

4^{ème} Congrès de l'ABSP-CF : Louvain-la-Neuve (UCL), 24 avril 2008

Science politique et actualité : l'actualité de la science politique

Tribune 'jeunes chercheurs' – Session III

Problèmes de mobilité : quelle place pour le politologue ?

Actuellement, la mobilité semble se dessiner comme un des enjeux majeurs de la lutte contre le dérèglement du climat. La mobilité étant responsable d'un quart des émissions de gaz à effet de serre dans nos régions, elle constitue un levier non négligeable pour réduire notre production de gaz nocifs pour l'atmosphère. Cet enjeu a été retranscrit abondamment dans les agendas des pouvoirs publics. En juillet dernier, la Commission européenne publiait les résultats d'une enquête Eurobaromètre sur les comportements individuels en matière de déplacements. Cette enquête s'inscrit dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique de l'Union, et sondait les citoyens sur leur utilisation des modes de transports, leur perception de l'impact environnemental des différents véhicules et leur usage, leurs actions pour réduire les émissions de CO₂, et leur perception des coûts de la dégradation environnementale.¹

Si l'opinion publique est désormais massivement sensibilisée à ce sujet par les médias, la recherche en matière de mobilité est longtemps restée le domaine réservé des géographes, mathématiciens ou ingénieurs. Les sociologues et économistes se sont penchés plus récemment sur la mobilité, alors que les politologues s'y intéressent depuis peu, sous l'angle de la fragmentation institutionnelle ou des inégalités. La forte polarisation du débat sur la mobilité contient nombre de pièges pour une démarche politologique (jugements de valeur, discours normatif). Faut-il pour autant déconsidérer cette problématique et laisser aux techniciens le monopole de la formulation de cet enjeu, avec le danger de tuer dans l'oeuf le débat démocratique à cet égard ? Notre discussion se pose la question de la place du politologue dans le débat public sur des questions techniques. Nous proposons ici une réflexion sur le lien entre savoir scientifique et politique et le positionnement de la science politique sur cet axe, illustrée par le cas de la mobilité.

Nous procéderons en 3 étapes pour résoudre cette interrogation. Nous réaliserons d'abord un tour d'horizon des différentes disciplines par rapport à la mobilité, pour évaluer leurs apports respectifs. Ensuite, nous nous pencherons sur ceux de la science politique, avant d'entamer une discussion sur la relation entre science et politique.

¹ Commission européenne, « Attitudes on issues related to EU Transport Policy. Analytical report », *Flash Eurobarometer*, n° 206b, Bruxelles, Juillet 2007.

A. L'expertise scientifique sur la mobilité

La question des déplacements a été étudiée par de nombreuses disciplines avant la science politique. Quels sont les atouts des unes et des autres mais aussi quelles sont leurs limites ? Les réponses à ces questions devraient nous permettre de mieux comprendre la spécificité du politique par la suite. Grâce à leur analyse réputée rationnelle, basée entre autres sur la modélisation, les sciences dures se sont appropriées cet objet d'études en premier lieu. Certaines disciplines des sciences 'molles' s'y sont progressivement exercées, parmi lesquelles les sciences économiques ou la sociologie. Notre examen de leurs vices et vertus suivra cette séquence.

1. La rationalité des sciences dures

Les sciences dites 'dures' ont fourni les premières solutions à la gestion d'un trafic croissant au début du XX^{ème} siècle. A cette époque, il a fallu réguler le trafic dans le but d'harmoniser et d'automatiser des flux : rationalité, automatisation, rapidité étaient les maîtres-mots. Pour louables qu'ils soient, ces objectifs, ne sont pas dépourvus de valeurs. En effet, cette rationalité a entraîné des choix politiques qui ont eu des répercussions sur le paysage, les lieux de rencontre sociaux et les relations entre les usagers de la route. Il est donc important de considérer cette première phase de développement des infrastructures routières comme non neutre, puisque productrice d'effets sur le tissu social et la régulation des relations interpersonnelles dans le cadre précis du trafic. Nous suivons dès lors Pierre Lannoy lorsqu'il affirme que « *le flux est en matière de mobilité une invention, un geste politique au sens premier du terme, (...) cette chose est un fait social, un artefact* »². Il convient d'abord d'en retracer l'origine et le processus de stabilisation.

La régulation des déplacements est un phénomène récent. Il est concomitant à l'apparition de l'automobile, au début des années 1900. A partir des années 1920, les 'ingénieurs du trafic' investissent les administrations d'aménagement du territoire et de la mobilité, cadennassant ainsi maîtrise technique et action publique. Leur préoccupation première était la fluidité du trafic et la diminution des accidents par la mise en place d'un code de la route³. A partir des Etats-Unis, les ingénieurs du trafic ont généré et entretenu le concept de flux, qui fut institutionnalisé. Le développement professionnel des ingénieurs du trafic est donc intimement lié à celui de la problématique des flux : « *L'adoption du postulat de [la] nature physique [des flux] (plutôt que sociologique) est particulièrement rémunératrice : elle fait des flux la chasse gardée des ingénieurs, qui vont s'en faire les seuls authentiques médiateurs* »⁴.

Et cette monopolisation de la fonction médiatrice résultera dans une tutelle technocratique sur l'action publique. Le code de la route assigne à chaque usager de la voie publique une place définie sur la rue. En réifiant les citoyens / utilisateurs de la voie publique en unités de flux, le flux déconstruit le social. Purifié de sa composante humaine (et donc irrationnelle), il

² Pierre Lannoy, « La mécanique des flux : l'ingénierie du trafic routier comme politique d'intégration », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, p. 100.

³ Michel Hubert, « Organiser la mobilité quotidienne : quelques réflexions au départ des aménagements réalisés pour l'Expo '58 à Bruxelles », *Colloque : Ordonner, organiser et occuper l'espace urbain : Rôles et actions des groupes dominants dans la ville (18e-20e siècle)*, Université Libre de Bruxelles, 7 mars 2008 ; Pierre Lannoy, « La mécanique des flux : l'ingénierie du trafic routier comme politique d'intégration », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 99-119.

⁴ Pierre Lannoy, 'La mécanique des flux', p. 113.

est automatisé à l'aide de sémaphores lumineux, dont la mécanisation permet en outre d'évincer la présence policière aux carrefours. Ainsi, la domination des technocrates sur les administrations assied la légitimité symbolique et rationnelle de cette vision spécifique de la mobilité⁵. Les ingénieurs de la circulation se sont imposés comme les spécialistes de la gestion du trafic, ont modifié la nature sociale de la présence d'individus sur la route : la vision de flux générés par des unités rationnelles est devenue naturelle. Cette genèse technique de l'analyse de la mobilité influence jusqu'à aujourd'hui les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire⁶, puisque l'on ne fait pas fi, en quelques décennies, d'un héritage taillé dans le paysage.

Cette première illustration montre le lien clair entre une catégorie professionnelle et la définition de la mobilité dans le débat public. Mais toutes les carrières scientifiques ne mènent pas à la monopolisation des postes-clés de l'administration d'un secteur. Voyons ce qu'il en est des recherches sur les déplacements de différentes disciplines : les mathématiques et l'économétrie, l'économie et la sociologie. Bien sûr, la géographie est présente en filigrane de toutes ces disciplines, puisque parler de mobilité sans visualiser spatialement son activité n'a pas de sens. Mais elle ne fera pas l'objet d'une présentation spécifique.

L'approche mathématique et économétrique de la question de la mobilité s'inscrit dans une démarche d'optimisation et de modélisation. Elle se donne pour ambition de
*« modéliser la demande de mobilité de la population, c'est-à-dire les besoins des usagers de se rendre d'un lieu donné à un autre à une certaine heure et en un certain laps de temps [...] pour pouvoir comparer les effets possibles de différentes actions sur les infrastructures routières ou sur l'offre des transports en commun »*⁷.

Cette modélisation a pour base des données statistiques pour toute une série d'indicateurs (transport de passagers ou de fret, fréquentation des routes, fréquentation des transports publics, origine et destination du déplacement, ...). Sur cette base, les matrices mathématiques font apparaître des tendances et déterminent des idéaux-types. La récolte de ces données est essentielle car elle procure un cliché détaillé des pratiques de mobilité. Et sans connaissance des usages, on ne peut prétendre agir en vue d'un objectif précis.

Au niveau opérationnel, les résultats sont mobilisés à deux fins distinctes. D'une part, les analyses produisent des modèles d'optimisation logistique, soit l'optimisation de toute une série de paramètres tels le temps, la distance ou la consommation d'énergie pour les fonctions logistiques. Les chercheurs examinent, par exemple, la situation optimale de nœuds intermodaux de transport de marchandise en Europe ou encore la consommation énergétique de la chaîne logistique de distribution.⁸ D'autre part, des logiciels d'agrégation des données voient le jour pour le transport des personnes. Grâce à un monitoring précis des déplacements (origine, destination, type de voyageurs, durée du trajet, ...), les logiciels aiguillent la gestion

⁵ Ibid., p. 101.

⁶ A cet égard, la doctrine 'STOP' en matière d'aménagement du territoire initiée par certaines régions en Flandre fait office de précurseur. Cette 'doctrine' agence les priorités d'aménagement de la route selon l'ordre hiérarchique suivant : *Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé vervoer*, ce qui se traduit par « marcher, pédaler, transports en commun et véhicule privé. »

⁷ Cinzia Cirillo, Eric Cornélis, Jean-Paul Hubert, Philippe Toint, « Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après ? », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, p. 111.

⁸ Voir, entre autres, Bart Jourquin et Sabine Limbourg, « Localisation de terminaux de fret inter-modaux en Europe : un modèle stratégique », *Séminaire GRT*, Namur, 7 mai 2007 ; Guy Joignaux, Jérôme Verny, « Transport de marchandises et croissance : la problématique du couplage / découplage », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 5-12 ; André de Palma, Cédric Fontan, Asad Khattak, « Analysing work departure time variability in Brussels », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 89-110.

des réseaux de transports publics et leur développement (adaptation des lignes de transport public aux usagers et à leurs besoins)⁹.

On devine aisément la portée opérationnelle de l'approche modélisatrice. Le politologue maîtrise à l'évidence moins bien les outils matriciels pour extraire une rationalité de comportements individuels et collectifs. Et cette rationalité est nécessaire afin de comprendre les effets de décisions politiques et ensuite les orienter. Mais l'utilité opérationnelle présente deux limites dont la première est similaire à celle des idéaux-types des sociologues. Déterminer un optimum implique de gommer une série de caractéristiques, pour monter en généralités. Mais ce faisant, cet optimum perd prise avec la réalité du terrain, ce qui le rend difficilement applicable en pratique. De plus, il est faux de considérer les matrices mathématiques comme dépourvues de valeurs et totalement rationnelles. Les critères d'évaluation tels que la vitesse, l'absence de congestion, l'absorption de voyageurs, ne sont pas neutres.

Outre les problèmes liés à la définition d'un optimum, la démarche quantitative et statistique présente quatre autres écueils. Le premier frein de l'analyse descriptive est un problème d'échelle. Définies spatialement, les analyses s'appliquent à des zones géographiques délimitées. On ne peut donc transposer les résultats d'une enquête sur un territoire à un autre puisque chacun présente des particularités topographiques, d'infrastructure ou culturelles. De même, modifier le niveau d'analyse (pour par exemple extrapoler une étude locale au niveau national), engendrera un certain nombre de défauts parmi lesquels la multiplication des erreurs d'observations n'est pas des moindres¹⁰. La deuxième faiblesse concerne l'échantillon. Ce dernier conditionne bien entendu l'output de l'analyse, puisqu'il produit les données primaires. Pour représenter le plus fidèlement les phénomènes à observer (l'ensemble des déplacements sur un territoire), le chercheur devra faire appel à un échantillon très large, qu'il a rarement les moyens financiers et temporels de sonder. Or les enquêtes sur les ménages ne rendent compte qu'imparfaitement de l'ensemble des déplacements effectués¹¹.

Troisièmement, se pose la question de l'interprétation des résultats. Les études descriptives formulent des relations de causalité en rationalisant des comportements individuels peut-être irrationnels. Les raisons avancées pour tel type de déplacement ou tel choix de mode de transport par l'individu ne correspondent donc peut-être pas à un choix utilitariste et calculé, mais peuvent répondre à d'autres motivations : l'habitude (avoir un abonnement au réseau de transports en commun) ou les compétences (posséder un permis de conduire). Enfin, des variables culturelles ou démographiques obèrent la stabilité et la robustesse des hypothèses explicatives formulées. Une modification de l'offre de transports, des infrastructures ou des politiques de mobilité pourrait ne pas être suivie des effets escomptés car les phénomènes observés ne sont pas immuables. L'augmentation de femmes en possession du permis de conduire en est un cas de figure¹². Des tendances croissantes de flexibilisation du temps de travail, de ménages plus restreints à revenus plus modestes, pour ne citer que ceux-là, doivent également être pris en compte dans l'évaluation de mesures nécessaires. Or ici, l'analyse descriptive est démunie pour prédire la tendance des prochaines années ; elle constate juste leur accroissement.

⁹ Voir Cathy Macharis, Astrid De Witte, « The impact of 'free' public transport: the case of Brussels », *Séminaire GRT*, Namur, 5 février 2007 ; Georges Wanet, « La dérégulation des services publics et les parallèles à établir entre secteurs: télécoms, transports, énergie... », *Séminaire GRT*, Namur, 4 juin 2007.

¹⁰ Cinzia Cirillo, et alii, « Les enquêtes sur les comportements de mobilité », pp. 118-120.

¹¹ Ibid., p. 114.

¹² Ibid., p. 112.

2. L'approche plus compréhensive des sciences humaines

Les mathématiciens ne détiennent pas l'apanage des études sur les déplacements. D'autres sciences dites 'dures' indiquent les liens entre mobilité et pollution atmosphérique, pour ne citer qu'un cas.

Les économistes, eux, s'intéressent à la variable du coût. Ces coûts sont généralement à supporter par les pouvoirs publics, les entreprises d'exploitation de transport ou les utilisateurs. Leur étude permet de découvrir les gaspillages éventuels ou de supputer le comportement de la population (via le mécanisme de l'élasticité de la demande, par exemple). L'utilité de la science économique pour la prise de décision est incomparable. L'étude économique fournit des indications sur la meilleure mobilisation des ressources financières possible, jongle avec les instruments économiques et la fiscalité. L'internalisation des externalités négatives (le principe du pollueur-payeur, notamment), sera mise en œuvre avec l'aide des économistes qui peuvent définir le type de taxe à appliquer et leurs modalités temporelles et spatiales (péage urbain, taxes, etc.).¹³ Les économistes peuvent également évaluer la gestion la plus efficace (selon des indicateurs de qualité, vitesse, ponctualité, accessibilité) des transports publics selon le type de régime concurrentiel.¹⁴ Ils nous donnent aussi une idée du coût de la congestion du trafic, que ce soit pour les véhicules privés ou collectifs, et peuvent ainsi mettre en lumière l'ampleur des problèmes et donc la nécessité d'une réponse urgente.¹⁵

L'intérêt politique de la recherche appliquée en sciences économiques pour les enjeux de la mobilité apparaît donc assez clairement. Que ce soit par les indicateurs de coûts qu'ils manipulent ou encore leur capacité à atteindre directement la population (en touchant à son portefeuille via des mesures fiscales), il est difficile d'imaginer une politique volontariste en matière de mobilité sans faire appel à leurs outils.

Dernière discipline sous notre loupe, la sociologie. L'étude sociologique des déplacements urbains se divise en différentes branches. La première fait le pont avec la question urbaine et la structuration du tissu urbain. La mobilité y est observée du point de vue des interactions dans la ville et de leurs effets structurants sur le tissu social ; ou en termes d'accès à la mobilité par les différentes composantes sociales de la ville¹⁶. Une deuxième tendance des

¹³ Voir à ce sujet Inge Mayeres, Stef Proost, « Towards better transport pricing and taxation in Belgium », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 23-43 ; Bruno De Borger, Stef Proost, « Vertical and horizontal tax competition in the transport sector », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 45-63 ; Bart Jourquin, « Estimation de l'impact de l'internalisation des coûts externes du trafic de fret interurbain en Belgique », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 77-87 ; Alain Sterck, « Financements de l'action publique et nouvelles formes de territorialité », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 217-241.

¹⁴ Les gestionnaires de réseau de transport collectif pourraient agir différemment selon qu'ils font face à des concurrents. Voir Aurélie Coppe et Axel Gautier, « Régulation et concurrence dans le transport collectif urbain », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 65-75.

¹⁵ L'automobiliste coincé dans un embouteillage n'est pas productif, le camion chargé de marchandises à l'arrêt sur la route ralentit l'activité économique aussi. Mais il reste très complexe d'affirmer avec certitude ce qui se produirait en cas de congestion moindre, car le chercheur ne maîtrise pas spécialement dans leur intégralité les variables connexes. Pour les effets de la congestion sur les transports collectifs, voir Frédéric Dobruszkes, Yves Fourneau, « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois », *Brussels Studies*, n° 7, 2007, 19p.

¹⁶ Parmi ces études nous retrouvons, entre autres, Joachim Schein, Birgit Kasper, « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens. L'approche fondée sur le mode de vie dans un contexte de déplacements quotidiens et de planification », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176, juin 2003, pp. 355-369 ; Jean-Marie Halleux, « Evolution des organisations urbaines et mobilités quotidiennes :

recherches sociologiques est celle des aspects comportementaux et de l'intériorisation. Les individus mènent effectivement leur vie en fonction de leurs perceptions, qu'il est possible de catégoriser en différents idéaux-types. Les pratiques quotidiennes des individus en matière de mobilité révèlent une appropriation particulière des potentialités de déplacements (qualifiées par Vincent Kaufmann de 'motilité'¹⁷). Ainsi, l'amélioration de l'image du transport public passe par un recensement de ces représentations. La mobilité offre également des possibilités au niveau du lien social, que d'aucuns ont examiné en se penchant sur la question des réseaux¹⁸. Enfin, un troisième axe de recherches se penche sur l'action publique, ici au confluent avec la science politique. Nous retrouvons ici des travaux liés au fait social de la mobilité, visant à problématiser une émergence présentée comme naturelle, ou sur les liens entre action publique et inégalités face à la mobilité ; d'autres encore qui s'attachent à soulever le voile de définitions réglementaires.¹⁹

Avec la sociologie, nous plongeons donc dans la réalité et le quotidien des citoyens. Les individus ne se comportent pas toujours de façon rationnelle ou la plus utilitariste, comme peuvent le prétendre les économistes ou les mathématiciens. Le modelage de la ville et les avancées technologiques ne sont pas vécues de la même façon par tous. Chaque individu, en fonction de ses ressources sociales, financières, mentales, se positionne différemment face aux potentialités qui s'offrent à lui. De plus, des tendances sociétales sont à l'œuvre que les modèles économétriques ne peuvent déceler. La sociologie nous permet donc d'évaluer le côté plus 'humain' de l'action publique, son influence sur le tissu social.

Maintenant que nous avons passé en revue plusieurs approches disciplinaires relatives à la mobilité, en partant du plus technique pour arriver aux sciences humaines, nous avons découvert les avantages et manquements de celles-ci. Voyons à présent quels outils la science politique est capable d'offrir pour saisir ce même enjeu.

2. Approche politologique de la mobilité

La science politique a exploré la question des déplacements sous deux aspects principaux. Le premier aspect concerne les procédures de décision, alors que le second recouvre les choix de politique publique. Nous distinguerons donc, comme le fait la littérature scientifique sur le sujet, deux pans de l'analyse des politiques publiques : l'amont de la décision et son aval.

espace de référence et analyse des processus », *L'espace géographique*, vol. 30, n°1, pp. 67-80 ; Jean-Marie Halleux, « Les forces centrifuges de la mobilité facilitée, le système des quotidiennetés urbaines et la recomposition des espaces urbains », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 201-216.

¹⁷ Vincent Kaufmann, « La mobilité comme capital ? », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, p. 32.

¹⁸ Bertrand Montulet, « Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 43-69 ; Christophe Jemelin, « La qualité de service dans les transports publics : représentations sociales et dynamique urbaine », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 137-155.

¹⁹ Vincent Kaufmann, Bertrand Montulet, « Mobilités spatiales et fluidités sociales », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 9-21 ; Henrik Gudmundsson, « Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176, juin 2003, pp. 221-242.

1. Innovation et gouvernance

La littérature sur la gouvernance est largement majoritaire du fait de l'ancrage spatial de la mobilité. Eminemment localisé, l'enjeu de la mobilité ne peut se concevoir sans référence au cadre territorial. De là une certaine « *difficulté d'intervention en ce domaine d'un système politique territorialisé et segmenté administrativement, toujours en porte-à-faux des logiques réticulaires et transversales dans lesquelles les mobilités aiment à se fondre* »²⁰. C'est effectivement parce que le territoire national est divisé en unités administratives qui ne recoupent pas – loin s'en faut – les pratiques et logiques de mobilité de la population que sa gestion en est rendue complexe. L'Etat central gère rarement le développement de toutes les infrastructures de locomotion ; et sa gestion décentralisée se démarque des habitudes de vie. L'étude des déplacements nous oblige donc à « *réinterroger les liens entre aménagement du territoire, temps sociaux et politiques de mobilité* »²¹ puisqu'elle met au jour la tension entre « *la 'territorialité aréolaire' du maillage territorial (un espace, un gestionnaire, des réseaux) et la 'territorialité réticulaire' [...] induite par la pratique quotidienne des réseaux* »²².

Cette inadéquation entre structure administrative et phénomènes à réguler dépasse le cadre strict des territoires de mobilité et reflète plus largement celui des zones urbaines. Bernard Jouve et Christian Lefèvre ont en effet montré le hiatus entre l'étendue de l'agglomération urbaine et l'aire d'autorité de la ville. De cet état de fait ils postulent une ingouvernabilité des métropoles européennes²³ ; thèse qui, si elle a fait des adeptes, est contestée par d'autres chercheurs qui identifient le phénomène inverse : un retour des villes sur la scène publique²⁴. Le lien entre ville et mobilité est clair, comme l'explique B. Jouve : « *l'un des problèmes posés à la puissance publique par les déplacements urbains est donc en grande partie d'ordre sociétal car il concerne le mode d'organisation et de fonctionnement des villes* »²⁵. Les politiques ont tenté de remédier aux problèmes soulevés par cette fragmentation institutionnelle, qui est particulièrement pesante dans le domaine de la mobilité. Ces initiatives ont alors engendré une attention scientifique accrue.

Il s'agit en fait de surmonter une triple segmentation institutionnelle : territoriale, sectorielle et modale. Je ne reviendrai pas sur la séparation territoriale, amplement discutée

²⁰ Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, p. 293.

²¹ Idem.

²² Nicolas Louvet, « Le Plan de Déplacements Urbains : une politique locale en prise avec la concertation », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, p. 185.

²³ Bernard Jouve, Christian Lefèvre, « De la gouvernance urbaine au gouvernement des villes? Permanence ou reconfiguration de l'action publique en Europe », *Revue Française de science politique*, vol. 49, n°2, 1999, pp. 835-853 ; Bernard Jouve, Christian Lefèvre, *Métropoles ingouvernables. Les villes européennes entre globalisation et décentralisation*, Paris, Elsevier (coll. SEPT), 2002.

²⁴ Pour les tenants de l'hypothèse des auteurs susmentionnés, voir, par exemple, Bernard Pecqueur, Fabienne Leloup., Laurence Moyart, « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie Économie Société*, vol. 7, n°4, 2005, pp. 321-331. Patrick Le Galès et d'autres s'opposent à cette vision ; voir Patrick Le Galès, *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po (coll. « Académique »), 2003 ; Patrick Le Galès., Mathieu Zagrodzki, « Cities are Back in Town : the US/Europe Comparison », *Cahier du Pôle Ville*, n° 05/06, 2006, 35p. ; Patrick Le Galès, Dominique Lorrain, « Gouverner les très grandes métropoles ? », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 305-317. Dominique Lorrain, « Gouverner 'dur-mou' : neuf très grandes métropoles », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 447-454 ; Gilles Pinson, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue française de science politique*, vol. 56, n°4, août 2006, pp. 619-655.

²⁵ Bernard Jouve (éd.), *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan (coll. 'Logiques politiques'), 2003, p.17.

supra. Par contre, le cloisonnement sectoriel (par domaine de compétences) complexifie la tâche du politique, car il faut réunir davantage de forces et de consensus autour des mesures envisagées pour les appliquer de façon transversale. A la politique de grands travaux d'infrastructures peut s'ajouter un volet fiscal, éducatif, de santé publique ou environnemental. La question modale rejoint celle des secteurs : les entreprises publiques (de transport) ne ressortent peut-être pas des mêmes compétences que l'aménagement des routes et du territoire. De plus, favoriser la combinaison de différents modes de déplacements requiert créativité et inventivité, soit des efforts supplémentaires à l'administration.

Les innovations institutionnelles mises sur pied en vue de briser le cloisonnement font donc l'objet de nombreuses études. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en France (et les tentatives législatives pour l'améliorer), tente de répondre à ces questions : la prise en compte des espaces fonctionnels, dessinés par la réalité socio-économique des flux de déplacements, le besoin de coordination entre le transport collectif et les déplacements urbains ou encore entre l'aménagement et l'urbanisme²⁶. Ce plan est sous la loupe de Nicolas Louvet ou Jean-Marie Offner qui en observent l'utilisation (et l'instrumentalisation), et la concertation qui fait suite à son introduction. La concertation implique non seulement l'association d'autorités locales limitrophes afin de former une masse critique, mais aussi la coopération d'administrations de l'aménagement du territoire ou des transports publics²⁷.

Cette question de l'innovation procédurale et institutionnelle est également posée par l'ouvrage édité par Bernard Jouve intitulé : « les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes ». Selon Jouve, les déplacements urbains créent cinq problèmes de nature différente : celui des finances publiques, du partage de la voirie, un problème environnemental et de développement économique (et le problème de la combinaison de ces deux préoccupations), celui du style politique et le dernier relatif au pan institutionnel. Pour passer outre ces difficultés, les auteurs identifient quatre types d'innovations : institutionnelle, technique, juridique ou procédurale. L'arrivée au pouvoir d'une forte personnalité politique, avec un agenda ambitieux, est une étape décisive pour mettre cette innovation sur les rails.²⁸ Concrètement, les innovations recensées par l'ouvrage de B. Jouve parviennent à dépasser tant le cloisonnement sectoriel que modal. Outre les canaux classiques de la décision politique (les pouvoirs publics), certaines initiatives intègrent une composante plus participative : les acteurs sociaux et les intérêts privés sont consultés pour aboutir aux choix politiques.²⁹

Enfin, l'analyse de l'action publique en matière de mobilité dans les Etats non-occidentaux réfléchit elle à la régulation des transports et aux défis posés par une migration rurale constante et, partant, une croissance urbaine incessante, combinée à des préoccupations environnementales et de congestion du trafic qui atteignent des sommets. Ce n'est donc pas tant l'innovation qui fait l'objet de recherches que la régulation, premier pas pour tenter de mettre de l'ordre dans des villes aux proportions gigantesques³⁰.

²⁶ Jean-Marie Offner, « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires », *Annuaire des collectivités territoriales*, Numéro : *L'organisation territoriale de la France, demain*, 2002, pp. 169-183.

²⁷ Jean-Marie Offner, « Plans de déplacements urbains : bilan controversé », *Pouvoirs locaux*, n°53, juin 2002, pp. 47-49 ; Jean-Marie Offner, « Les Plans de Déplacements Urbains (1996-2002) », in Denise Pumain, Marie-Flore Mattei, (éds.), *Données urbaines*, Paris, Editions Anthropos (coll. « Villes »), 2003, pp. 379-386 ; Nicolas Louvet, « Le Plan de Déplacements Urbains », pp. 177-199.

²⁸ Bernard Jouve (éd.), *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, pp. 11-45.

²⁹ Voir les cas de Stuttgart, Genève, Lyon, Munich et Naples dans *Ibid.*, pp. 47 à 179.

³⁰ Marie-Hélène Zérah, « Gouvernance métropolitaine et pilotage de réseaux techniques : Le cas de la région métropolitaine de Mumbai (Bombay) », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 395-408 ;

2. Choix politiques et effets

Deuxième pan de l'analyse de l'action publique, les choix politiques et leur évaluation. La qualité d'analyse y varie entre une extrémité radicalement 'descriptive' et différents degrés mêlant une description à une analyse plus ou moins poussée. Le compte-rendu de l'action et des débats gouvernementaux et législatifs³¹, exemple-type de publication très descriptive, donne des informations précieuses pour l'étude politologique mais ne fournit que de modestes clés de compréhension. Il s'agit plutôt d'un cliché des débats et prises de positions à un moment donné. D'autres travaux renversent la focale et s'intéressent à un enjeu dans la durée, plutôt qu'à tous les enjeux sur une durée précise. Ici, le degré d'analyse sera probablement plus étoffé. On retrouve par exemple la méthode comparative privilégiée par John Pucher et Christian Lefèvre pour identifier les similitudes et dissemblances du mode d'organisation territoriale des Etats occidentaux et leurs fondements : la culture politique et populaire (comme le credo américain qui prétend que les ressources sont inépuisables, ce qui peut expliquer la motorisation massive de la population). La littérature met en exergue les tendances nettes à la périurbanisation dans le monde occidental, et ses conséquences sur les déplacements et l'aménagement du territoire, mais pointe aussi des particularités régionales qui vont à l'encontre des grandes tendances. Elle lève encore le voile sur les investissements des pouvoirs publics et leurs impasses (en ce que le développement des transports publics ne s'accompagne pas du changement modal escompté).³²

Un dernier versant de la littérature s'intéresse aux conséquences des choix de politique publiques en termes d'équité :

« toute action publique déploie des effets dans l'espace, que ceux-ci finalisent une volonté politique légitimée démocratiquement ou qu'ils n'en soient que la résultante indirecte, parfois même non perçue comme telle. Corollairement, toute structuration de l'espace découle, en partie du moins, des politiques publiques déjà mises en œuvre et dont, à nouveau, l'objectivation s'avère plus ou moins élevée et délibérée »³³.

La régulation des déplacements, la création d'infrastructures et l'agencement du territoire créent inévitablement des inégalités face à la mobilité : une action publique sélective, la localisation de la résidence ou des raisons financières peuvent avoir un effet en termes d'accès à la locomotion³⁴. Les mécanismes de concertation de la population, initiés dans le cadre d'une réflexion sur la mobilité des villes se sont diffusés. Leur analyse a aussi pris de l'ampleur et montre les effets de ces consultations : l'ouverture du débat à une base plus démocratique impose un consensus plus large et donc un nombre plus élevé de compromis sur

Etienne Henry, « Gigantisme métropolitain et gestion des transports à Sao Paulo », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 409-420 ; Roland Lomme, « La réforme des transports publics urbains à l'épreuve de l'intégration du secteur informel », *Afrique contemporaine*, n° 210, 2004, pp. 79-94 ; Roland Lomme, Thierry Vircoulon, « La régulation des transports informels à l'épreuve de la 'guerre des taxis' collectifs en Afrique du Sud », *Afrique contemporaine*, n° 218, 2006, pp. 119-140.

³¹ Voir par exemple, Jean-Paul Nassaux, « Débats parlementaires bruxellois (1999-2004) I. Les réactions communautaires, la fiscalité et la mobilité », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 1837-1838, 2004, pp. 41-76.

³² Voir John Pucher, Christian Lefèvre, *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, Basingstoke, MacMillan, 1996, 226 pp. ; Jean-Louis Madre, « La concurrence entre l'automobile et les transports publics pour les déplacements locaux », *Transport, Urbanisme, Planification*, n°7, pp. 113-131.

³³ Serge Terribilini, Frédéric Varone, « Politiques publiques à incidence spatiale », p. 244 ; Voir aussi Serge Terribilini, « De la distributivité des politiques régulatrices. Discriminations sociospatiales en matière de modération du trafic. Constat et causes. Illustration à l'aide des villes de Fribourg, Bienne, Neuchâtel et Saint-Gall ainsi que des communes de l'agglomération lausannoise », *Cahiers de l'IDHEAP*, n°151, 1995 ; Serge Terribilini, *Fédéralisme, territoires et inégalités sociales*, Paris, L'Harmattan (coll. 'Logiques politiques'), 2001, 278pp.

³⁴ Dominique Mignot, « Transport et justice sociale », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 123-131.

des questions épineuses. Il est en effet malaisé de prendre le pouls des acteurs et d'ensuite ignorer leur avis. La décision doit donc contenter une majorité de parties prenantes. Par ailleurs, si la collecte d'opinions apporte une plus-value démocratique indéniable, les groupes qui s'expriment ne représentent qu'en partie l'opinion de la population : certaines classes sociales ont en effet plus facilement accès aux canaux d'expression démocratiques (grâce à des ressources financières, de compétence, de réseau social, etc.). Parmi les chercheurs qui évaluent ces procédures consultatives, certains le font avec des lunettes marxistes en tablant sur une dualité d'entrée de jeu : l'action publique produit des perdants et des gagnants. Ils considèrent que les élites monopolisent s'accaparent les ressources de l'expression publique à l'instar des thèses élitistes sur la société de Wright Mills, Max Weber ou d'autres. Toutefois, cette analyse n'est pas sans fondement : les réactions NIMBY émanent habituellement de groupes mieux informés et dont la mobilisation est plus efficace que d'autres³⁵.

Enfin, nous ne pourrions pas conclure cette section sans mentionner l'approche réductrice et cloisonnée de notre présentation. Pour la clarté du propos, nous avons divisé cette section en deux parties, pour traiter dans la première de la littérature sur la gouvernance – l'amont de l'action publique – et dans la deuxième de l'aval de cette action : les décisions politiques et leurs implications. Si cela reflète grossièrement la tendance des publications, la grande majorité des travaux inscrit ses observations dans chacune des facettes de l'action publique. Certaines recherches sur la gouvernance envisagent aussi les conséquences de l'innovation³⁶. Et vice-versa, l'évaluation d'une politique publique omet rarement d'en évoquer les prémices.

3. La recherche appliquée en science politique

Nous avons jusqu'à présent identifié la portée et les limites d'autres disciplines quant à la mobilité. Après quoi nous avons observé le créneau dans lequel s'inscrit la science politique pour saisir les enjeux des déplacements. Il nous reste maintenant à préciser de quelle plus-value la science politique peut se prévaloir sur des matières techniques comme celle de la mobilité. Loin de nous l'idée que la science politique permet de pallier aux lacunes de toutes les autres sciences combinées. Elle ne peut devenir compréhensive qu'en combinaison avec d'autres outils, et à fortiori pour des matières plus techniques. Nos précédents propos ont mis en exergue les lacunes d'un angle trop descriptif sur les enjeux liés à la mobilité. Lacunes que reconnaissent volontiers les chercheurs de la mouvance modélisatrice :

« Même si elle continue d'être nécessaire, l'approche descriptive de la mobilité n'est, à notre avis, plus suffisante pour répondre aux enjeux de la mobilité. ... De plus, le consensus actuel est que les comportements doivent changer en matière de mobilité, et l'approche descriptive ne permettra en aucun cas de suggérer ces changements. Elle ne les décèlera qu'avec retard, puisqu'elle tend surtout à prolonger des tendances »³⁷.

³⁵ Voir Edward Walsh, Rex Warland, D.Clayton Smith, "Backyards, NIMBYs, and Incinerator Sittings: Implications for Social Movement Theory", *Social Problems*, 1993, Vol. 40, n°1, pp.25-37 ; Serge Terribilini, Frédéric Varone, "Politiques publiques à incidence spatiale et discriminations sociales", in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, pp. 243-278.

³⁶ Voir les cas de Stuttgart, Genève, Lyon, Munich et Naples in Bernard Jouve (éd.), *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, pp. 47 à 179.

³⁷ Cinzia Cirillo, et alii, « Les enquêtes sur les comportements de mobilité », p. 120.

Les questions de mobilité et de déplacements reposent sur des connaissances techniques :

« la mobilité spatiale, moyen d'échange, de rencontre et d'interactions de toutes sortes, a souvent été étudiée, dans le passé notamment, par référence à ses supports physiques et techniques, particulièrement les infrastructures et les systèmes de transport. Ceux-ci accompagnent, renforcent voire structurent l'organisation sociale et économique de l'espace urbain »³⁸.

Mais les politologues ne sont ni des physiciens ni des ingénieurs. Ils maîtrisent mal les aspects techniques. Or les décisions techniciennes ont des effets sur le tissu socio-économique et la structuration de la société ; et engendrent un phénomène d'hérédité ou de 'path dependence' marqué de façon très matérielle (la présence de routes et de bâtiments induit les aménagements ultérieurs). Le contraire est vrai aussi : les décisions techniciennes sont également le fruit d'une structuration et culture sociétale préexistante. Le politologue aurait donc tort de ne pas se saisir de l'enjeu de la mobilité, dont il n'est plus nécessaire de montrer l'ancrage dans le social. Mais quelles sont précisément les limites de cette saisine dans ses recherches, mais aussi dans ses interventions dans le débat public ?

Impossible de répondre à cette question sans positionner notre discipline en regard des autres. Une première distinction de taille entre la science politique et les autres disciplines scientifiques est liée à l'objet d'étude. La science politique, à l'instar d'autres sciences telles que l'économie, le droit ou la sociologie, a vocation à s'appliquer à un champ d'études 'multi-domaines'. Elle s'intéresse en effet aux faits sociaux où sont mêlées – entre autres – les questions de pouvoir, d'intérêt public, d'Etat, de participation, et ce quel que soit le domaine d'application précis (politique nucléaire, gouvernance et institutions, problèmes éthiques, économie, ...). L'étude du fait politique se combine alors à d'autres sciences, même si c'est essentiellement la décision politique qui fera l'objet de recherches. Alors que d'autres sciences seraient davantage cantonnées à un rôle de 'conseiller du prince' sur des questions précises, la particularité de la science politique est que, dans l'absolu, elle peut s'exprimer sur tous les domaines. Eclairons notre propos à l'aide d'un exemple : l'expertise d'un physicien nucléaire est indispensable à la décision concernant le programme nucléaire d'un Etat, tout comme l'expertise d'un psychiatre ou psychologue pour gérer la délinquance juvénile. Il est fort à parier, du reste, que l'expert en nucléaire ignore tout des institutions publiques de protection de la jeunesse, et inversement le psychiatre ne fournira pas les clés de la décision sur le nucléaire. Le politologue, lui, ne possède des connaissances approfondies ni en physique nucléaire, ni en psychologie. Mais il peut contribuer à tous ces débats grâce à une méthode comparative ou de concertation avec les acteurs impliqués. Il apporte un éclairage davantage holiste et tente de tirer les enseignements de précédentes expériences.

Deuxième spécificité de la science politique : toute discipline scientifique se caractérise par un degré variable de théorisation ou d'application. Bien que ces activités puissent se recouper à certaines occasions et que leurs limites soient floues, il est commun de distinguer la recherche fondamentale de la recherche appliquée et ces deux premières de l'action proprement dite. Le chercheur en management peut par exemple étudier l'opportunité de développer la filière de biocarburants en Wallonie. S'il veut passer de la recherche à l'action, il pourra monter sa propre unité de production de biocarburants. Cette action n'inclut pas directement l'action politique. C'est ici que réside la différence majeure avec la science politique, et qui lui pose une grosse difficulté : l'objet d'étude des autres sciences est relativement éloigné du politique, et passer de la recherche à l'action n'implique pas nécessairement de faire de la politique. Pour le politologue, cette distance objet – action se raccourcit ; la frontière entre son objet d'étude et l'action est floue dans la mesure où l'étude

³⁸ Olivier Piron, « Vers une refondation des 'justifications' de la mobilité ? », in Michel Bonnet, Dominique Desjeux (éds.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF (coll. 'Sciences sociales et sociétés'), 2000, p. 11.

du politique peut dissimuler une prise de position politique. La quasi-superposition de l'application de notre science au politique embarrasse le politologue et gêne sa place en tant qu'expert et conseiller du prince. Pierre Favre abonde en ce sens :

« face au monde de la politique souvent perçu au pire comme corrompu et corrupteur, au mieux comme champs clos des affrontements partisans et des visions du monde irréconciliables, la science du politique a dû s'affirmer comme science indemne de toute influence politicienne, vierge de toute corruption partisane »³⁹.

Là où d'autres sciences ont noué une relation étroite avec les élites politiques, le politologue est un conseiller prudent voire réticent. Or la relation entre expertise scientifique et action politique n'est pas sans ambiguïtés, comme l'explique Peter Weingart :

« l'hypothèse [...] selon laquelle les scientifiques adopteraient une attitude désintéressée dans le processus de consultation et ne produiraient que du savoir objectif à l'état pur, est un mythe. [...] L'intérêt des scientifiques peut prendre diverses formes, celle d'un plaidoyer en faveur de l'une des positions en présence dans la controverse ou celle d'un avantage personnel pour la communauté scientifique à laquelle le chercheur appartient »⁴⁰.

Bien souvent, le politologue, sous prétexte de sa neutralité axiologique, refuse de rentrer dans cette relation avec la puissance publique – du moins pour ce qui est des questions techniques. Pierre Favre regrette ce 'mutisme' (sic) de la science du politique et estime au contraire que notre science doit contribuer au débat sur les « principes à placer à la base de la vie collective »⁴¹.

Il semble donc que le politologue soit plus frileux que les experts d'autres disciplines scientifiques à conseiller le prince. Si certains scientifiques n'hésitent pas à se prévaloir d'une neutralité et rationalité à toute épreuve, ce n'est pas le cas des politologues. Le politologue préfère l'ombre à l'action politique, mais ne dispose pas moins de compétences nécessaires parce que transversales. Si le politologue a la capacité de donner un avis sur tous les domaines d'action publique, doit-il pour autant être consulté pour chaque décision politique ? Ce serait ici franchir le Rubicon. A contrario, le danger actuel est que d'autres sciences éclipsent le débat démocratique. Du fait que l'intérêt de la science politique est de mettre la situation et les options disponibles en perspective, ainsi que de dégager une vue plus holiste incluant l'incidence des mesures envisageables sur le corps social, elle permet de franchir les obstacles auxquels ne résiste pas la solution technicienne.

Conclusion

Nous avons tenté ici de réfléchir à la position de l'expertise politologique sur la scène publique, à partir d'une problématique technique à première vue : la mobilité. Nous avons tenté de savoir quelle place la science politique peut occuper dans le débat public, en choisissant des questions techniques, où, par définition, les sciences dures se taillent la part du lion de l'expression scientifique.

Nous avons posé le cadre de notre pensée en positionnant les autres savoirs scientifiques par rapport à la mobilité, et avons découvert que très tôt, les ingénieurs du trafic vont

³⁹ Pierre Favre, *Comprendre le monde pour le changer. Epistémologie du politique*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005, p. 359.

⁴⁰ Peter Weingart, « Expertise scientifique et responsabilité politique. Les paradoxes de la science en politique », in Bénédicte Zimmermann (éd.), *Les sciences sociales à l'épreuve de l'action. Le savant, le politique et l'Europe*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme (coll. 'Dialogiques'), 2004, pp. 98-99.

⁴¹ Pierre Favre, *Comprendre le monde pour le changer*, p. 369.

monopoliser les ressources de l'action publique, en liant leur existence comme strate professionnelle aux flux. Flux qui ont subi un processus de rationalisation et déshumanisation. Les autres disciplines envisagées n'ont pas lié leur destin à la domination de l'administration de l'aménagement du territoire comme les premiers. Leurs recherches, à l'aide de modèles économétriques, d'outils économiques ou sociologiques, se révèlent importantes pour l'action publique. Elles procurent en effet une compréhension relativement précise des pratiques de déplacements de la population, et du rôle de certains instruments économiques et des représentations pour le choix de ces déplacements. Néanmoins, des limites se font jour quant à la mobilisation de l'analyse purement descriptive. Des problèmes d'échantillon, d'échelle, de variables culturelles et les nouvelles tendances démographiques doivent être résolus en faisant appel aux sciences humaines.

A côté de ces disciplines, la science politique s'intéresse aux défis que pose la mobilité à la segmentation administrative. Les innovations qui ont vu le jour, pour insuffler une nouvelle gouvernance et transcender cette sectorisation, font l'objet de toutes les attentions. En outre, l'évaluation de l'action publique met en avant les effets sur le corps social, de modifications des potentialités de déplacements.

Il devient donc clair que l'évaluation des politiques de mobilité est nécessaire, que des valeurs autres que rationnelles doivent être prises en compte et que la formulation de nouvelles politiques de mobilité requiert de la transversalité. Autant de tâches pour lesquelles la science politique gagnerait à trouver une place sur la scène publique. Combinée avec d'autres disciplines scientifiques, elle peut offrir une analyse plus holiste et à plus long terme que les scientifiques travaillant sur la faisabilité technique de l'aménagement du territoire, par exemple.

Malgré l'utilité de l'expertise politologique, les politologues montrent une frilosité certaine qui tient à leur réticence à se mouiller au jeu politicien. Or l'immixtion de l'expertise scientifique d'autres disciplines en politique est bien réelle. Et elle n'est pas sans équivoque : il est illusoire de penser que la défense de l'intérêt général ou la vérité scientifique guide les positions des experts. Les intérêts particularistes ou corporatistes percolent leur expertise. La neutralité, celle-là même qui freine le politologue à donner son avis, arguant qu'elle leur fait défaut, est revendiquée par les 'experts' scientifiques pour conseiller la décision politique. Dans l'exercice de la formulation de choix politiques, le politologue peut apporter une réflexion davantage holiste. Cela remédierait peut-être au tableau impressionniste des solutions techniciennes, privant la réflexion de controverse – sous le couvert de la rationalité.

Quelques écueils restent à mentionner à l'issue de cette réflexion. Nous nous sommes efforcée d'éviter l'écueil du 'chauvinisme disciplinaire' dans cette discussion. Par contre, il ne nous a pas été loisible de nous étendre sur la question de la normativité qu'inclut la participation au débat public. Loin de nous l'idée de vouloir faire de notre science une tribune politique. Nous espérons avoir montré au lecteur qu'il était ici davantage question de faire un peu de place pour la science politique sur la scène publique, car elle peut utilement contribuer au débat mais n'en est que trop absente. Cette question mérite d'être approfondie dans des recherches ultérieures. Il serait également intéressant de poursuivre notre réflexion en l'étendant aux pratiques anglo-saxonnes de la discipline, que nous avons largement passé sous silence. En effet, il est fréquent d'observer un va-et-vient entre fonctions académiques et politiques outre-Atlantique. La science politique y jouit très certainement d'une visibilité bien différente de chez nous.

Enfin, récemment, le ministère français des transports a mis sur pied le 'réseau francophone socio-économique des transports' afin d'engager un dialogue interdisciplinaire

sur les questions de transports. Depuis 2002, il associe des centres de recherches basés dans la francophonie, et suscite le dialogue interdisciplinaire. Doit-on y voir le signe du désenclavement du débat sur la mobilité et de la volonté de sortir de la logique technicienne de la part de l'Hexagone ?

Références

- CIRILLO, C., CORNÉLIS, E., HUBERT, J.-P., TOINT, P., « Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après ? », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 111-121.
- COMMISSION EUROPÉENNE, « Attitudes on issues related to EU Transport Policy. Analytical report », *Flash Eurobarometer*, n° 206b, Bruxelles, Juillet 2007.
- COPPE, A., GAUTIER, A., « Régulation et concurrence dans le transport collectif urbain », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 65-75.
- DE BORGER, B., PROOST, S., « Vertical and horizontal tax competition in the transport sector », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 45-63.
- DE PALMA, A., FONTAN, C., KHATTAK, A., « Analysing work departure time variability in Brussels », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 89-110.
- DOBRUSZKES, F., FOURNEAU, Y., « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois », *Brussels Studies*, n° 7, 2007, 19p.
- FAVRE, P., *Comprendre le monde pour le changer. Epistémologie du politique*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005, p. 359.
- GUDMUNDSSON, H., « Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176, juin 2003, pp. 221-242.
- HALLEUX, J.-M., « Evolution des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus », *L'espace géographique*, vol. 30, n°1, pp. 67-80.
- HALLEUX, J.-M., « Les forces centrifuges de la mobilité facilitée, le système des quotidiennetés urbaines et la recomposition des espaces urbains », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 201-216.
- HENRY, E., « Gigantisme métropolitain et gestion des transports à Sao Paulo », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 409-420.
- HUBERT, M., « Organiser la mobilité quotidienne : quelques réflexions au départ des aménagements réalisés pour l'Expo '58 à Bruxelles », *Colloque : Ordonner, organiser et occuper l'espace urbain : Rôles et actions des groupes dominants dans la ville (18e-20e siècle)*, Bruxelles, 7 mars 2008.
- JEMELIN, C., « La qualité de service dans les transports publics : représentations sociales et dynamique urbaine », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 137-155.

- JOIGNAUX, G., VERNY, J. « Transport de marchandises et croissance : la problématique du couplage / découplage », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 5-12.
- JOURQUIN, B., « Estimation de l'impact de l'internalisation des coûts externes du trafic de fret interurbain en Belgique », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 77-87.
- JOURQUIN, B., LIMBOURG, S., « Localisation de terminaux de fret inter-modaux en Europe : un modèle stratégique », *Séminaire GRT*, Namur, 7 mai 2007.
- JOUBE, B., LEFÈVRE, C., « De la gouvernance urbaine au gouvernement des villes? Permanence ou reconfiguration de l'action publique en Europe », *Revue Française de science politique*, vol. 49, n°2, 1999, pp. 835-853.
- JOUBE, B., LEFÈVRE, C. (éds.), *Métropoles ingouvernables. Les villes européennes entre globalisation et décentralisation*, Paris, Elsevier (coll. SEPT), 2002.
- JOUBE, B. (éd.), *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan (coll. 'Logiques politiques'), 2003.
- KAUFMANN, V., « La mobilité comme capital ? », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 25-41.
- KAUFMANN, V., MONTULET, B., « Mobilités spatiales et fluidités sociales », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 9-21.
- LANNOY, P., « La mécanique des flux : l'ingénierie du trafic routier comme politique d'intégration », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 99-119.
- LE GALÈS, P., *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po (coll. « Académique »), 2003.
- LE GALÈS, P., ZAGRODZKI, M., « Cities are Back in Town : the US/Europe Comparison », *Cahier du Pôle Ville*, n° 05/06, 2006, 35p.
- LE GALÈS, P., LORRAIN, D. « Gouverner les très grandes métropoles ? », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 305-317.
- LOMME, R., « La réforme des transports publics urbains à l'épreuve de l'intégration du secteur informel », *Afrique contemporaine*, n° 210, 2004, pp. 79-94.
- LOMME, R., VIRCOULON, T., « La régulation des transports informels à l'épreuve de la 'guerre des taxis' collectifs en Afrique du Sud », *Afrique contemporaine*, n° 218, 2006, pp. 119-140.
- LORRAIN, D., « Gouverner 'dur-mou' : neuf très grandes métropoles », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 447-454.
- MACHARIS, C., DE WITTE, A., « The impact of 'free' public transport: the case of Brussels », *Séminaire GRT*, Namur, 5 février 2007.
- MADRE, J.-L., « La concurrence entre l'automobile et les transports publics pour les déplacements locaux », *Transport, Urbanisme, Planification*, n°7, pp. 113-131.

- MAYERES, I., PROOST, S., « Towards better transport pricing and taxation in Belgium », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 23-43.
- MIGNOT, D., « Transport et justice sociale », *Reflets et perspectives*, vol. XLIII, n°4, 2004, pp. 123-131.
- MONTULET, B., « Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 43-69.
- NASSAUX, J.-P., « Débats parlementaires bruxellois (1999-2004) I. Les réactions communautaires, la fiscalité et la mobilité », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 1837-1838, 2004, 76p.
- OFFNER, J.-M., « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires », *Annuaire des collectivités territoriales*, Numéro : *L'organisation territoriale de la France, demain*, 2002, pp. 169-183.
- OFFNER, J.-M., « Plans de déplacements urbains : bilan controversé », *Pouvoirs locaux*, n°53, juin 2002, pp. 47-49.
- OFFNER, J.-M., « Les Plans de Déplacements Urbains (1996-2002) », in PUMAIN, D., MATTEI, M.-F. (éds.), *Données urbaines*, Paris, Editions Anthropos (coll. « Villes »), 2003, pp. 379-386.
- PECQUEUR, B., LELOUP, F., MOYART, L., « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie Économie Société*, vol. 7, n°4, 2005, pp. 321-331.
- PINSON, G., « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue française de science politique*, vol. 56, n°4, août 2006, pp. 619-655.
- PIRON, O., « Vers une refondation des 'justifications' de la mobilité ? », in BONNET, M., DESJEUX, D., (éds.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF (coll. 'Sciences sociales et sociétés'), 2000.
- PUCHER, J., LEFÈVRE, C., *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, Basingstoke, MacMillan, 1996.
- SCHEIN, J., KASPER, B., « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens. L'approche fondée sur le mode de vie dans un contexte de déplacements quotidiens et de planification », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176, juin 2003, pp. 355-369.
- STERCK, A., « Financements de l'action publique et nouvelles formes de territorialité », in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 217-241.
- TERRIBILINI, S., VARONE, F., "Politiques publiques à incidence spatiale et discriminations sociales", in MONTULET, B., KAUFMANN, V. (éds.), *Mobilités, fluidités ... libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 243-278.
- TERRIBILINI, S., « De la distributivité des politiques régulatrices. Discriminations sociospatiales en matière de modération du trafic. Constat et causes. Illustration à l'aide des villes de Fribourg, Bienne, Neuchâtel et Saint-Gall ainsi que des communes de l'agglomération lausannoise », *Cahiers de l'IDHEAP*, n°151, 1995

- TERRIBILINI, S., *Fédéralisme, territoires et inégalités sociales*, Paris, L'Harmattan (coll. 'Logiques politiques'), 2001.
- WALSH, E., WARLAND, R., SMITH, D. C., "Backyards, NIMBYs, and Incinerator Sittings: Implications for Social Movement Theory", *Social Problems*, 1993, Vol. 40, n°1, pp.25-37.
- WANET, G., « La dérégulation des services publics et les parallèles à établir entre secteurs: télécoms, transports, énergie... », *Séminaire GRT*, Namur, 4 juin 2007.
- WEINGART, P., « Expertise scientifique et responsabilité politique. Les paradoxes de la science en politique », in ZIMMERMANN, B. (éd.), *Les sciences sociales à l'épreuve de l'action. Le savant, le politique et l'Europe*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme (coll. 'Dialogiques'), 2004, pp. 98-99.
- ZÉRAH, M.-H., « Gouvernance métropolitaine et pilotage de réseaux techniques : Le cas de la région métropolitaine de Mumbai (Bombay) », *Revue française d'administration publique*, n°107, 2003, pp. 395-408.