

Séminaire Évaluation des politiques publiques (EPOP)
4 mai 2023

DÉBAT PUBLIC ET ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES PROJETS : 25 ANS DE RECHERCHE DE COMPLÉMENTARITÉS

Jean-Michel FOURNIAU
Dynamiques économiques et sociales des transports

Introduction : Théorie économique et démocratie

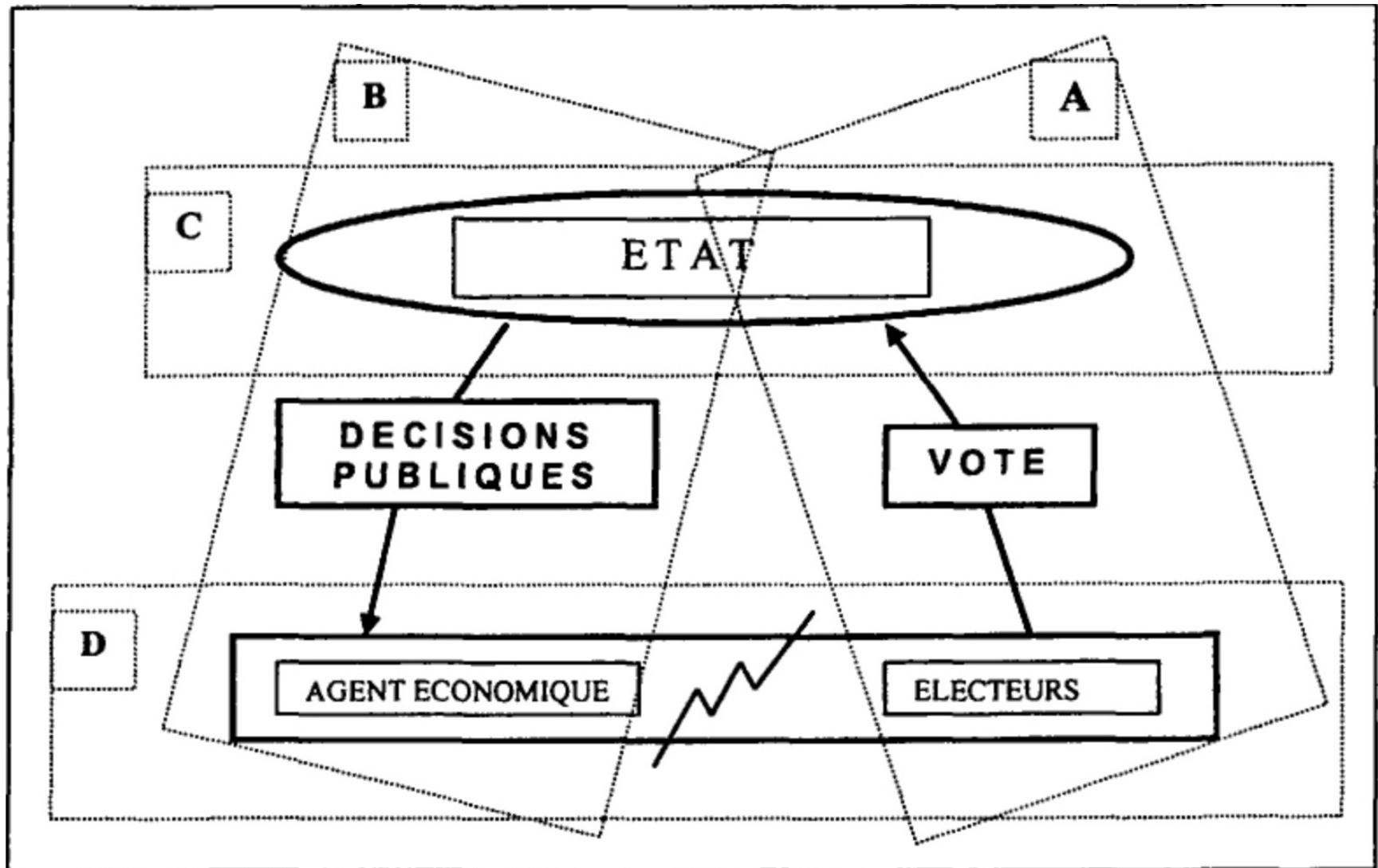
2

- Le cœur universel de la démocratie n'est pas le vote mais le débat public (Amartya Sen*), qui renvoie à l'exercice de la raison publique (Rawls, Habermas)
- Les rapports entre théorie économique et démocratie soulignent une double opposition :
 - ▣ **Agrégation / Délibération** : Les théories délibératives indiquent qu'il n'y a que 3 manières de prendre une décision : *arguing, voting, bargaining* (J. Elster, 1998). La théorie économique s'est intéressé aux deux dernières, qui mettent en jeu des procédures d'agrégation.
 - ▣ **Délégation / Participation** : la figure d'un « dictateur éclairé » introduite par l'analyse économique tend à l'extrême le principe de délégation que suppose le gouvernement représentatif (Manin, 1995) et s'oppose à celle du citoyen actif et éduqué que suppose la participation politique.

* Voir 1999, "Democracy as a universal value", *Journal of Democracy*, vol. 10, n° 3, p. 3-17, ou 2005, *La démocratie des autres. Pourquoi la liberté n'est pas une invention de l'Occident*, Paris, Payot et Rivages (Manuels Payot).

Économie et démocratie : Un modèle de démocratie sous-jacent

3



Économie et démocratie : Un modèle de démocratie sous-jacent

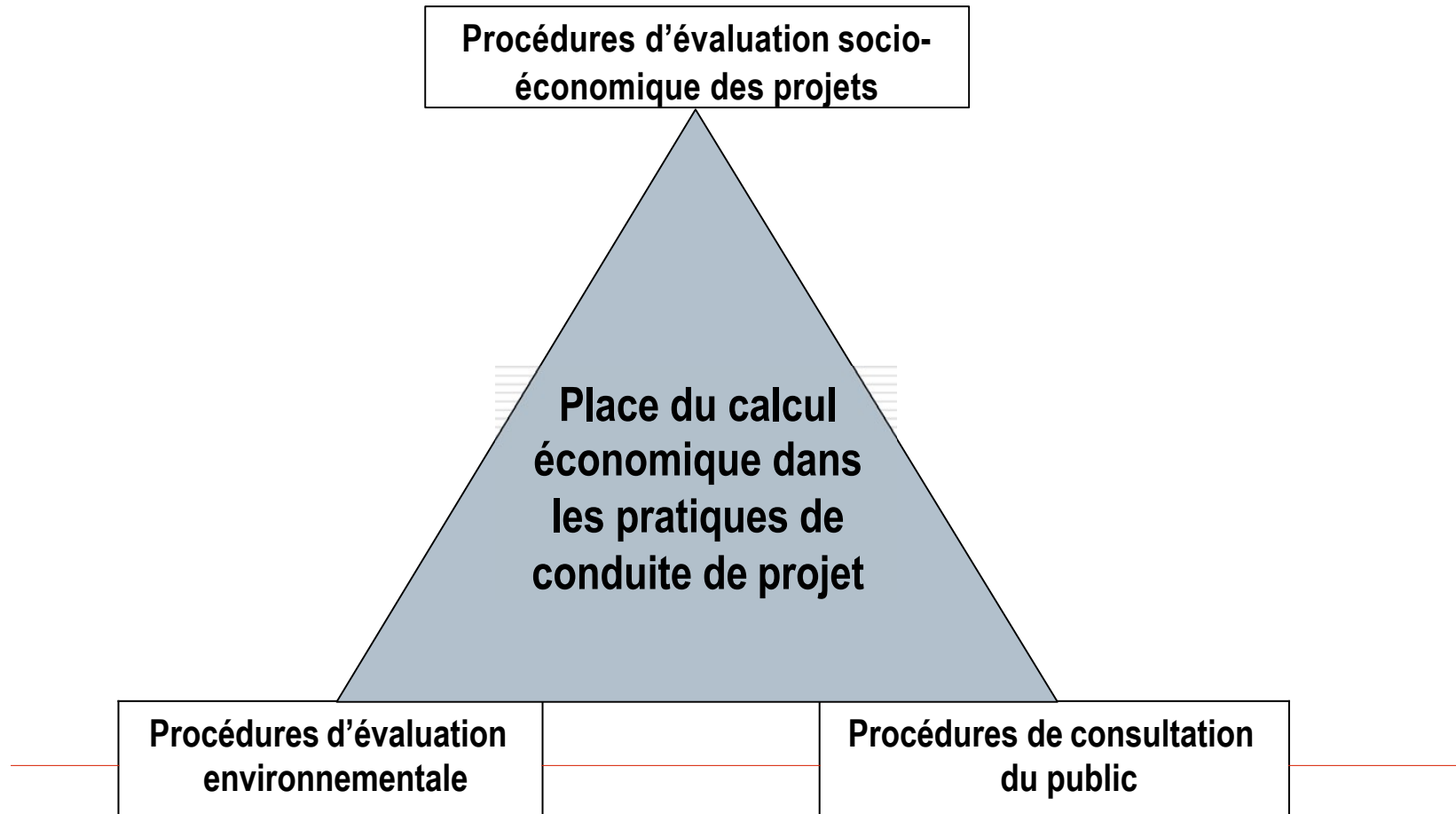
4

- A : Les travaux portant sur la démocratie en économie ont en commun d'aborder la question par le biais de l'agrégation des préférences. Deux grands courants de pensée abordent cette question, le *social choice* (Arrow et le théorème d'impossibilité,...) et le *public choice* (Downs,... et le théorème de l'électeur médian).
- B : Les travaux d'analyse économique, dont le calcul économique
- C : La théorie des contrats (Jean-Jacques Laffont et Jean Tirole,...) mais question spécifique d'application à la politique : comment expliciter le contrat entre gouvernant et gouvernés, et l'intérêt général.
- D : Les travaux sur l'électeur (Buchanan et Tullock et *public choice* ensuite) : la rationalité, telle qu'elle est appliquée au consommateur dans la théorie économique peut être étendue de manière profitable à l'étude des comportements politiques. L'*homo oeconomicus* serait aussi *homo politicus*.

Source : G. Hollard, « Présentation. Les économistes et la démocratie. Qu'a-t-on appris depuis Schumpeter », *Cahier d'économie politique*, juillet 2004.

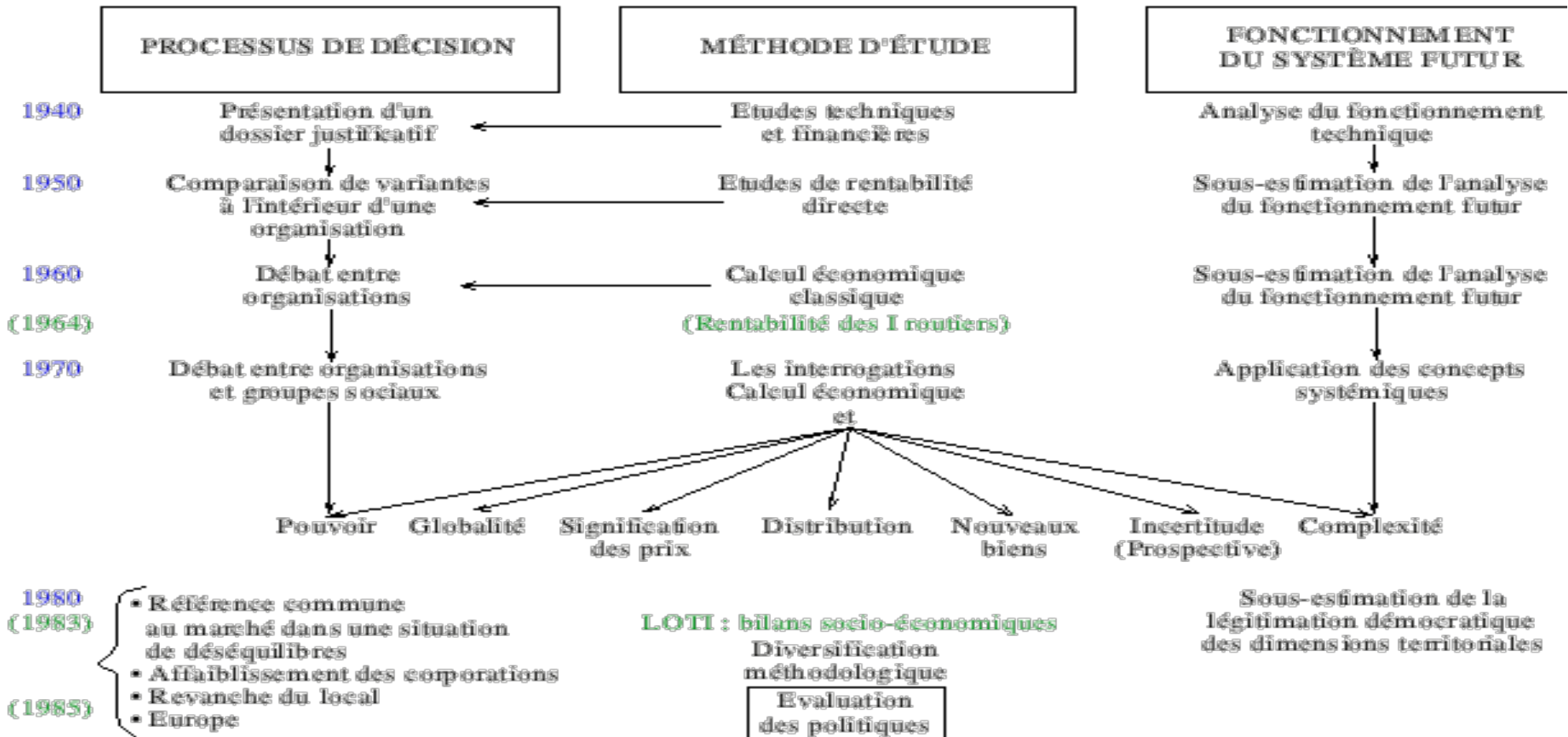
I. Une place diversifiée du calcul économique dans les pratiques de conduite des projets en Europe

5



Une lecture de l'évolution du calcul économique (J. Lesourne, 1978)

6



Jacques Lesourne « Le calcul économique est-il périmé ? », *Transports* n° 238, décembre 1978 (n° consacré au thème « Grands projets de transports et décisions »).

Trois périodes pour prolonger le schéma

7

- Début des années 1980 : la LOTI et la prise en compte multi-critères des effets externes ; GDR Réseaux et critique des effets structurants
 - Début des années 1990 : début de la déréglementation européenne (directive 1991/440 sur les chemins de fer) et définition des services d'intérêt économique général et bataille sur la notion de service public dans les réseaux (groupe X-réseau) ; rapport Boiteux I (1994) ; premières réflexions sur transports et environnement ; conflit du TGV Méditerranée ; réflexions CGPC sur le débat public et la légitimité des décisions ; loi Barnier (1995) et mise en place de la CNDP.
 - Début des années 2000 : rapport Boiteux II et directive du CGPC sur calcul économique et débat public (2001) ; CNDP devient une AAI (2002) => « Les dimensions critiques du calcul économique » (PREDIT 2004-2007).
-
- Depuis 2010 : la montée des questions écologiques => incertitudes et complexité accrues, approches systémiques, mais un processus de décision pour les infrastructures (COI...) peu modifié.
 - Transformations des conflits d'aménagement : refus du monde qui va avec les projets

Depuis la LOTI, l'évaluation du choix des investissements dans la loi

8

- Art. 14 de la LOTI (30/12/1982) : *« Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. »*
- Développement des méthodes multicritères pour prendre en compte les effets externes, notamment dans les instructions des méthodes d'évaluation des investissements routiers (1986...), , en cohérence avec l'idée des bilans.
- Rapport Boiteux I (1994) remet en cause l'usage des méthodes multicritères : manque de cohérence, doubles comptes. Le calcul économique, malgré ses insuffisances et les critiques qui lui sont adressés, reste ce qu'il y a de mieux pour évaluer les projets (instructions de 1995 et 1998)

Avis du CGPC sur la place du calcul économique dans le processus de décision (2001)

Avis 24 octobre 2001 sur les suites à donner au rapport Boiteux II

« Le CGPC réaffirme à la fois que le bilan socio-économique est un indicateur irremplaçable de cohérence dans le processus de décision publique et que les modalités de l'évaluation économique doivent être revues pour mieux s'articuler avec les développements du débat public au sens large quelle qu'en soit la forme.

Le débat public doit être considéré comme le révélateur, et le lieu d'amélioration de l'acceptabilité sociale des projets. A ce titre, le CGPC recommande que tout projet d'infrastructure de transports fasse, même quand la loi ne l'exige pas formellement, l'objet d'un débat sous une forme appropriée

L'évaluation socio-économique est donc indispensable, dès le départ, comme indicateur d'utilité sociale pour la collectivité et de cohérence pour la décision publique.

Dans ce contexte, le CGPC recommande de distinguer dans le processus d'élaboration décision du projet deux étapes caractérisées comme suit.

- 1. La première étape serait celle du débat public “ d'amont ” couplé à une estimation socio-économique approchée. Même s'il serait illusoire d'établir un bilan monétarisé dès cette étape, sauf sous la forme d'une ébauche préliminaire, le CGPC observe il n'en est pas moins souhaitable de disposer d'une première estimation approchée et de la communiquer le plus tôt possible, puis de la faire évoluer au fil de la procédure de concertation et du processus du débat public.
- 2. Dans la seconde étape, l'évaluation économique devrait progressivement s'affiner pour aboutir, une fois précisées les caractéristiques du projet et de ses principales variantes, à un calcul du bilan socio-économique selon les préconisations détaillées des rapports BOITEUX. »

Les dimensions critiques du calcul économique (PREDIT, 2004-2007)

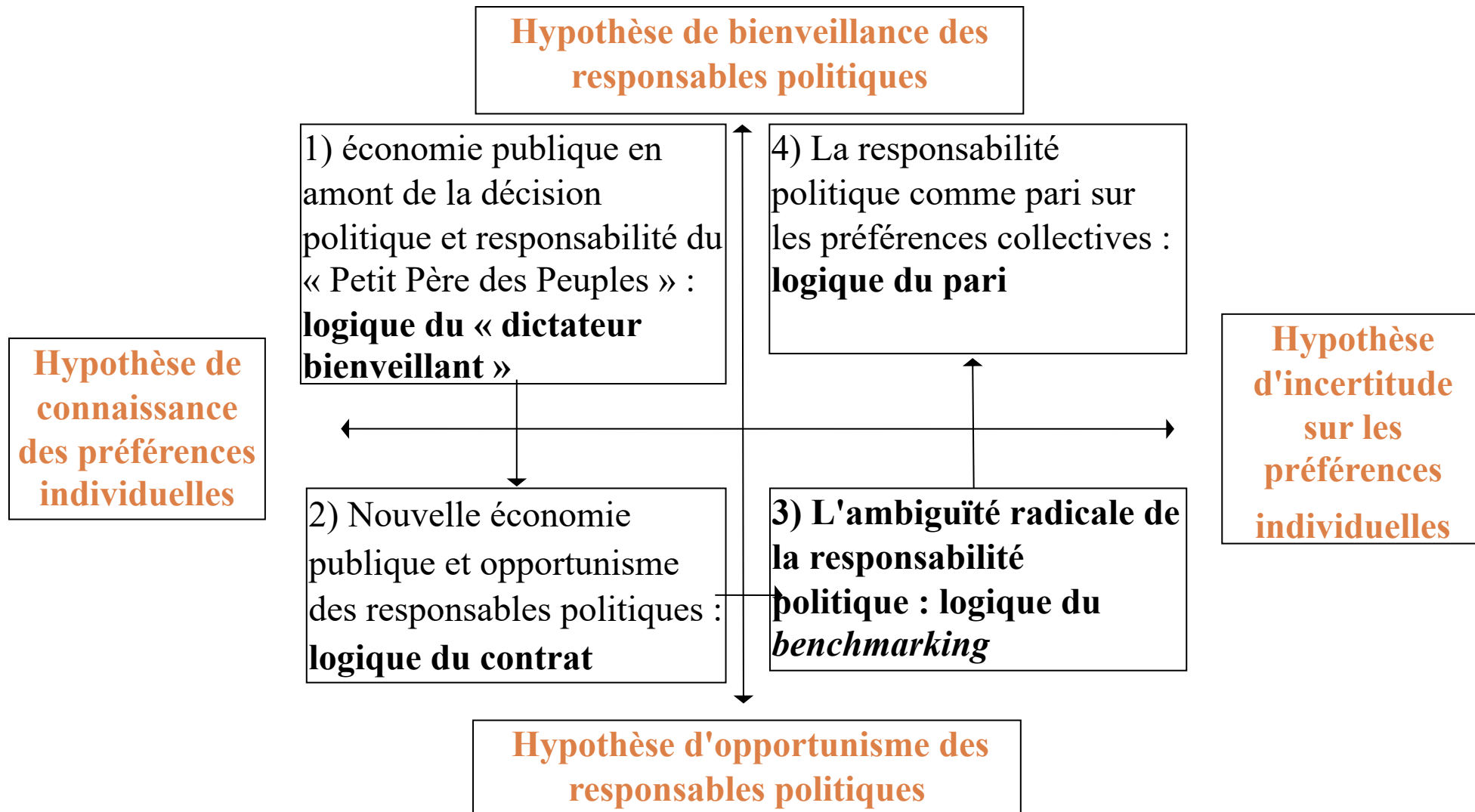
10

Articuler le calcul au processus de décision

- Les approches de l'acceptabilité
 - Dans le cadre de la théorie du surplus : la théorie de l'amertume (augmentation du surplus net = augmentation de l'acceptabilité) (Claude Abraham et Vincent Piron, « Amertume et acceptabilité des péages », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 40/2001 - Pages 53-77)
 - Dans le cadre d'une théorie de la justice (acceptabilité = processus comparant des procédures d'allocation de ressources) (cf. Ch. Raux et al., « Les figures de l'acceptabilité », in Joël Maurice, Yves Crozet. *Le calcul économique dans le processus de choix collectif des investissements de transport*, [Economica](#), pp.432-454, 2007, Coll. Méthodes et Approches, [\(halshs-00197512\)](#))
- Valeur d'information et processus de décision (Claude Henry)
- ⇒ Toutes ces approches restent dans une logique agrégative et délégative
- ⇒ Recherche d'une alternative avec les approches multi-critères d'évaluation socio-économique (ESE) des projets, au-delà des analyses coûts-avantages (ACA).

Les quatre « registres » du politique en réponse à l'incertitude sur les préférences

D'après Y. Crozet et L. Guihéry, 2001, Les économistes sur la piste du politique, *Politique et management public*, volume 19, n° 3, pp.37-54.



II. Les rapports entre évaluation socioéconomique et débat public

13

- Le rôle joué par la CNDP relance donc la question de l'articulation débat public et évaluation socioéconomique (ESE)
- Maintenir la rationalité du calcul économique dans le processus du débat public (cf. avis CGPC de 2001) implique de lui donner un nouveau rôle : aide à la mise en débat autant qu'aide à la décision.
- Pour G. Mercadal (vice-président CNDP, ex vice-président CGPC), cela suppose de **distinguer acceptabilité et utilité**, pour ne plus les opposer comme dans toute l'histoire de la décision en France, mais pour les articuler :
 - ▣ le débat en amont révèle l'acceptabilité de la décision envisagée,
 - ▣ alors que l'évaluation mesure son utilité dans la concertation en aval.

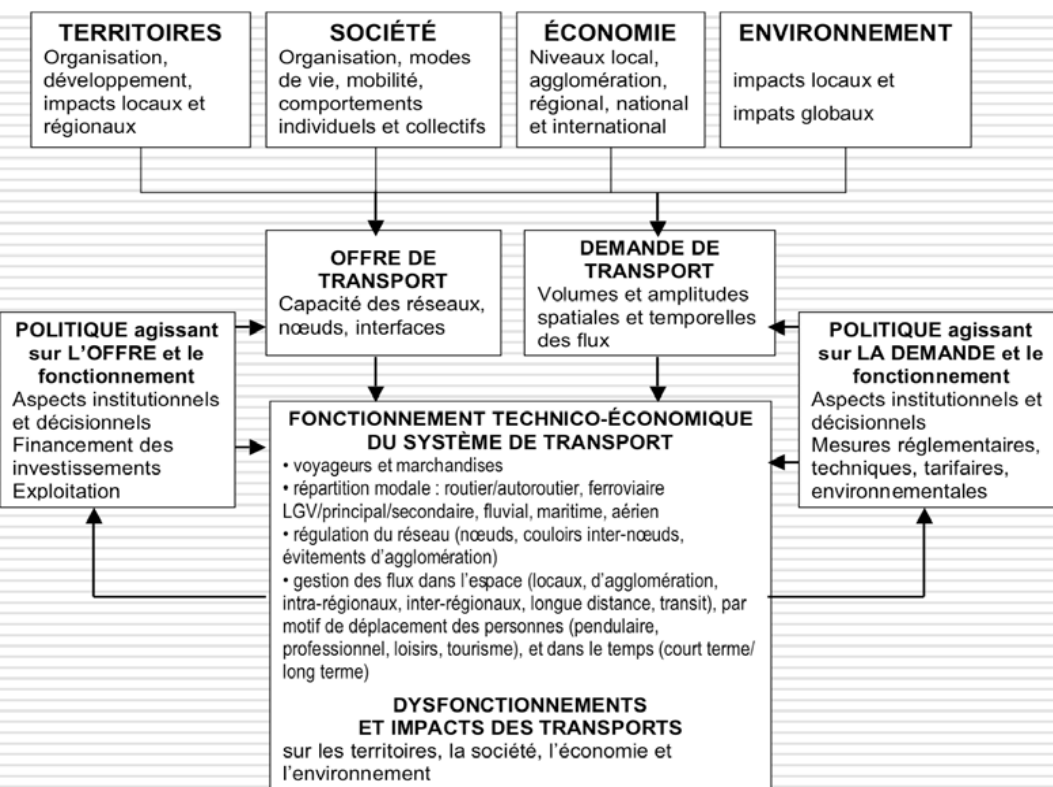
Constats dans les débats

14

- Dans les dossiers soumis à débat : **Prévisions de trafics** chiffrées mais sans que les modèles soient soumis à discussion => donc contestables,
- Poids dominant de la **valeur du temps** dans la rentabilité socio-économique malgré l'affirmation de l'importance d'autres aspects du dossiers => comment les prendre en compte dans le calcul à la mesure de leur importance dans la décision,
- **Irréversibilité locale de certains impacts** des infrastructures (destruction d'un écosystème, etc.) dont ne peut rendre compte la monétarisation des effets externes qui repose, au contraire, sur l'hypothèse de leur compensation globale (et présuppose la réversibilité du temps)
- Problèmes de **cohérence des hypothèses** faites pour différents projets concernant un même région, et absence de cadres de raisonnement intégrant à un horizon de long terme l'ensemble des projets définissant un programme territorial,
- Pas de prise en compte des **systèmes d'acteurs territoriaux** (ex. du débat de La Réunion : tram-train vs autocar sur voie dédiée).
- Alors que le débat fait remonter les questionnements vers l'amont, vers les « **options premières** », le calcul économique formalise d'abord une logique sectorielle.

Deux grandes représentations de l'action publique dans les transports

15



D'après un schéma de Philippe Bovy (EPFL) pour la CPDP VRAL (2006)

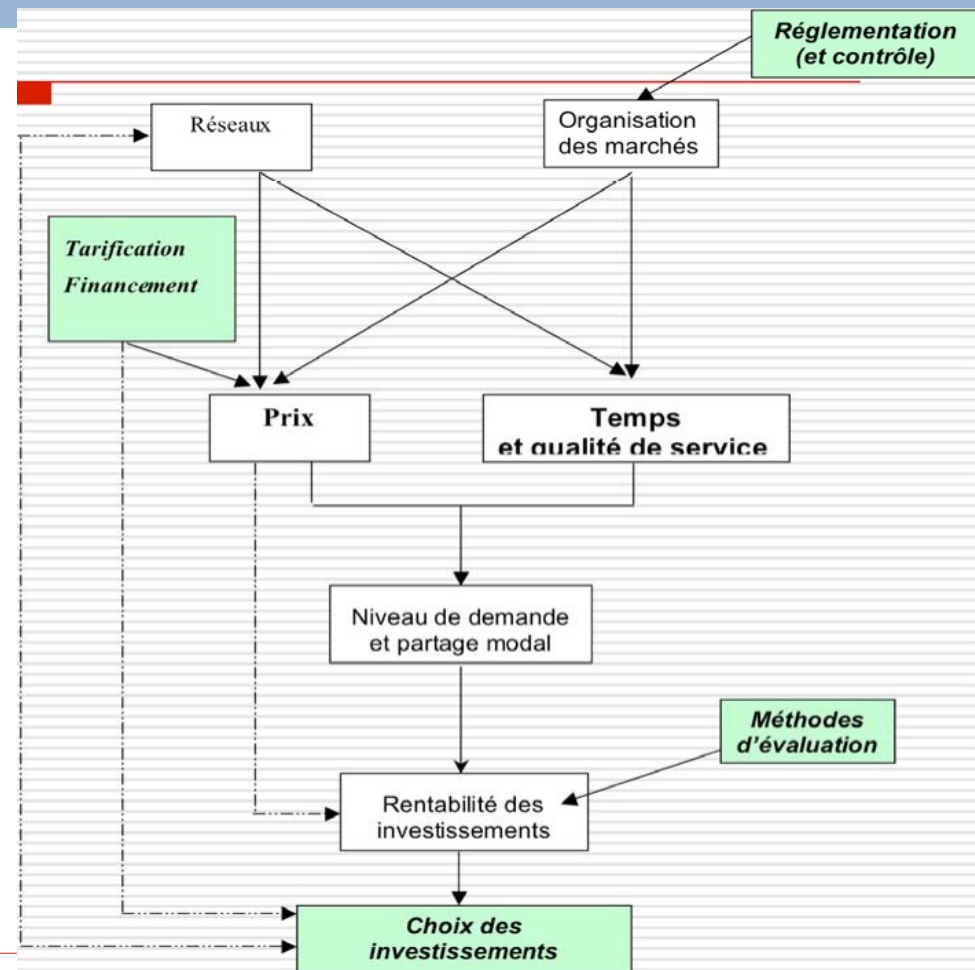


Schéma d'Alain Bonnafous (*Pour une cohérence stratégique des transports*, La Documentation française, 1993)

Trois passerelles entre débat public et évaluation socioéconomique :

1/ pour les économistes sectoriels

16

- Le débat public permet, par la formation, une formulation des préférences individuelles ou collectives
- Les économistes une fois ces préférences établies peuvent imaginer des calculs ou méthodes afin de les « ré agréer » pour obtenir une décision « optimale »
- Donc on peut effectuer les calculs d'acceptabilité qui enrichissent l'utilité

Trois passerelles entre débat public et évaluation socioéconomique

2/ Note CGPC

17

G. Mercadal indique trois passerelles entre débat public et ESE :

- L'acceptabilité révélée par le débat dessine le domaine des variantes commensurables, celui où cela a un sens pour la société de mesurer avantages et inconvénients ;
- Les groupes et leurs enjeux révélés par le débat structurent les effets distributifs du projet, les gagnants et les perdants. L'ESE devient alors une aide à la concertation avec chacun de ces groupes;
- Réciproquement, l'ESE fournit au débat une approche de l'utilité du projet.
- Certains enjeux de société restent cependant en surplomb du débat public et de l'ESE (incertitudes scientifiques sur des impacts, maîtrise de la mobilité, options premières des politiques, place de l'économie)

Trois éléments de discussion de cette articulation

18

La proposition de Mercadal a un triple mérite :

- Recentrer le débat sur les questions substantielles (les enjeux à prendre en compte dans la décision) plutôt que sur le seul processus de décision (le « bon » débat)
- Réintroduire les enjeux distributifs,
- Proposer une articulation entre processus (acceptabilité) et enjeux redistributifs (utilité).

Mais les passerelles identifiées pointent des limites :

- Quel contenu des études d'acceptabilité (pour rendre commensurable différents dimensions du débat public) distinct de celui des études d'utilité ?
- La rationalité de la négociation sur les enjeux redistributifs restent celle du calcul économique,
- La distinction acceptabilité/utilité maintient un monopole sectoriel sur la définition de la rationalité alors que les conflits montrent la nécessité d'une institutionnalisation du pluralisme des expertises.

L'évaluation socioéconomique, outil d'aide au débat ?

19

- En effet, l'approche « décisionniste » de l'évaluation socioéconomique tend souvent à rejeter les différences d'appréciation sur les questions d'opportunité vers la pluralité des valeurs.
- Donner un nouveau rôle à l'évaluation socioéconomique dans le débat public suppose d'aller au-delà de la reconnaissance du pluralisme des valeurs pour reconnaître que « la volonté formée de façon discursive peut être dite “rationnelle” parce que les propriétés formelles de la discussion et de la situation de délibération garantissent suffisamment qu'un consensus ne peut naître que sur des intérêts *universalisables* interprétés de façon appropriée, et j'entends par là des *besoins qui sont partagés de façon communicationnelle* » (Habermas, *Raison et légitimité*).
- Concrètement, il s'agit donc de prendre au sérieux les questionnements que le débat public renvoie au calcul économique, en y reconnaissant la part d'expression d'intérêts universalisables, au-delà des enjeux redistributifs.
- La question reste posée de trouver un cadre de raisonnement partagé pour la formulation et la prise en compte de ces intérêts et à la hiérarchisation de l'ensemble des intérêts pris en compte (cf. travail de Laurent Mermet).

III. Créer un « espace de calcul » commun ?

20

- Dans le débat public, ce qui fait argument pour l'un doit pouvoir faire argument pour un autre pour que le principe d'argumentation fonctionne.
- ⇒ Reconnaissance des acteurs et de leurs arguments au sein d'un espace commun
- Dans cet espace commun, mise en œuvre du principe d'équivalence
- ⇒ Prendre en compte les différentes formes de raisonnement, les différents types de rationalité, par ex. : logique de compensation / logique participative
- ⇒ Le calcul économique n'occupe qu'une place relative dans le débat

L'argumentation originale de l'Atelier citoyen du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (2006)

21

- La production d'une réflexion structurée et argumentée par un groupe de 16 simples citoyens (première conférence de citoyens dans le cadre d'un débat public CNDP).
Le **Cahier de l'Atelier citoyen** : préserver plaisir de vivre et mobilité en les conciliant avec efficacité énergétique et environnementale par un changement conjoint des mentalités et de notre modèle de société
- L'urgence de l'action pour s'orienter dès maintenant vers la situation souhaitable pour 2026 :
 - Le Cahier de l'Atelier citoyen part des signaux d'alarme en 2006 pour l'environnement et la santé, pour la qualité de vie et des déplacements, pour affirmer que :
 - Anticiper les problèmes est de la responsabilité de tous
- Partir des conséquences globales pour définir les mesures sectorielles : articuler transports et aménagement du territoire
 - L'Atelier prend position sur la plupart des mesures préconisées par l'État dans le dossier soumis à débat, mais à partir des objectifs dégagés par le groupe pour 2026,
- L'importance des questions de gouvernance
 - L'Atelier souligne la nécessité d'une meilleure articulation des pouvoirs publics aux différentes échelles territoriales pour atteindre les objectifs,

Donner une place au citoyen dans l'action publique : *éducation, incitation, concertation*

22

- Changement conjoint des mentalités et du modèle de société
 - Refus de la logique de l'acceptabilité
 - Refus de l'opposition entre logique du consommateur et logique du citoyen qui sous-tend l'idée de changement de comportement
- « **Penser changement de mentalité** » c'est lier changement de comportement et appropriation de ce qui va mettre en mouvement ce changement
 - Éducation, incitation et concertation pour cette mise en mouvement
- La rupture sociétale nécessaire : « trouver **un nouvel équilibre entre volonté politique et changement de mentalité** »
- Définir une alternative au mode d'appréhension classique des problèmes de transport :
 - en l'ouvrant à une réflexion entre les actions et leurs conséquences
 - En liant recherche de l'intérêt général, expérience sensible du territoire et décision.

Donner une place au citoyen dans l'action publique : un autre rapport à l'expertise

23

- La seule mise en débat des controverses expertes (et donc entre experts) laisse les simples citoyens spectateurs passifs des politiques publiques
 - Les controverses sur les modèles de prévision ne suffisent pas pour appréhender les conséquences transversales des mesures préconisées.
- Éclairer en quoi **la construction des faits engage des valeurs**, des normes de comportement
 - Le « fait » de la congestion défini par une notion de gêne (débat VRAL)
- **S'approprier la métrologie** sur laquelle s'appuie l'identification des problèmes à résoudre et les propositions de solution
 - Exemple des mesures de bruit suite aux conflits sur les aéroports, ou les conflits mettant en jeu des dimensions de santé publique
- Avoir prise sur la définition des problèmes et les conséquences sur lesquels il faut agir :
 - Aller vers une production pluraliste de la métrologie dans le domaine des trafics

Éclairer la faisabilité (le chemin d'action) plutôt que l'acceptabilité

24

- L'interpellation des politiques et des experts par les simples citoyens :
 - Débattre des choix et pas seulement des impacts
 - Dire quelles politiques mettre en œuvre pour **ne pas en arriver là où les experts nous disent que nos comportements nous mènent.**
- => Comment transformer les systèmes d'action ?
- Clarifier la place de chacun dans l'action :
 - Les processus de construction des systèmes d'acteurs nécessaires à la réalisation d'une politique alternative ;
 - Les questions de gouvernance permettant de définir le chemin pour aboutir aux objectifs fixés.

Fourniau J-M. (2010), « Débat public et rapport à l'action : l'évaluation entre utilité, acceptabilité et faisabilité des décisions transports », in Chanel O. et G. Faburel (dir.), L'environnement dans la décision publique. Refonder l'évaluation socio-économique pour des politiques de transport plus durables, Paris, Économica, "Méthodes et approches", pp. 139-142.

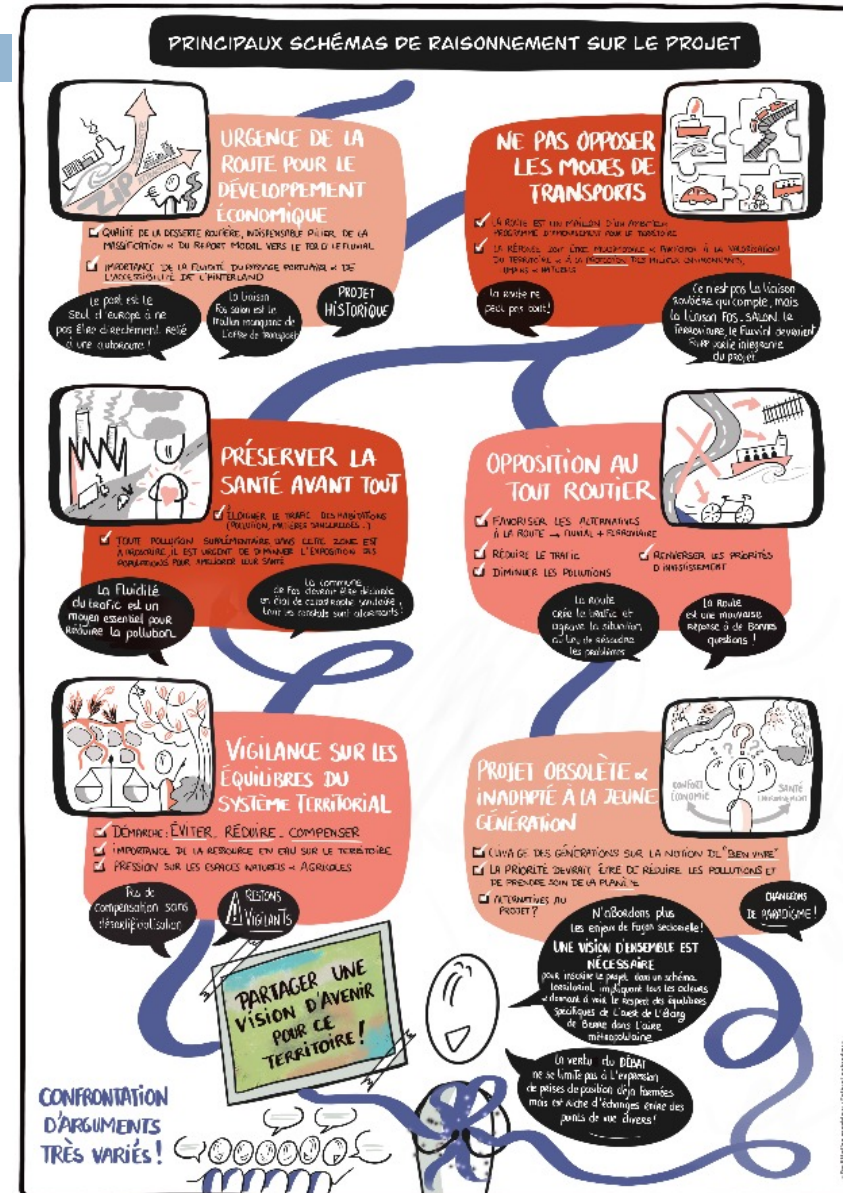
Du territoire au projet : 6 schémas de raisonnement dans le débat Fos-Salon (2020-2021)

25

Plusieurs raisonnements ont alimenté les discussions : ils articulent diversement des arguments sur la réponse que le projet apporte aux objectifs annoncés.

La CPDP propose dans son compte rendu de synthétiser les six raisonnements qui lui ont paru les plus caractéristiques par la manière dont ils hiérarchisent et combinent les cinq objectifs assignés au projet ou en formulent d'autres.

Le débat a été un moment qui a permis de confronter et de relier ces différentes manières d'envisager le projet dans le territoire.



L'urgence de la route... et des autres modes de transports

26



URGENCE DE LA ROUTE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

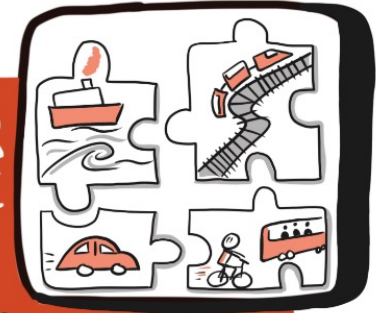
- ✓ QUALITÉ DE LA DESSERTE ROUTIÈRE, INDISPENSABLE PILIER DE LA MASSIFICATION « DU REPORT MODAL VERS LE FER ET LE FLUVIAL
- ✓ IMPORTANCE DE LA FLUIDITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE « DE L'ACCESSIBILITÉ DE L'HINTERLAND

Le port est le seul d'Europe à ne pas être directement relié à une autoroute !

La liaison Fos-salon est le maillon manquant de l'offre de transport

PROJET HISTORIQUE

NE PAS OPPOSER LES MODES DE TRANSPORTS



- ✓ LA ROUTE EST UN MAILLON D'UN AMBITIEUX PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT POUR LE TERRITOIRE
- ✓ LA RÉPONSE DOIT ÊTRE MULTIMODALE « PARTICIPER À LA VALORISATION DU TERRITOIRE « À LA PROTECTION DES MILIEUX ENVIRONNANTS, HUMAINS « NATURELS

la route ne peut pas tout !

Ce n'est pas la liaison routière qui compte, mais la liaison FOS-SALON. Le ferroviaire, le fluvial devraient faire partie intégrante du projet

PARTAGER UNE VISION D'AVENIR POUR CE TERRITOIRE !

CONFRONTATION D'ARGUMENTS TRÈS VARIÉS !

N'abordons plus les enjeux de façon sectorielle :

UNE VISION D'ENSEMBLE EST NÉCESSAIRE

pour inscrire le projet dans un schéma territorial impliquant tous les acteurs « donnant à voir le respect des équilibres spécifiques de l'ouest de l'étang de Borne dans l'aire métropolitaine

La vertu du DÉBAT ne se limite pas à l'expression de prises de position déjà formées mais est riche d'échanges entre des points de vue divers !

Quelles priorités pour avancer ?

27



PRÉSERVER LA SANTÉ AVANT TOUT

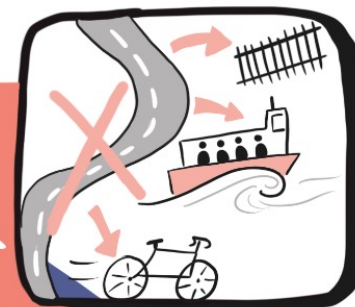
- ✓ ÉLOIGNER LE TRAFIC DES HABITATIONS (POLLUTION, MATIÈRES DANGEREUSES ...)
- ✓ TOUTE POLLUTION SUPPLÉMENTAIRE DANS CETTE ZONE EST À PROSCRIRE, IL EST URGENT DE DIMINUER L'EXPOSITION DES POPULATIONS POUR AMÉLIORER LEUR SANTÉ

La Fluidité du trafic est un moyen essentiel pour réduire la pollution

La commune de Fos devrait être déclarée en état de catastrophe sanitaire tant les constats sont alarmants !

OPPOSITION AU TOUT ROUTIER

- ✓ FAVORISER LES ALTERNATIVES À LA ROUTE → FLUVIAL + FERROVIAIRE
- ✓ RÉDUIRE LE TRAFIC
- ✓ DIMINUER LES POLLUTIONS
- ✓ RENSERVISER LES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT



La route crée le trafic et aggrave la situation au lieu de résoudre les problèmes

La Route est une mauvaise réponse à de Bonnes questions !

PARTAGER UNE VISION D'AVENIR POUR CE TERRITOIRE !

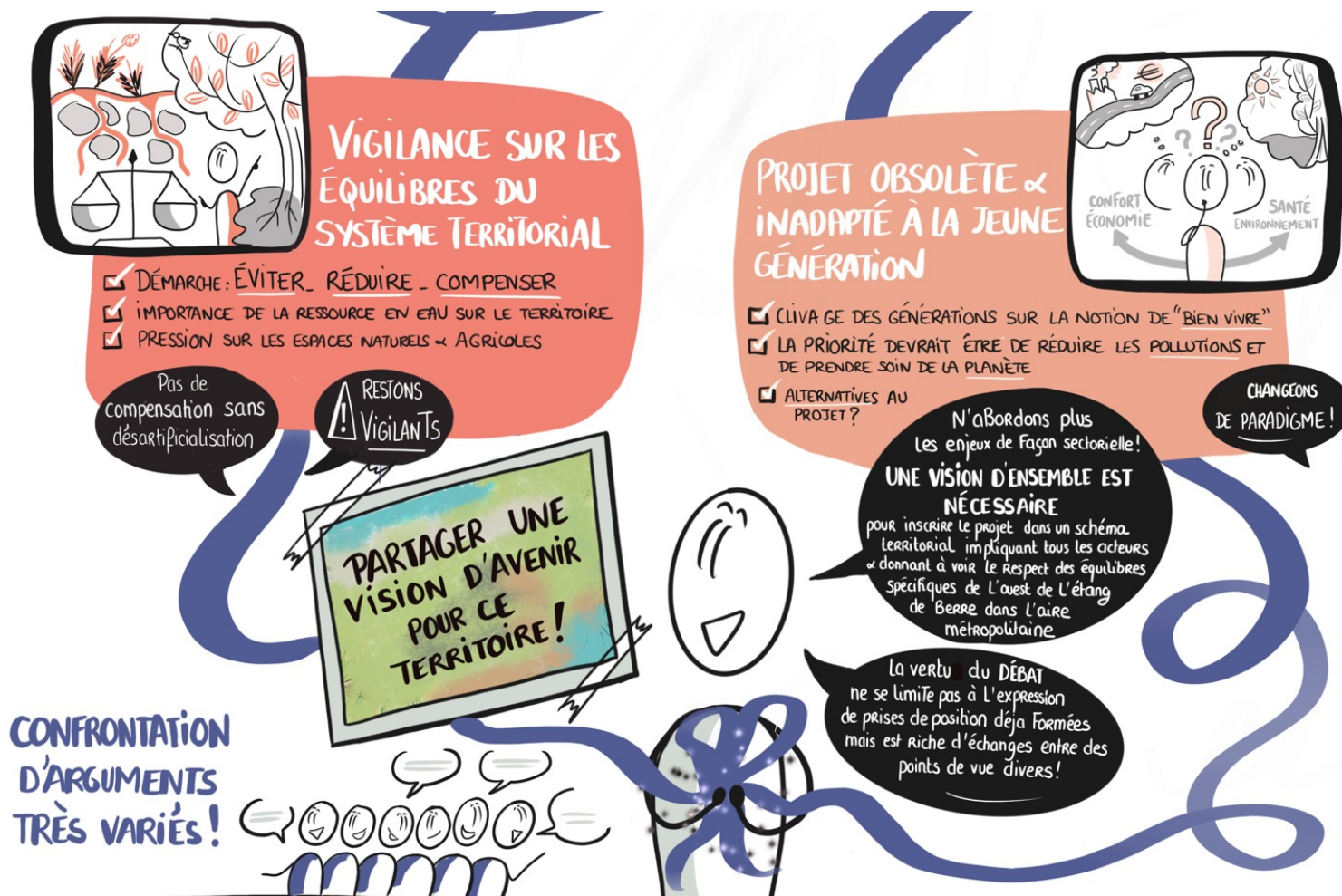
CONFRONTATION D'ARGUMENTS TRÈS VARIÉS !

N'abordons plus les enjeux de façon sectorielle.
UNE VISION D'ENSEMBLE EST NÉCESSAIRE
pour inscrire le projet dans un schéma territorial impliquant tous les acteurs « donnant à voir le respect des équilibres spécifiques de l'ouest de l'étang de Berre dans l'aire métropolitaine »

La vertu du DÉBAT ne se limite pas à l'expression de prises de position déjà formées mais est riche d'échanges entre des points de vue divers !

Quelle vision de l'avenir du territoire ?

28



Source : Commission particulière du débat public Fos-Salon (2021), *Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives. Compte rendu du débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon*, CNDP, 150 p. (et *Synthèse du débat public*, 8 p.), mars 2021.

Le refus du « monde qui va avec » les décisions contestées : une radicalisation des luttes ?

29



Alors que le mot d'ordre « *Ni ici ni ailleurs* » était sans doute devenu le plus fédérateur des mobilisations territorialisées dans la France des années 1990-2000, celles qui ont inventé le débat public et fortement contribué à son institutionnalisation, se diffuse aujourd'hui un autre mot d'ordre fédérateur, à l'origine formulé contre des projets techno-scientifiques : « *Contre le projet et son monde* ». Cette contestation de l'existence d'un monde commun dans lequel débattre aurait un sens se traduit par la sentence « *participe*



PAS DE MINATEC, NI ICI NI AILLEURS !

« Nous n'avons pas peur, nous sommes en colère » :

Trois formes de critiques à l'œuvre dans les controverses et les mobilisations territorialisées

30

1. **Critique procédurale** ou instrumentale : contre-expertise, controverse épistémique ou métrologique ;
2. **Critique “en justice”**, morale ou éthique : dénonciation d'injustices, de discriminations, mobilisation de victimes réelles ou potentielles ;
3. **Critique radicale** du système : conflit de valeurs fondamentales et versions alternatives des mondes possibles.

Ces diverses formes de la critique mettent en interaction toujours plus étroite l'environnement avec la santé publique, le risque technologique, l'économie de l'énergie, l'expertise et la démocratie



Chaque controverse, chaque conflit met en tension le partage de l'acceptable et de l'inacceptable pour (et sur) un territoire

Trois points de tension se révèlent dans ce partage, qui permettent de caractériser dynamiquement les processus critiques et les différentes formules de régulation ou d'apaisement mises en œuvre par les pouvoirs publics ou les porteurs de projets :

1. l'**irréversibilité**, ou la détermination des futurs, qui se manifeste notamment dans les choix économiques et technologiques qui pèsent sur les sociétés ;
2. la **calculabilité**, ou l'imposition de l'espace de calcul dans lequel doivent se projeter les acteurs, et qui tend à fixer les enjeux, les représentations et les intérêts avant toute discussion ; enfin,
3. l'**irréductibilité** des expériences dans les milieux, mise en avant par ceux qui développent, dans leur monde propre des savoirs, des pratiques et des interactions non gouvernables à distance : **Quelles vi(II)es voulons-nous ?**

Le refus du « monde qui va avec » les décisions contestées : « participer, c'est accepter »

31

**La critique des « nécrotechnologies » à l'origine du renouveau de la critique radicale.
L'ex. du débat sur les nanos :**

*« Rappelons que ce "grand débat national" est motivé par la critique et l'agitation autour des nanotechnologies, portées par PMO depuis janvier 2003, et qu'il a pour objectif de **noyer cette critique dans la mélasse des "débats participatifs" encadrés par les experts en "démocratie technique". Nous n'avons cessé, quant à nous, de mettre sur la place publique, seul lieu légitime du débat, les menaces des hypertechnologies et des technologies convergentes, que les décideurs et les chercheurs auraient préféré garder dans la discrétion des laboratoires. »** et juste après **« Le débat public n'a pas plus besoin d'une "commission nationale" et de commissaires, que la démocratie d'experts. »** (PMO, 19/09/2009, <http://www.nanomonde.org/La-Commission-nationale-du-debat>,*

On a retrouvé le même registre argumentatif dans le cas de l'opposition à **l'enfouissement des déchets radioactifs**, opposition assez virulente, au point de rendre impossible le débat public *in situ* autour du projet Cigéo porté par l'Andra.

Mais il faut noter l'analogie de l'argument avec celui d'André Lardeux, sénateur UMP du Maine-et-Loire lors de la discussion du titre IV de la loi de démocratie de proximité au Sénat (séance du 23 janvier 2002) : *“Le premier lieu de débat public, c'est le Parlement. Et **l'opinion n'a nul besoin d'une Commission nationale pour se saisir d'une question qui la préoccupe**”.*

Conclusion : Le débat public produit une critique des approches en termes d'acceptabilité de la décision

32

- Donner un nouveau rôle au calcul économique dans le débat public suppose d'aller au-delà de la reconnaissance du pluralisme des valeurs pour reconnaître que « la volonté formée de façon discursive peut être dite “rationnelle” parce que les propriétés formelles de la discussion et de la situation de délibération garantissent suffisamment qu'un consensus ne peut naître que sur des intérêts universalisables interprétés de façon appropriée, et j'entends par là des besoins qui sont partagés de façon communicationnelle » (Habermas, Raison et légitimité).
- Concrètement, il s'agit donc de prendre au sérieux les questionnements que le débat public renvoie au calcul économique, en y reconnaissant l'expression d'intérêts universalisables, en particulier **reconnaître le caractère irréductible des attachements territoriaux**.
- Cela conduit à **interroger les approches en termes d'acceptabilité** comme les approches multi-critères pour prendre en compte les alternatives
- La question reste posée de trouver un cadre de raisonnement partagé pour la formulation et la prise en compte de ces intérêts et pour la hiérarchisation de l'ensemble des intérêts pris en compte.
- En particulier face aux **nouvelles formes de critiques** : refus du projet et de son monde
- **Mettre la question du long terme au cœur du débat public en amont**

Fourniau J-M. (2021), « Le fait politique du débat public : une approche participative de la démocratie délibérative », in Fourniau J-M., avec D. Bourg, L. Blondiaux, M-A. Cohendet (dir.) (2022), *La démocratie écologique. Une pensée indisciplinée*, Paris, Hermann, “Colloques de Cerisy”, pp. 153-186.

