

**MOBILISATION DE LA POPULATION DANS LES POLITIQUES DE TRANSPORT :
UNE EXPERTISE D'USAGE ?**

Moretto Sabrina

Résumé

L'expertise technique a longtemps occupé une place centrale dans le domaine des transports. Mais, face à la montée de nouveaux enjeux urbains et environnementaux, cette expertise laisse peu à peu la place à de nouvelles expertises. Visant à comprendre les impacts de la participation de la population sur la politique des déplacements de la communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA), notre travail s'attache à mettre en exergue l'expertise allouable à la population.

Abstract

For a long time, technical expertise has occupied a central place in the field of transport. However, new expertises appear nowadays. Indeed, new urban stakes suppose that citizens must be implied into the decision. In this way, this article deals with mobilization of citizens for the transport policy of the agglomeration of Nice and reveals the citizen's expertise.

« Une nouvelle phase des politiques de transport est née : il ne s'agit plus d'adapter la ville et le territoire à la circulation mais d'insérer le transport dans un ensemble de décisions collectives, relevant des politiques urbaines, économiques et environnementales » (Bathélemy, 2002).

Les premiers documents caractéristiques des politiques de transport s'interrogent assez spécifiquement sur la question des circulations, à partir d'objectifs très sectorisés. C'est le cas notamment des documents tels que les études préliminaires d'infrastructures de transport (EPIT), les plans de circulation ou encore les dossiers de voirie et d'agglomération. Avec l'émergence de nouveaux enjeux urbains et environnementaux, les politiques de transport sont montées davantage en généralité. Préoccupations environnementales, limitation de l'automobile dans les centres urbains, intérêt pour des politiques dites durables, ces nouveaux enjeux permettent une nouvelle approche des politiques de transport, notamment au profit de systèmes décisionnels plus ouverts. En effet, les transports étant un instrument central de l'action publique, les politiques qui en résultent nécessitent une coordination entre les différents acteurs institutionnels, entre les acteurs institutionnels et les acteurs sociaux, mais aussi entre les acteurs aux territoires d'interventions différents (Offner et Pumain, 1996). Ainsi, en matière de décision publique liée aux politiques de transport, la concertation avec la population¹ n'est plus une pratique à défendre.

Si le système décisionnel s'ouvre à l'ensemble des acteurs territoriaux, il ne faut pas oublier que le domaine des transports s'inscrit traditionnellement dans une logique technocratique de l'action publique fondée sur les savoirs techniques des professionnels du transport. Cette expertise publique, appréhendée en tant qu'aide à la décision, ou tout du moins comme un éclairage pour une décision rationnelle, vient traditionnellement appuyer l'action publique par l'intermédiaire des grands corps de l'Etat ou encore par le biais de consultants externes à l'administration publique reconnus comme des spécialistes, comme des experts dans leur domaine professionnel (Lascoumes, 2005). Dans le domaine des transports, il s'agit concrètement des représentants du corps des ponts et chaussées, et plus généralement des ingénieurs en transport, des bureaux d'études spécialisés ou encore des consultants. Par conséquent, cette expertise scientifique et technique a longtemps fait consensus et a surtout placé la figure de l'expert au centre du processus décisionnel dans ce domaine (Kaufmann et Barbey, 2004).

Pour autant, l'émergence de nouveaux enjeux urbains modifiant les objectifs des politiques de transport comme le rapprochement du citoyen à la décision publique, accentuent l'idée que l'expertise conventionnelle, c'est-à-dire celle portée par les professionnels, ne semble plus suffisante, ou du moins elle semble peu à peu laisser la place à de nouvelles expertises. Dans ce cadre, les questions qui nous animent sont les suivantes : comment se mobilise la population au sein de l'arène participative ? Comment coexistent les savoirs savants et profanes ? Quelle expertise est allouable à la population ?

1. Evaluation de la concertation productive : l'exemple du PDU de la CANCA

1.1. Ouverture de l'analyse classique des politiques locales

Depuis ces dernières décennies, la participation des citoyens aux affaires publiques s'inscrit dans les actualités des mondes institutionnel et scientifique. Cette tendance pour la démocratie participative, que nous entendons comme étant « l'ambition politique de faire participer à la prise de décision l'ensemble de ceux qu'elle est susceptible d'affecter » (Blondiaux, 2008, p.96), a intéressé de nombreux chercheurs issus notamment des sciences politiques, et plus spécifiquement de la sociologie politique. Certains travaux se focalisent spécifiquement sur la procédure de concertation, avec des réflexions qui abordent les « arts-de-faire », ou encore l'appréciation des procédures : Vraie ou fausse concertation, bonne ou mauvaise concertation, l'idée étant de convenir de la bonne manière de faire de la participation. D'autres travaux considèrent que l'enjeu est davantage dans la compréhension de ce

¹ Nous appréhendons le terme de population à partir de son sens le plus large, c'est-à-dire à la fois comme un citoyen, un habitant, un riverain, un usager, un associatif, etc.

qui ressort d'une procédure participative, notamment en termes de contenu (Louvet, 2002). Ce concept de concertation productive change ainsi la focale d'analyse. Le regard ne porte plus sur les pratiques de la concertation, notamment en termes d'intensité démocratique (information / consultation / négociation) mais plutôt sur le processus de concertation, ouvert à la société civile et en attente de productivité.

Les travaux que nous avons mobilisés pour répondre aux interrogations de cet atelier s'inscrivent dans cette dernière approche. Ces travaux reposent sur une recherche action du PREDIT² dont l'objectif est d'évaluer la concertation productive instituée autour du plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA). En d'autres termes, l'intention de cette recherche est de s'intéresser à la fois à la procédure de concertation en tant que tel mais aussi à sa substance, c'est-à-dire à ce qui en est produit. Cette productivité substantielle, comme il convient aussi de l'appeler, permet de s'interroger sur les impacts de la participation de la population afin de comprendre de quelle manière la population peut influencer les prises de décisions, les orientations et les solutions retenues pour un projet ou une politique publique mise en débat. Aussi, en partant du principe que la population influence le projet mis en débat, nous considérons que la concertation est bien un lieu et un moment de production commune d'informations, à partir notamment d'un « mutualisme » entre savoirs savants et profanes.

A partir de ces orientations, nous nous sommes focalisés sur la procédure de concertation instituée autour du PDU de la CANCA.

1.2. La procédure de concertation instituée autour du PDU de la CANCA

La Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur est confrontée à une problématique complexe, en termes de déplacements : topographie contraignante, congestion automobile, offre de transports en commun inégalement développé. Dans ce contexte, l'agglomération s'engage sur différentes actions publiques comme la mise en œuvre d'un PDU communautaire, la mise en place d'une délégation de service public, ou encore la réalisation d'un réseau de tramway. Ces différentes actions visent notamment à lutter contre une dépendance à l'automobile très forte sur le territoire azuréen. Aussi, la politique des déplacements développée par la CANCA tend à changer les comportements en matière de déplacements.

Dans ce sens, la CANCA a fait le pari d'impliquer la société civile dans l'élaboration de sa politique des déplacements. La participation de la population aux groupes de travail pour le PDU communautaire en est d'ailleurs un exemple. Au travers de représentants issus du monde associatif, la société civile a donc été conviée à participer dès la phase amont du PDU communautaire. L'objectif étant de participer à la production du document de planification des déplacements devant être présenté ultérieurement en enquête publique. D'un point de vue formel, le processus d'élaboration instituée pour réaliser le PDU CANCA se caractérise donc par un large travail de collaboration entre acteurs institutionnels (CG, CR...), professionnels des transports (agence d'aménagements, bureaux d'études...), et associations pour représenter la société civile. Cette concertation s'est instituée autour de trois niveaux de participation. Les traditionnels comités de pilotage et comités techniques pour valider et sélectionner les propositions. Mais aussi des groupes de travail, définis en fonction des thématiques PDU, pour faire émerger ces propositions. C'est donc au niveau de ces groupes de travail qu'une mise en partage des connaissances, des savoirs savants et profanes, est donc possible. C'est donc à cette échelle de participation que nous avons porté notre attention.

Pour appréhender cette procédure participative, nous avons réalisé une grille de lecture de la concertation. Cette grille de lecture se fonde sur une vingtaine d'entretiens qualitatifs réalisés auprès des acteurs ayant participé aux réunions des groupes de travail, et nous permet d'appréhender les

² Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

tenants et les aboutissants de la procédure de concertation³. Parce que l'enjeu ne vise pas seulement à s'intéresser à la procédure en tant que tel mais parce qu'il réside davantage dans la mise en exergue des impacts de la concertation avec la population, nous avons dû réaliser une lecture transversale des différents documents issus de cette concertation (comptes-rendus des réunions de travail, document version provisoire, document version finale, etc.). Cette analyse documentaire nous a ainsi permis de mettre en exergue les impacts de la participation des associations sur le PDU CANCA.

2. Mobilisation de la population : entre parole, argumentaire et impacts

Pour appréhender la mobilisation de la population au sein de l'arène participative mise en place pour le PDU CANCA, nous proposons trois perspectives : la première perspective vise à considérer les modalités d'expression qui ont permis aux associations de faire valoir leurs propositions. La deuxième perspective tente d'appréhender le registre argumentatif mobilisé par les associations pour faire-valoir leurs propositions. Enfin, la troisième perspective s'attache à considérer la productivité substantielle de la concertation avec la population au travers des impacts de sa participation sur le projet de déplacements.

2.1. Les modalités d'expressions mobilisées par la population

La première perspective que nous souhaitons mettre en avant va nous permettre de s'interroger sur les modalités d'expression mobilisées par la population. Dans le cadre du PDU CANCA, et notamment dans le cadre du groupe de travail sur l'accessibilité et les modes doux, les associations se sont fédérées en un collectif associatif pour les modes doux. Entre l'association de cyclistes urbains VIVA06, les droits du piéton, ou encore la ligue contre la violence routière pour n'en citer que quelques unes, toutes les associations se sont retrouvées autour de cet intérêt commun pour le développement des modes doux en ville, et plus largement pour une meilleure qualité de vie en ville. Ce collectif a été initié pour ne faire entendre qu'une seule voix associative, avec comme intention « d'accompagner la réflexion des services administratifs communautaires concernant l'intermodalité et l'accessibilité aux modes doux dans la CANCA »⁴

Parce que ce collectif avait pour ambition d'émettre des propositions, leur réflexion a abouti à un document intitulé « Mobilités douces et intermodalités dans la CANCA : propositions soumises à la communauté d'agglomération Nice Côte-d'Azur pour faciliter l'accessibilité aux modes doux à la CANCA ». La réalisation de ce travail leur a valu une présentation lors de l'une des réunions sur les modes doux. Aussi, la constitution de ce collectif a permis aux associations de donner plus de poids à leur participation.

Le travail produit est reconnu par les autres participants comme un travail structuré et argumenté. Réalisé « à la manière des bureaux d'études », l'identification aux travaux des consultants a été faite par l'un des élus, ce qui n'a pas été sans gêner le chef de projet qui raconte « ça mettait le consultant un peu, avec une phrase de l'élu qui a dit « les associations sont parfois aussi bonne voire meilleure que les consultants » »⁵. La constitution de ce collectif associatif a donc permis aux associations d'émettre des propositions qui sont devenues des solutions pour le projet PDU. Ces impacts, que nous allons considérer dans le paragraphe suivant, ne sont pas seulement le fruit du collectif puisque certains sont issus d'individualités. Ces individualités étant l'expression, parallèlement, d'associations en leur nom propre.

³ Nous avons appréhendé la concertation sous trois angles : la démarche (objectifs, portage politique, sélection des participants), le processus (déroulement des réunions, prise de parole, rôle des participants), les aboutissants (axes de participation, productivité substantielle, expertise mobilisée)

⁴ Collectif « Modes doux », 2005, *Mobilités douces et intermodalité dans la CANCA. Propositions soumises à la CANCA pour faciliter l'accessibilité aux modes doux*, p.3

⁵ Entretien avec le chef de projet, juillet 2007.

2.2. Le registre argumentatif mobilisé par la population

Comme deuxième perspective, nous souhaitons nous focaliser davantage sur les arguments qui ont été mobilisés par les associations pour faire valoir leurs propositions. Ce registre mobilise deux types d'argumentaire : un argumentaire lié à la pratique et un argumentaire lié à leur mémoire locale.

2.2.1. Un argumentaire lié à la pratique

Le registre argumentatif mobilisé par les associations se réfère à leurs expériences et à leurs pratiques. Celles-ci sont tirées de l'usage qu'elles font d'un mode de transport ou encore du territoire. Aussi, les associations développent une connaissance fine du territoire au sens où elles portent une attention particulière aux « détails urbains ». Cette connaissance spécifique se traduit concrètement par de petites anecdotes. Par exemple, certaines personnes se focalisent spécifiquement sur la discontinuité des pistes cyclables. D'autres racontent les difficultés qu'ils rencontrent en prenant leur vélo dans le train. D'autres encore s'intéressent davantage aux problèmes de stationnement en centre ville. Aussi, les associations fondent leurs propos et forgent leurs argumentaires sur des détails issus de leurs propres expériences. Ce savoir-faire, même si il n'est pas reconnu par les autres participants comme une expertise en tant que telle, permet aux associations d'être considéré comme des « amateurs du terrain »⁶.

2.2.2. Un argumentaire lié à la mémoire locale

De manière générale, la population fait figure de garant de la mémoire « territoriale » et permet d'établir deux types de liens : un lien dans le temps et un lien entre les projets.

En effet, la population apparaît comme le garant d'un lien dans le temps puisque elle possède une empreinte beaucoup plus ancienne sur le territoire que les autres acteurs (élus et techniciens). Ces derniers sont en effet tenus par des fonctions aux temporalités plus brèves : l'élu est ainsi tenu par son mandat alors que le technicien est tenu par ses contrats professionnels. Cet ancrage territorial, plus marqué pour la population peut s'expliquer d'un point de vue conceptuel, à partir de la notion de sentiment d'appartenance à un territoire mais aussi de manière plus concrète, si l'on considère des déterminants caractéristiques de la sédentarisation d'une population comme l'accès à la propriété, ou encore la possession d'un contrat de travail à durée indéterminée. Par conséquent, au travers de la mémoire locale détenue par la population, celle-ci se fait le garant d'un lien dans le temps.

Par ailleurs, la population se fait aussi le garant d'un lien entre les projets. L'acte de participation étant souvent une marque d'engagement et de mobilisation, la population est souvent amenée à participer à la plupart des projets la concernant. Les associations ont en effet participé aux différentes expériences de concertation. Leurs discours permettent non seulement de faire le lien entre les aboutissants de chacun des projets auxquels elles ont participé, mais aussi de tirer certains apprentissages. « J'ai participé à toutes les réunions qui pouvaient se faire sur le plan du conseil général, départemental ainsi que sur le plan plus urbain et aussi local »⁷. Par conséquent, il semble donc que la population peut se mettre au service d'une plus grande cohérence territoriale, d'une plus grande cohérence entre les différents projets.

⁶ Entretien avec un élu, juillet 2007

⁷ Entretien avec un membre d'association de vélo, juillet 2007.

2.3. Les impacts de la concertation avec la population

Pour considérer la plus-value substantielle de la participation de la population, cette dernière partie nous amène à appréhender les impacts de la concertation avec la population. Ces impacts sont apparus de deux manières. D'une part, ils se caractérisent comme de nouvelles solutions pour le projet de déplacements. D'autre part, ils permettent aux associations de s'impliquer davantage dans la mise en œuvre des actions.

2.3.1. De nouvelles solutions pour le projet

La participation associative a permis d'insuffler de nouvelles solutions en réponse à des besoins. Concrètement, nous avons retenu deux exemples de solutions qui ont été initiées par des associations.

Premièrement, les associations ont permis d'insuffler de nouvelles modalités en faveur de l'intermodalité. Notamment en soulevant l'intérêt d'aménager de manière prioritaire les accès aux gares dans un rayon de deux à trois kilomètres. Si cette proposition se retrouve dans le document de planification, elle y est considérée de manière plus large. C'est-à-dire qu'il ne s'agit plus seulement d'améliorer le réseau cyclable mais plutôt d'améliorer l'ensemble des cheminements modes doux, puisque le document fait aussi référence aux piétons.

Deuxièmement, les associations ont apporté de nouvelles solutions en faveur du vélo, en se focalisant notamment sur les contresens cyclables ainsi que sur la possibilité d'une offre de vélos en gare. Pour promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport, les associations ont insisté sur l'idée d'autoriser systématiquement les contresens cyclables pour favoriser les cheminements courts. Cette proposition se retrouve ainsi parmi une série de préconisations d'aménagement proposées par le PDU. Si le principe des contresens cyclables, est un exemple de proposition porté par les associations, le principe des vélostations en est un autre. Il s'agit d'une offre de vélos disponibles en gare pour favoriser là encore l'intermodalité. Ce concept, repris dans le document de planification des déplacements, souligne l'enjeu de « créer une véritable politique de stationnement vélo CANCA et permettre ainsi le stationnement vélo de manière simple, pratique, accessible et sécurisée »⁸

2.3.2. Une implication dans l'action

La participation associative s'est aussi traduite dans « l'action », puisque certaines associations ont partagé leurs savoir-faire. Là encore, nous avons retenu deux exemples.

Premièrement, les associations sont désignées dans le PDU CANCA comme les maîtres d'ouvrage, au côté des communes, des actions de type plan de déplacements scolaires⁹. Pour cette action qui s'apparente à du ramassage scolaire, certaines associations ont déjà acquis un certain savoir-faire par l'intermédiaire notamment d'événement comme « Marchons vers l'école ». La mise en œuvre des plans de déplacements scolaires est donc déléguée à des associations qui peuvent être des associations spécialisées dans les modes alternatifs à la voiture, des associations de quartiers ou encore des associations de parents d'élèves.

⁸ CANCA - Direction Transports, 2006-2 *Plan de déplacements urbains communautaires- projet arrêté le 25 septembre 2006* p.35

⁹ Les plans de déplacements scolaires (PDES) permettent le ramassage scolaire par l'intermédiaire de modes alternatif à la voiture. Lorsque le ramassage se fait à pied, l'expérience s'appelle un pédibus. A vélo, il s'agit d'un Vélobus. Ce mode de ramassage scolaire reprend le principe d'un réseau de transport collectif. Des lignes sont ainsi créées au plus proche des domiciles des enfants, ponctuées d'arrêts permettant leur ramassage.

Deuxièmement, la réalisation de l'un des plans de déplacement d'entreprise (PDE) n'est autre qu'un travail préalable réalisé par une association. Les PDE sont issus d'une analyse des déplacements des employés d'une entreprise (généralement d'importants pôles générateurs de déplacements) pour permettre in fine des possibilités de transports alternatifs à la voiture comme le co-voiturage. Bien que ce travail soit généralement l'apanage des bureaux d'études, l'association GIR Maralpin a été en charge du PDE de l'université des sports de Nice. Cette capacité à pouvoir réaliser une analyse des déplacements s'explique notamment par la nature de l'association. En effet, le GIR Maralpin est un groupe interdisciplinaire de réflexion sur l'aménagement local. En tant que société savante, les actions menées par le GIR Maralpin prennent donc la forme de « prestations intellectuelles » qui les démarquent très nettement des autres associations locales. L'analyse des déplacements de la faculté des sports de Nice a donc été confiée au GIR Maralpin notamment parce qu'ils avaient déjà réalisé des études sur les déplacements et les modes doux.

3. L'expertise de la population : une expertise d'usage au profit de nouveaux enjeux

A partir de l'exemple du PDU CANCA, nous sommes amenés à avancer l'idée que l'expertise conventionnelle, traditionnellement portée par des professionnels du transport, est face à la montée d'une expertise dite d'usage. Cette expertise, attribuée aux habitants, s'appuie sur leur vécu, leur expérience du quotidien. C'est notamment la définition qu'en donne Yves Sintomer en soulignant qu'« il s'agirait de reconnaître aux citoyens un statut « d'experts de leur quotidien »¹⁰. En d'autres termes, il s'agit de considérer l'expertise d'usage comme une expertise du quotidien fondée notamment sur des savoir-faire liés à la pratique et à l'usage d'un territoire et des composantes qui le constitue (équipements, infrastructures, services publics...).

Cette expertise d'usage semble d'ailleurs se corrélérer à une nouvelle approche des déplacements et à de nouveaux enjeux en termes de mobilité. En effet, et comme nous l'avons déjà souligné en introduction de ce papier, les transports ont longtemps été synonymes de grands projets d'infrastructures, et les interventions des ingénieurs en transport étaient l'occasion de réaliser des calculs de structure et de dimensionnement. Si ce constat est toujours valable, la nouvelle phase des politiques de transport, pour reprendre Jean-Roland Barthélemy, ouvre sur de nouvelles approches. Aujourd'hui, c'est bien de vélos en libre service dont il est question, d'espaces partagés ou encore de « code de la rue ». Nettement moins orientées sur les performances technologiques des systèmes de transport, ces nouvelles approches semblent donc pouvoir laisser plus de place à une expertise dite d'usage. D'ailleurs, l'expérience du PDU CANCA apparaît comme un exemple de mobilisation de la population sur le thème des modes doux : « Les associations étaient très présentes sur les modes doux, [...] Les élus et les techniciens parlaient surtout de circulation de voitures, de fret, de camions. Le monde associatif était là pour aérer tout ça et parler d'autres choses : vélos, piétons et d'avenir »¹¹. Les associations sont donc apparues très investies sur ce sujet, apparemment encore nouveau pour la CANCA et reconnu par les participants comme l'avancée du projet PDU. Ce sont donc les associations qui ont porté cette thématique dont l'objectif est d'initier un changement des comportements et des habitudes de déplacements.

Conclusion et mise en perspective

En s'interrogeant sur la plus-value substantielle de la participation de la population au projet de déplacement de la CANCA, nous avons pu montrer que la population mobilisée une expertise susceptible d'intervenir à la fois dans la définition des besoins, en participant au diagnostic, mais aussi dans la mise en œuvre en s'impliquant directement dans l'action. Cela nous amène à penser que l'expertise mobilisée par la population peut être à la fois considérée comme une assistance à maîtrise

¹⁰ Sintomer Yves, 2006, « Du savoir d'usage au métier de citoyen », *Territoire* n°471, Octobre 2006.

¹¹ Entretien avec un technicien

d'ouvrage et comme une assistance à maîtrise d'œuvre. Cette caractérisation, volontairement « caricaturale » permet notamment de renforcer l'idée que la population, que nous considérons à la fois comme le citoyen, l'utilisateur, l'habitant, le riverain, l'associatif, etc., fait figure d'un profil type à la fois capable d'aider dans la définition des besoins que dans l'action. Ce profil, elle le légitime notamment pour deux raisons. D'une part, parce qu'elle pratique, arpente et connaît son territoire, ainsi la population est porteuse d'un savoir-faire local. D'autre part, résidente et riveraine la population offre au projet une mémoire locale. Experte du quotidien, la population mobilise donc une expertise dite d'usage.

A l'interface entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, la population apporte ce que certains nomment la maîtrise d'usage. Cette prise en compte de la maîtrise d'usage s'inscrit donc dans un contexte largement caractérisé par une exigence plus forte de faire participer la population aux choix publics la concernant et donc par une mutation de l'action publique, de plus en plus polycentrée. La reconnaissance de cette maîtrise d'usage dans les processus de décision se fait donc dans une dynamique de changement du mode de gouvernance, insistant sur la coopération des acteurs et la nécessité de construire ensemble les choix publics. Concrètement, de nombreux espaces participatifs ou méthodes d'intervention cherchent à donner aux habitants l'occasion de formuler individuellement et collectivement cette maîtrise d'usage : conseils de quartier, urbanisme participatif (exemple : ateliers d'urbanisme, ateliers de l'avenir), certains jurys citoyens allemands et espagnols, etc. Cependant, l'écart entre la rhétorique participative valorisant le recours à la maîtrise d'usage et les pratiques politico-administratives réelles, encore fortement hiérarchiques, sectorisées et segmentaires reste fort. Réfléchir sur la maîtrise d'usage c'est donc réfléchir à un nouveau statut pour la population. Statut qui lui permettrait de légitimer et de faire reconnaître son expertise.

- BIBLIOGRAPHIE -

Barthélemy JR. (2002), « De la complicité à la vertu : démocratisation du débat sur les transports », Métropolis, n°108-109, pp. 46-51

Blondiaux L. (2008), *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Seuil, Paris.

Kaufmann V. et Barbey J. (2004) *Politique des transports : un état des lieux de la recherche*, Rapport final DRAST / PREDIT.

Lascoumes P. (2005), « Expertise et action publique », *Problèmes politiques et sociaux*, n°912, pp. 5-8

Louvet N. (2002), « La concertation publique dans les PDU. Une production d'expertise ? », Métropolis, n°108-109, pp. 88-90

Offner JM. et PUMAIN D. (1996), *Réseaux et Territoires, Significations croisées*, Edition de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Trépos JY. (1996), *La sociologie de l'expertise*, PUF, Paris.