de la Loire CRESAL (UMR5043), Université de Saint Étienne
- *Centre de Recherches Politiques de la Sorbonne CRP Sorbonne (ESA8057), Université Paris I*
- Centre de Recherches sur les Institutions Publiques Université Lyon II
- Centre Général des Collectivités Territoriales (CGCT), IEP d'Aix en Provence
- Centre Interdisciplinaire d'Études Urbaines CIEU (UMR5053), Université Toulouse II
- Centre Lillois d'Analyse et de Recherches sur l'Évolution des Entreprises CLAREE (ESA8020), Université Lille I
- Centre Lillois d'Études et de Recherches Sociologiques et Économiques CLERSE (ESA8019), Université Lille I
- Centre Lyonnais de Recherche en Sciences de Gestion (ESA5055), Université Lyon III
- *Centre Universitaires de Recherches Administratives et Politiques de Picardie CURAPP (UMR6054), Université d'Amiens*
- *Centre de Sociologie des Organisations CSO (UPR710), Paris*
- Centro Interuniversitario di Finanza Regionale e Locale, Université de Ferrare, Italie
- *CERVL Pouvoir, Action Publique, Territoire, (UMR5116) IEP de Bordeaux*
- Cultures et Sociétés Urbaines CSU (FRE2189) IRESCO, Paris

- Dynamique de l'Espace Rural (ESA5045), Université Montpellier III
- École doctorale de droit comparé, Université Paris I, Centre Malher
- Environnement Ville et Société EVS (UMR5600), Université Lyon III
- Étude des structures, des processus d'adaptation e des changements européens ESPACE (UMR6012), Université de Montpellier III
- *Groupe d'Analyse des Politiques Publiques GAPP (UPR 268), ENS Cachan*
- Groupe d'Étude des Méthodes de l'Analyse Sociologique GEMAS (UMR8598), MSH Paris
- Groupe de Recherches d'Études Politiques (CREP), Université Nancy II
- Institut d'Aménagement du Territoire et de l'Environnement de l'Université de Reims (IATEUR)
- Institut MIGRINTER - TIDE (UMR6588) Université de Poitiers
- Institut d'Études Juridiques Ibériques et Ibéro-Américaines IEJIA (UMR5058), Université de Pau et des Pays de l'Adour
- Institut de Recherche sur l'Environnement Juridique des Entreprises I.R.E.T.E, Université de Bretagne Sud
- Institut de recherche sur les Sociétés Contemporaines IRESCO (FR10) Paris
- Institut de Recherches Économiques et Régionales, Université de Neuchâtel, Suisse
- Institut des Sciences Économiques et Sociales, Université de Fribourg, Suisse
- Institut Fédératif de Recherche sur les Économies et Sociétés Industrielles IFRESI (FR1768), Lille
- Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique et Société : territoires en mutation IPRAUS (UMR7543), Université Paris X
- Laboratoire D'Anthropologie urbaine LAU (UPR 34), Ivry-sur-Seine
- Laboratoire de Sociologie du Changement des Institutions LSCI (FR10), IRESCO, Paris
- Laboratoire d'Analyse des Systèmes Politiques LASP (ESA7026) Université Paris X-Nanterre
- Laboratoire d'Analyse Spatiale Quantitatives (URA1476), Université de Nice
- Laboratoire d'Anthropologie des Institutions et des Organisations Sociales LAIOS (UPR 9037), IRESCO, Paris
- Laboratoire d'Économie Sociale, Économie des Ressources Humaines et Gestion du Non Marchand (URA941), Université Paris I
- Laboratoire d'Étude des Réformes Administratives et de la Décentralisation, Université de Tours
- Laboratoire de Recherches Économiques et Sociales LABORES (URA362), Lille
- Laboratoire Dynamiques Sociales et Recomposition des Espaces (UMR7533), Université Paris I
- Laboratoire Méditerranéen de Sociologie (UMR6127), EHESS Aix-en-Provence
- *Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés LATTS*
- Laboratoires des Collectivités Locales, Faculté de Droit, Université d'Orléans
- Laboratoires des Organisations Urbaines Espace Sociétés, Temporalités LOUEST (UMR 7544) Université Paris X-Nanterre
- Modélisation appliquées, transformations institutionnelles et stratégies socio-économiques (UMR8595), Université Paris I
- Mutations Espace et Environnement de Travail et Emploi METIS (URA 919), Université Paris I
- Observatoire Interrégional du Politique OIP (UMS828), FNSP Paris
- Observatoire Sociologique du Changement OSC (ESA7049), FNSP Paris
- *Politique Administration Ville et Territoire CERAT (UMR5606), IEP de Grenoble, Université Grenoble II*
- Régulation Ressources Humaines et Économie Publique (URA922), CEPREMAP, Paris

- RESEMAP, Réseau d'Échanges entre Enseignants-Chercheurs en Management Public, Université Nancy II
- Société Environnement et Territoire IRSAM (UMR5603), Université de Pau et des Pays de l'Adour
- Territorialité et Identité dans le Domaine Européen TIDE (URA1693), Université Bordeaux III
- *Théorie des Mutations Urbaines TMU, Institut Français d'Urbanisme, Champs-sur-Marne*
- Théorie Économique Modélisation et Application THEMA (UMR7536), Universités Cergy-Pontoise et Nanterre

## 5 Une instance hybride

**Sans partir d'une structure déjà existante, il est possible d'établir des projets de constitution ad hoc qui peuvent être ambitieux : la création d'un GIP. Encore faudrait-il que les administrations, centrales et locales, et les entreprises puissent être fortement impliquées dans le montage.**

### *5.1 Les statuts d'un Groupement d'Intérêt Public ou GIP*

Personne morale de droit public dotée de l'autonomie juridique et financière, dont les modalités de fonctionnement sont régies par décret et qui permet d'associer, pour une durée déterminée, des institutions de nature diverse.

Cette structure de groupement est née de la loi N°82-610 du 15 juillet 1982 sur la recherche et le développement technologique. L'article 21 prévoit la constitution de groupements entre des établissements publics ayant une activité de recherche et de développement technologique, entre eux ou avec des personnes morales de droit privé, pour la conduite d'actions en commun dans des domaines d'intérêt général.

Les statuts de chaque GIP résultent d'une convention constitutive établie entre les membres du Groupement et approuvée, par voie d'arrêté ministériel, par les autorités administratives compétentes de l'Etat, représentées par le Commissaire du Gouvernement (pour le fonctionnement du Pôle) et le Contrôleur d'Etat (pour les questions budgétaires et financières).

#### ➤ **Objet**

Mise en commun pour une durée limitée de moyens pour l'exercice d'activités de recherche ou de développement technologique ou pour la gestion d'équipements d'intérêt commun nécessaire à ces activités.

#### ➤ **Formalités**

Projet de convention constitutive + annexes (programme d'activités et comptes prévisionnels pour les trois années à venir, état prévisionnel des effectifs, engagement écrit des membres complété par la délibération de leur assemblée délibérante).

Transmission du dossier complet aux ministres chargés de la recherche et du budget pour approbation.

Approbation expresse ou à défaut réputée favorable dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier par les deux ministres à moins que ceux-ci y fassent opposition pendant le délai.

Possibilité pour les ministres de demander par écrit des informations complémentaires. Ils disposent d'un mois à compter de la réception de ces informations pour faire connaître leur éventuelle opposition.

Acquisition de la personnalité morale à compter de la publication au Journal Officiel, sous la forme d'un avis, de l'approbation conjointe de la convention constitutive par les deux ministres.

Procédure identique en cas de modification ou de prorogation de la convention constitutive. En ce cas, le commissaire du gouvernement et le contrôleur d'Etat transmettent leur avis motivé aux deux ministres. La prorogation doit être demandée quatre mois avant l'expiration de la convention

### ➤ **Constitution**

Capital facultatif : Au moins deux personnes morales, dont au moins un établissement public ayant une activité de recherche ou de développement technologique. La majorité des droits statutaires est détenue par le secteur public.

### ➤ **Organisation**

Assemblée générale et conseil d'administration. Il n'est pas interdit, dans certains cas que le conseil d'administration exerce les attributions de l'assemblée. Le Directeur est nommé et révocable ad nutum par le conseil d'administration. Il détient tous les pouvoirs que ce conseil lui a délégués,

Les membres fondateurs et autres membres adhérents sont représentés à l'assemblée générale et leur nombre de voix est fonction de leur contribution. La définition des attributions, leur répartition entre l'assemblée générale et le conseil d'administration, sont librement prévues dans le contrat statutaire.

### ➤ **Gestion**

Géré selon les règles de droit privé sauf :

- lorsque le contrat constitutif du groupement prévoit des dispositions particulières,
- lorsque des personnes morales de droit public sont seules membres du groupement.

Dans ces deux hypothèses, application des règles de gestion des EPIC.

### ➤ **Responsabilité**

Responsabilité non solidaire et limitée à proportion des apports.

### ➤ **Régime fiscal**

Transparence fiscale pour l'imposition des résultats– règles de droit commun pour la TVA et les autres impôts.

➤ **Contrôle de la puissance publique**

Désignation d'un commissaire du gouvernement en application de l'article 21 de la Loi d'Orientation et de Programmation pour la recherche du 15 juillet 1982,  
Contrôle d'Etat conformément aux décrets du 9 août 1953 et du 26 mai 1955, dès lors que l'Etat ou un établissement public à caractère national est membre,  
Contrôle de la Cour des comptes.

5.2 *Avantages et contraintes :*

- a. Structure traditionnelle de collaboration scientifique inter-organismes publics qui permet une évaluation scientifique du projet. Elle confère à une coopération scientifique l'autonomie juridique et financière ainsi qu'un mode de gestion clair et transparent garanti par la présence de la puissance publique. Elle permet d'adapter le pouvoir de décision aux moyens apportés, et dispose d'une direction forte. En cas de dissolution, l'assemblée générale définit les modalités d'affectation de l'excédent d'actif, soit aux membres, soit à un organisme sans but lucratif ayant un objet similaire. Elle arrête également les modalités de liquidation du passif.
- b. Les possibilités de recrutement subsidiaire de personnel propre sont soumises à l'approbation des autorités de tutelle et au respect de conditions restrictives. La création du GIP résulte de l'approbation, par l'autorité administrative. Cette approbation doit être donnée par les ministères chargés de la recherche et du budget et faire l'objet de la publication d'un avis, ce qui induit des délais de mise en place.

5.3 *Exemple de structure : Le GRIDAUH*

Le GRIDAUH est un groupement d'intérêt public de recherche, créé par arrêté interministériel du 28 mai 1996 et renouvelé le 5 juin 2001, pour le développement de la recherche juridique et institutionnelle dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat.

➤ **Ses principaux objectifs** consistent à :

- structurer la recherche dans le domaine du droit et des institutions de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'habitat : identifier et labelliser les équipes de recherche, les mettre en réseau et associer également des chercheurs isolés;
- valoriser la recherche juridique en procédant au recensement et à l'évaluation des travaux ainsi qu'en favorisant leur publication ;
- renforcer la recherche dans le domaine concerné en lui donnant une dimension collective et comparative et en mobilisant les moyens nécessaires;

- instaurer un partenariat institutionnalisé praticiens-chercheurs afin d'identifier les priorités de la recherche et d'accroître ses retombées sur la pratique et les besoins des professions.

Les **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** du Gridauh sont représentés au sein de son organe délibérant, le **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** d'administration. Les orientations de la recherche sont définies par **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** conseil scientifique. Les activités du Gridauh sont coordonnées par une **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** de direction, composée d'universitaires, d'ingénieurs d'études et de jeunes chercheurs.

### ➤ **Travaux du Gridauh**

- Décentralisation et politique du logement
- Plans d'occupation des sols et domaine ferroviaire
- L'encadrement juridique des politiques de renouvellement urbain
- La construction historique de l'intercommunalité dans les villes nouvelles
- Séminaires praticiens-chercheurs
- Séminaire permanent Droit de l'aménagement et de l'urbanisme
- Droits d'auteur des architectes et droit de l'urbanisme
- L'abrogation des documents d'urbanisme locaux
- Séminaire permanent Droit de l'habitat
- L'accueil et l'habitat des gens du voyage
- Le principe de mixité sociale
- Les programmes locaux de l'habitat après la loi SRU.

Par ailleurs, il finance des thèses et organise des prix de concours de mémoire qui valorisent les travaux de jeunes doctorants.

## 6 Un consortium européen de recherche : l'ECPR.

Nous retrouvons également une bonne partie des laboratoires de sciences politiques français que nous avons contactés dans un consortium de recherche européen : l'ECPR. Dans ce cadre, il est possible de s'appuyer sur ces laboratoires pour s'ouvrir un réseau plus large de laboratoires européens.

Le Consortium Européen pour la Recherche Scientifique (ECPR) est une association scientifique indépendante qui soutient et encourage la formation, la recherche et la coopération dans plus de **300 institutions à travers l'Europe** et au-delà.

Ses activités incluent :

- L'organisation d'ateliers de travail, de tables rondes, de conférences et de séminaires d'été.

- La publication de revues, livres, articles et journaux d'actualités.
- La constitution d'information sur l'Europe destinée à des chercheurs en sciences politiques à travers son site Internet, ses bulletins électroniques et ses bases de recherche en ligne.

L'ECPR entretient des liens étroits avec des organisations similaires, comme par exemple l'Association Américaine de Science Politique (APSA), des associations nationales européenne et l'Association Internationale de Science Politique (IPSA).

### ➤ **\_Objectifs**

Les objectifs principaux du Consortium doivent être de promouvoir le développement de la science politique en Europe, en favorisant particulièrement les collaborations entre universités et institutions européennes : prise de contacts entre les scientifiques, circulation facilitée des recherches de chacun, engagement formalisé dans des coopérations avancées de recherche, valorisations des formations et prises en compte des recherches des doctorants.

#### *6.1 Organisation*

##### *Un Conseil*

Le Conseil doit se réunir en session régulière au moins une fois tous les trois ans ; la date et l'emplacement sont déterminés par le Comité Exécutif.

Trois mois avant la réunion du Conseil, le Directeur Administratif doit communiquer à chaque membre la date, le lieu et l'ordre du jour provisoire de la réunion. L'ordre du jour provisoire doit inclure :

- a) Un rapport à la fois du Directeur Académique et du Directeur Administratif sur les travaux effectués par le Consortium depuis le dernier rassemblement du Conseil, incluant un bilan sur les comptes, la position financière et les perspectives ;
- b) Une déclaration du Président indiquant les projets et perspectives pour les trois prochaines années ;
- c) Des rapports soumis par les membres du Consortium sur leurs activités ;
- d) Des articles proposés par le Comité Exécutif ;
- e) L'élection du Comité Exécutif.

Le Conseil doit déterminer la politique générale du Consortium, en revoir les comptes et conférer au Comité Exécutif l'autorité nécessaire pour mener à bien le programme et diriger les affaires du Consortium pendant la période d'activité s'écoulant entre chaque rassemblement du Conseil.

## *Un Comité Exécutif*

Le Comité Exécutif doit comporter 12 membres élus par le Conseil au cours des réunions régulières.

Ces élus doivent, au moment de leur élection, être membre à part entière d'un Consortium au sein d'une institution Européenne de Recherche Politique.

Les membres du Comité Exécutif doivent être élus pour une période de 3 ans qui se renouvellent automatiquement pour 3 années supplémentaires à moins que le membre élu ne s'oppose à ce renouvellement.

### ➤ **Les adhésions**

Le Consortium Européen pour la Recherche Politique comporte actuellement près de 300 membres institutionnels à travers l'Europe et des membres associés d'autres pays internationaux comme par exemple la Nouvelle-Zélande et le Japon qui, à eux deux, constituent un réseau de près de 7000 scientifiques politiques.

**En tant qu'adhérent, il est possible de proposer des thèmes de recherche à l'ensemble des laboratoires deux fois par an, soit sous la forme d'un atelier dans l'organisation du colloque annuel, soit sous la forme d'une table ronde lors de la conférence annuelle.**

## 6.2 *Exemples d'appel à Communication*

Exemples d'appel à communication du Consortium Européen pour la Recherche Politique :

### 1. **« La Politique des taxes dans les pays d'Europe à la veille de l'agrandissement de l'Union Européenne ».**

*Université de Latvia – Faculté d'Europe.*

Matières étudiées :

- L'harmonisation des taxes au sein de l'Union Européenne
- La compétition des taxes
- L'administration des taxes
- La taxation locale
- L'efficacité et les capitaux propres de la taxation
- La fuite des taxes
- L'accession de l'Union Européenne
- L'abattement des taxes
- La politique des taxes à l'ère de la globalisation
- La taxation dans le Cyberspace

### 2. **« Régir la société en traçant les lieux de la puissance dans la conception de gouvernement de corporation ».**

*Colloque international se tenant les 20 et 21 septembre 2004 à Belfast.*

Objectifs du colloque :

La gestion du rapport de puissance conflictuelle, dynamique et interdépendante entre le marché et ses acteurs principaux – l'Etat, les parties, les régulateurs, les corporations et la communauté des professionnels du marché – est devenue une des contraintes principales à laquelle doit faire face la société démocratique capitaliste. Comme les récentes vagues de scandale des corporations aux Etats-Unis, en Asie, en Europe et en Australie l'ont révélé, il y a un besoin pressant de recherche inter disciplinaires dans laquelle la gestion, la comptabilité, le droit et les affaires sont mariés avec la science politique dans le but de maximiser notre compréhension de la gouvernance moderne.

Rassemblant des praticiens, des régulateurs et des universitaires de premier plan, le colloque international fournira une opportunité non seulement de dresser la carte de ce qui a échoué dans le gouvernance de corporation mais il fournira également une évaluation de l'efficacité, ou à l'inverse, des solutions de normalisation du déclin abrupt de la confiance.

Se tenant sur 2 jours, le colloque utilisera des sessions plénières et des ateliers pour évaluer de façon critique le paysage post-Enron.

3. **« Vers une Constitution Européenne ».**

*Conférence de la Federal Trust/UACES, en partenariat avec l'université de Manchester, BIICL et la Commission Européenne.*

Objectifs de la Conférence :

La conférence explore la dimension constitutionnelle de l'Union Européenne dans le contexte courant du processus de révision du Traité. Il fournira une plateforme d'analyse et de débat, à la fois sur les acquis de la Convention et sur les accords provisoires pris à l'IGC, mais également sur des questions relatives à l'ouverture, la participation et l'intégralité du processus de révision.

4. **« Cinquième réunion Méditerranéenne de Recherche Sociale et Politique ».**

*Réunion se tenant à Florence et Montecatini Terme les 24 & 28 mars 2004.*

5. **« Séminaire de recherche sur le modèle de l'agent principal ».**

*Ecole de Politique Publique, UCL, Tavistock Square le 26 mars 2004.*

Objet du Séminaire :

Atelier de travail du séminaire de recherche ESRC : Modeler la responsabilité politique : le modèle de l'agent principal dans l'administration et la politique contemporaine.

6. **« Conférence sur le Cosmopolitisme et l'Europe ».**

*Royal Holloway, Université de Londres les 22 & 23 avril 2004.*

Objectifs de la Conférence :

Le cosmopolitisme est devenue un concept clé dans la compréhension des transformations sociales et politiques du contexte contemporain, offrant une alternative à la centralisation continue des Etats Nations ou à l'inévitabilité de la globalisation (économique). Dans le même temps, le cosmopolitisme a eu un impact

très limité sur les études prévues de l'Union Européenne, principalement en relation avec les questions de démocratie et de citoyenneté. Les autres dimensions du cosmopolitisme comme l'identification post nationale, l'émergence d'espaces globaux ou encore le régime global doivent désormais trouver leur voie dans ces courants principaux de discussions sur l'europanisation.

Le cosmopolitisme est absent de la Commission Européenne alors que le Conseil débat sur l'intégration, l'agrandissement, le déficit démocratique, la citoyenneté et la société civile.

Le but de cette conférence est de promouvoir de plus larges interdisciplinarités dans les études de l'Union Européenne.

7. **« L'impact de l'europanisation sur les politiques et la politique en Europe – Tendances et Trajectoires ».**

*Institut pour les études européennes, Université de Toronto les 7 & 9 mai 2004.*

Objectifs de la Conférence :

Cette conférence pour jeunes universitaires traitera de l'impact de l'europanisation sur les politiques et la politique en Europe. Elle fournira une opportunité pour 12 à 15 jeunes académiciens de présenter des recherches substantielles et sophistiquées et leur permettra également de discuter de questions théoriques et empiriques importantes avec leurs collègues nord américains et européens comme par exemple le changement de définition et de rendement de la politique dans les pays et régions de l'Europe ; de la transformation des relations Etat-Sociétés ou encore des réponses institutionnelles nationale ou sub-nationale à l'europanisation et aux normes émergentes.

8. **« Globalisation et régionalisme dans l'est de l'Europe centrale et dans l'est de l'Asie : Comparaison ».**

*Conférence se tenant les 18 et 19 mai 2004.*

Domaines étudiés :

- Impacts de la globalisation dans les politiques internationales des régions
- Globalisations et processus de démocratisation dans les régions de ces 2 zones
- Politiques d'intégration
- Politique de décentralisation adoptée par les Etats des 2 zones

9. **« Le futur de la ville : Une conférence internationale sur la globalisation et les mutations urbaines ».**

*Conférence se tenant du 8 au 10 juillet 2004.*

Objectifs de la conférence :

- La conférence sur le futur de la ville fournira un environnement stimulant pour la discussion sur l'environnement international.

10. **« Les concepts politiques au-delà de l'Etat Nation : cosmopolitisme, territorialité, démocratie ».**

*Université de Copenhague, département de science politique – Du 28 au 30 octobre 2004.*

Objectifs de la conférence :

Confrontés non seulement à « la fin de l'état », nous faisons face à la fin de la position privilégiée de l'Etat dans notre pensée politique. Notre conférence s'axe sur quatre espaces de réflexion :

- Conceptualisation de l'ordre politique non dépendant de l'état nation – fédéralisme, régionalisme, réseaux de gouvernance, associations, communautés transnationales.
- Les concepts politiques qui auparavant, évoquaient des états non nationaux: empires, républiques, protectorats, réseaux féodaux, civilisations, ordres confessionnels, ethnies, etc.
- Les concepts politiques actuels qui peuvent être indépendant de l'idée d'état nation : cosmopolitisme, communautarisme, les droits de l'homme universaux, multiculturalisme, écologie, etc.
- Reformulations des concepts politiques impliqués précédemment dans l'idée d'état nation : souveraineté, territoire, autonomie, démocratie, gouvernement.

### *6.3 Les laboratoires français concernés*

Université d'AIX-EN-PROVENCE  
25 rue Gaston de Saporta  
13625 AIX-EN-PROVENCE Cedex 1  
Représentant: Olivier DABENE

CERVL - Institut d'Etudes politiques de BORDEAUX  
11 Allée Ausone, Domaine Universitaire  
33607 PESSAC-CEDEX  
Représentant : Robert LAFORE

CEVIPOF -FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES  
10 rue de la Chaise  
75007 PARIS  
Représentant : Gérard GRUNBERG

CERAT- Université de GRENOBLE  
B.P. 48  
38040 GRENOBLE, Cedex 9  
Représentant:  
Représentant Pierre BRECHON

LATTS - Ecole Nationale des Ponts et Chaussées  
6 & 8 avenue Blaise Pascal Cité Descartes

77 455 Marne la Vallée cedex 2  
Représentant : David Guéranger

CERAP - LILLE  
84 rue de Treviso  
59000 LILLE  
Représentant : Jean-Louis THIEBAULT

CRPS- PARIS I (PANTHÉON-SORBONNE),  
17 rue de la Sorbonne  
75231 PARIS Cedex 05  
Représentant: Michel GIRARD

CRAP - RENNES I,  
104 Boulevard de la Duchesse Anne  
35700 RENNES  
Représentant : Erik NEVEU

STRASBOURG, Institut d'Etudes politiques de  
47 Avenue de la Forêt Noire  
67000 STRASBOURG  
Représentant : Didier GEORGAKADIS

Groupe de Sociologie de Politique Européenne (GSPE)  
Institut d'Etudes Politiques (IEP) de TOULOUSE,  
2 ter rue des Puits Creusés  
B.P. 898, 31400 TOULOUSE  
Représentant : Eric DARRAS

## **Conclusion**

Il convient sans doute pour aller plus avant dans la définition et le choix d'un scénario de tester non seulement en paroles mais en actes les réactions des chercheurs et équipes concernés. Pour ce faire, la conception d'un séminaire ou d'un colloque, l'élaboration d'un numéro spécial d'une publication scientifique, représentent des vecteurs efficaces, surtout s'ils sont organisés par l'intermédiaire de structures en place comme l'Association française de science politique ou la revue Politiques et management public.

Cependant, ces dispositifs de travail collectif devraient explicitement être présentés comme la phase initiale de projets plus ambitieux. La conception et la structuration d'un observatoire des politiques publiques sur le sujet « Territoires et Déplacements » sont intéressants à cet égard. Cela permettrait la visibilité d'équipes de chercheurs dans le domaine mais aussi la visibilité des institutions parties prenantes sur le sujet, que cela soit au niveau national ou local. La capitalisation et la coordination des travaux sur le sujet seraient assurées ainsi que leur valorisation. Enfin et surtout, cela garantirait un échéancier de programmes de recherches à moyen et long terme et un financement régulier où contribueraient différents partenaires institutionnels.

Cela dit, l'utilisation de structures préexistantes françaises comme le GRALE ou européennes comme l'ECPR est intéressante. Cela permet de bénéficier de la synergie de réseaux déjà constitués. Il conviendrait alors de réfléchir au rôle et au positionnement du ministère de l'Équipement qui pourrait être plus visible ici dans un rôle de valorisation de la recherche.

ANNEXE :

**QUESTIONNAIRE**

**Le PREDIT 3 est un programme interministériel de recherche sur le transport financé sur 4 ans par quatre ministères (Transport, Industrie, Recherche, Environnement) et deux agences (ADEME, ANVAR). Son programme doit s'organiser autour de 3 principaux objectifs : assurer la mobilité durable, accroître la sécurité des transports et préserver l'environnement.**

**Les conclusions du PREDIT2 aboutissaient à des recommandations sur le rapprochement des recherches avec le programme des politiques publiques, une meilleure prise en compte des sciences humaines et sociales, et une meilleure intégration d'équipes pluridisciplinaires.**

Le questionnaire que nous vous proposons doit servir à constituer un réseau interdisciplinaire d'équipes non mobilisées encore par le Predit mais aptes à s'impliquer plus fortement dans les champs de recherche des politiques publiques des transports. Les résultats de cette enquête doivent également permettre d'apprécier pour les commanditaires les conditions de réalisation et de fonctionnement d'un véritable programme de recherche qui ne serait pas l'addition de projets ponctuels ou individuels.

**Identité du Laboratoire**

**Disciplines :**

.....  
.....  
.....

**Thèmes traités** (indiquez si possible l'ancienneté des thèmes dans le laboratoire, leur importance dans les éventuelles stratégies de développement du laboratoire, et le niveau collectif de leur prise en charge)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



- en Europe :

.....  
 .....  
 .....

- Sur l'international :

.....  
 .....  
 .....

## **Le sujet du Transport ou des Déplacements**

**Précédents sur le sujet** de la part d'individus ou d'équipes :

- Y a -t-il dans votre laboratoire des chercheurs qui travaillent individuellement sur des questions de transport ou déplacement, et qui seraient éventuellement intéressés à collaborer avec des chercheurs d'autres équipes ? (si oui, précisez le nom des chercheurs et leurs sujets)

.....  
 .....  
 .....  
 .....

- Avez-vous eu l'occasion d'avoir à traiter des questions liées aux déplacements ou au transport dans le cadre de recherches collectives sous une autre thématique ? (exemple du sujet du débat public ou de l'action publique locale sur le terrain du troisième aéroport ou d'autres projets de transport):

.....  
 .....  
 .....  
 .....

**Le sujet Transport ou Déplacement vous paraît-il plus pertinent en \*:**

Objet d'étude	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>
Terrain d'analyse	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>

**Pourrait-il être appréhendé rapidement par vos chercheurs par comparaisons \* :**

entre plusieurs pays	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>
entre politiques sectorielles	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>

**Pour vous, le sujet Transport ou Déplacements représente-t-il ? \*:**

- une décision et une conception d'infrastructures
- un enjeu de l'action régulatrice de l'Etat
- un enjeu visible de l'intercommunalité



## **Modalités d'action**

**Préférez-vous vous servir d'un nouveau thème de recherche pour monter vous-même un partenariat ad hoc\* :**

OUI  NON

- sur une coopération disciplinaire :

OUI  NON

- sur une coopération interdisciplinaire :

OUI  NON

- sur une coopération locale :

OUI  NON

- sur une coopération européenne :

OUI  NON

**ou préférez-vous rejoindre un partenariat déjà constitué ?**

OUI  NON

**Quel est le temps nécessaire pour vous pour monter :**

- un partenariat : .....
- une équipe de recherche sur un nouveau thème : .....
- un recrutement de doctorants sur le thème transport/mobilité .....

**Quel type de contrat souhaitez-vous pour ce faire :**

durée : .....

• multipartenariat obligé\* :

OUI  NON

• interdisciplinarité réclamée\* :

OUI  NON

• financement de thèse\* :

OUI  NON

• financement possible de chercheurs sur contrat\* :

OUI  NON

• ligne budgétaire importante accordée à la valorisation\* :

OUI  NON

**En imaginant une volonté de votre part d'initier un projet sur le thème transport/déplacement, quelles étapes et quel échéancier pouvez-vous dès maintenant prévoir ?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**\* Cochez les cases souhaitées.**