

## Savoirs experts et idiome quotidien. Biens et vertus de la conception participative des vélos de quartiers à Trois-Rivières

Philippe Gauthier

Volume 5, Number 2, Fall 2010

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1044317ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1044317ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Centre de recherche en éthique de l'Université de Montréal

ISSN

1718-9977 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gauthier, P. (2010). Savoirs experts et idiome quotidien. Biens et vertus de la conception participative des vélos de quartiers à Trois-Rivières. *Les ateliers de l'éthique / The Ethics Forum*, 5(2), 66–75. <https://doi.org/10.7202/1044317ar>

Article abstract

This paper analyzes the development of a public bike system initiated by a civic organization that treats participation as a core principle. The analysis shows that the satisfaction of the goals pursued through the adoption of participative principles, amongst which the respect of citizens' personal experiences in the design of their world, is a difficult task. The near identity between the system designed with the help of citizens and other systems offered by large industrial companies cast doubt on the capacity of the participative principles to produce outputs that would represent genuine alternatives to careless design. The difficulty stems from the willingness to take participatory procedures as necessary conditions to the realization of democratic ideals in modern liberal societies. Putting forward principles for their own sake drives us away from the ideals of liberal democracy that promote efficiency in the actions we adopt, over and above sole obedience to a common practice.



SAVOIRS EXPERTS ET IDIOME  
QUOTIDIEN. BIENS ET VERTUS DE  
LA CONCEPTION PARTICIPATIVE DES  
VELOS DE QUARTIERS A TROIS-  
RIVIERES

PHILIPPE GAUTHIER  
UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

## RÉSUMÉ

Dans ce texte, nous analysons la mise en place d'un système de vélos partagés à Trois-Rivières initié par un organisme faisant de la participation citoyenne son principe fondamental d'action. Cette analyse montre comment l'atteinte des objectifs poursuivis par l'adhésion à ce principe participatif, outre le respect de l'expérience du citoyen dans le développement de son milieu de vie, peut poser problème. La similarité entre le système de vélos conçu avec la participation des citoyens et les systèmes offerts par les groupes industriels met en question la capacité du principe de la participation à produire des solutions alternatives. La difficulté relèverait de la volonté de faire des méthodes participatives un principe nécessaire à la réalisation des idéaux démocratiques des sociétés libérales modernes. Promulguer l'obéissance à des procédures d'action communes, pour elles-mêmes, nous éloigne d'une conception libérale de la démocratie qui s'attache d'abord à l'efficacité de l'action, donc à la qualité de ce qu'elle produit, indépendamment des moyens mis en œuvre.

## ABSTRACT

This paper analyzes the development of a public bike system initiated by a civic organization that treats participation as a core principle. The analysis shows that the satisfaction of the goals pursued through the adoption of participative principles, amongst which the respect of citizens' personal experiences in the design of their world, is a difficult task. The near identity between the system designed with the help of citizens and other systems offered by large industrial companies cast doubt on the capacity of the participative principles to produce outputs that would represent genuine alternatives to careless design. The difficulty stems from the willingness to take participatory procedures as necessary conditions to the realization of democratic ideals in modern liberal societies. Putting forward principles for their own sake drives us away from the ideals of liberal democracy that promote efficiency in the actions we adopt, over and above sole obedience to a common practice.

## INTRODUCTION

L'appel à la parole citoyenne dans l'élaboration de politiques, d'équipements ou de services publics relève d'un double défi. Le premier concerne la répartition du pouvoir et de l'autorité dans une communauté. En effet, de nombreuses analyses ont traité des revendications en faveur de l'intégration de cette parole citoyenne dans les décisions publiques sur le plan politique en tant qu'expressions d'une critique des systèmes de gouvernement<sup>1</sup>. Le second défi est davantage lancé à la constitution de la connaissance experte<sup>2</sup>. En effet, faire preuve d'expertise, c'est réussir à faire correspondre des situations spécifiques à une classification prédéterminée, à partir d'une série d'indicateurs prédéfinis. Cette capacité constitue le savoir de l'expert et lui permet de contenir l'interprétation des situations à l'intérieur de cadres normalisés<sup>3</sup>. Cette normalisation s'accompagne d'une sorte de violence symbolique avec laquelle elle est imposée aux bénéficiaires de l'action des experts. Violence légitime pour ceux qui considèrent que le bien d'une collectivité passe parfois par l'assujettissement des individus et qui, comme Richard H. Thaler et Cass R. Sunstein, plaident en faveur d'un « paternalisme libéral »<sup>4</sup>; violence illégitime pour les thuriféraires d'une liberté radicale des individus se définissant comme une absence absolue de contraintes aux pratiques personnelles. D'une manière ou d'une autre, la légitimité de cette autorité apparaît au centre de nombreuses polémiques concernant le savoir expert.

En faisant appel à la parole citoyenne et en mettant en œuvre des modalités de consultation et de participation dans le développement de politiques et d'équipements publics, une des finalités de la participation consiste justement à conserver la richesse de l'idiome quotidien et du compte-rendu des situations ordinaires<sup>5</sup> pour parer le déficit de pertinence qui est reproché au savoir expert. Tout comme la montée de la démocratie participative est soutenue par une critique de la démocratie représentative, les modalités participatives de développement de politiques et d'équipements publics représentent donc un défi lancé à une certaine figure de l'expert, gage traditionnel du respect de l'expérience ordinaire dans le développement de ces dispositifs. Jusqu'à présent ce défi a plutôt été considéré pour ce qu'il remettait en cause des méthodes et processus utilisés par les experts pour rendre compte de l'expérience ordinaire<sup>6</sup>. Nous verrons qu'au-delà de cet aspect méthodologique, il comporte une dimension éthique essentielle, voire primordiale. La participation relève bien moins d'un choix méthodologique

pouvant être mis au service d'une pluralité de desseins que d'un engagement moral qui peut se traduire en des formes d'actions n'entretenant qu'un lien ténu avec les méthodes et techniques dites participatives<sup>7</sup>.

Les deux défis lancés par la participation sont en fait intimement imbriqués et aucune pratique experte ne peut véritablement leur apporter une réponse satisfaisante s'ils ne sont pas saisis simultanément. Pour mieux comprendre l'implication de ce double défi sur le plan de l'expertise, il convient de s'interroger sur :

- 1) les réaménagements que la participation induit dans les rapports de normalisation ;
- 2) ce qui caractérise la sorte d'engagement susceptible de soutenir l'édification d'une communauté qui érige la participation en bien commun et ;
- 3) la coïncidence entre l'édification d'un monde qui aurait des qualités particulières parce que sa mise en œuvre serait guidée par une connaissance plus juste des personnes et de leur expérience, et les finalités propres de la participation comme, par exemple, l'empowerment, l'autonomisation des populations.

Pour le dire autrement, les réalisations de la participation sont-elles à ce point spécifiques qu'elles pourraient être considérées comme des biens internes à la pratique de la démocratie participative<sup>8</sup>?

Nous allons tenter de jeter un éclairage sur ces interrogations en brochant à grands traits l'histoire du développement et de l'organisation du service des Vélos de quartier (VQ) à Trois-Rivières. Ce récit est tiré des informations que nous avons recueillies auprès d'un des acteurs centraux du développement de ce système ainsi que des articles que les journaux locaux y ont consacrés depuis sa mise en œuvre<sup>9</sup>. Les questions que l'on peut d'emblée se poser à propos de ce projet sont les suivantes : comment le principe participatif promulgué par l'instance qui a orchestré le développement du système a-t-il été mis en œuvre ? Dans quelle mesure le processus dessiné satisfait-il aux finalités d'une communauté fondée sur la démocratie participative ? Quels sont les apports de la participation sur la définition du système proposé ?

## LA GENÈSE DES VQ DE TROIS-RIVIÈRES

Les VQ de Trois-Rivières sont un système de vélos urbains en libre service. Ce service met à la disposition ponctuelle de ses usagers un parc d'environ 200 vélos. D'autres systèmes semblables existent ail-

leurs, notamment à St-Hyacinthe et à Victoriaville. Ainsi, au Québec, avant que la Ville de Montréal n'implante son BIXI, au moins trois villes petites et moyennes avaient déjà expérimenté un tel système public de transport actif.

Aucun des systèmes développés au Québec n'est identique et l'offre trifluvienne présente ses propres particularités. Il s'agit d'un système gratuit et qui ne nécessite aucun dépôt d'argent. Il est donc très accessible. Les usagers doivent emprunter et rapporter leur vélo dans un des points de service dont le nombre varie d'année en année autour de six, et qui sont situés, pour la plupart, dans les quartiers du centre-ville historique. L'emprunt ne nécessite que le dépôt d'une carte d'identité valide qui est redonnée à l'emprunteur lorsqu'il rapporte son vélo. Il est possible d'emprunter un de ces vélos pour une période allant de quelques minutes à plusieurs semaines. Le parc de vélos utilisés est principalement constitué de vélos volés ou trouvés par le service de police municipal et non réclamés, auxquels s'ajoutent quelques dons volontaires. Surtout, la grande particularité de ce système, qui nous a amené à nous y intéresser, concerne son maître d'œuvre et d'ouvrage. En effet, les VQ ont été développés dans le cadre des activités courantes de la *Démarche de revitalisation des premiers quartiers de Trois-Rivières* (que nous appellerons simplement la *Démarche* dans la suite de ce texte), un organisme à but non lucratif (OBNL) qui gère le système.

La *Démarche* est un regroupement qui gravite autour du dense réseau d'entreprises d'économie sociale et d'organismes communautaires de Trois-Rivières. Cet organisme a lui-même été mis en place à l'initiative de la Corporation de développement économique communautaire de Trois-Rivières (ÉCOF-CDEC de Trois-Rivières) et du Centre d'organisation mauricien de services et d'éducation populaire (COMSEP), deux organismes qui œuvrent dans le domaine de l'éducation populaire et de la réinsertion sociale par l'emploi. Dans ce cadre, la *Démarche* vise deux objectifs :

- améliorer la qualité de vie des résidents des premiers quartiers de Trois-Rivières, parmi les plus défavorisés de la population trifluvienne ;
- promouvoir et mettre en œuvre la participation des citoyens dans l'effort de revitalisation de leur milieu.<sup>10</sup>

Le projet des VQ est issu des discussions qui se sont déroulées lors d'une assemblée de quartier organisée par la *Démarche* en 2003. C'est

dans ce cadre que les problèmes de mobilité quotidienne rencontrés par les citoyens des premiers quartiers auraient été mentionnés pour la première fois aux animateurs de la *Démarche*. Il est vrai que les services de transport en commun à Trois-Rivières, comme dans la plupart des villes moyennes peu denses, sont assez déficients : coût élevé, faible fréquence de passage, itinéraires tortueux qui prolongent la durée des déplacements, etc. Lors de cette assemblée, il aurait également été question des problèmes de stationnement qui demeurent une préoccupation importante tant pour les visiteurs que pour les résidents du centre-ville de Trois-Rivières. Enfin, il aurait alors été fait mention de l'accès difficile à un vélo par les populations des premiers quartiers, notamment en raison du coût de leur acquisition.

En réponse aux témoignages exprimés lors de cette assemblée, la *Démarche* a alors mis sur pied un comité de travail dans le but d'examiner les façons de résoudre ces difficultés. Ce comité comptait six personnes : trois intervenants en matière de santé publique, un animateur de quartier et deux citoyens. Ce comité se serait réuni à deux reprises entre l'assemblée de 2003 et les premiers tours de pédales des VQ à l'été 2004.

Au cours de leurs délibérations, les membres de ce comité se sont rapidement mis d'accord sur une liste de critères que devait respecter leur solution au problème de transport :

- la solution proposée devait être économiquement accessible à toute la population ;
- elle devait être largement disponible, en toute circonstance ;
- elle devait être simple d'utilisation ;
- elle devait être universellement accessible aux populations de tous les quartiers et à tout usager potentiel.

C'est lors de la seconde réunion de ce comité que l'idée de mettre sur pied un système de vélos partagés s'est cristallisée, alors que les expériences de St-Hyacinthe et, surtout, de Victoriaville ont été évoquées et examinées plus en détails.

Les mérites du processus de développement mis en œuvre par la *Démarche* sont nombreux. Ce processus se distingue, en outre, par une implication très précoce des futurs usagers dans le développement du dispositif. Mais alors que notre récit montre le potentiel que recèle la mise en œuvre du principe de la participation, il en éclaire également les limites, notamment les difficultés que pose le respect de cet idiome quotidien nourri par l'expérience ordinaire et personnelle du monde.

Il semble bien que, malgré tout, la participation ne puisse freiner totalement la résurgence d'une forme de normalisation de la vie pas tout à fait étrangère à celle dont les experts sont tenus responsables.

## LA PROCÉDURE PARTICIPATIVE : UNE AUTRE FORME DE NORMALISATION

Nous ne souhaitons pas remettre en question le caractère participatif de la procédure mise en œuvre par la *Démarche* et qui repose sur deux éléments fondamentaux de la participation. Premièrement, le projet fut inauguré, en quelque sorte, par les résidents eux-mêmes ayant exprimé leurs doléances lors d'une assemblée populaire. En ce sens, ce projet a bel et bien été initié par la base : il n'est pas issu de la volonté des autorités locales qui n'ont aucun droit de regard sur l'agenda de la *Démarche*. Deuxièmement, au cours du développement ultérieur du projet, ce caractère participatif a été garanti par la présence, au sein d'un comité de travail, de deux représentants de la société civile qui n'entretenaient aucun lien officiel, du moins dans le cadre de ce projet, avec les autorités de la Ville en matière de transport public ou avec quelque expert en transport que ce soit. Ces deux citoyens devaient porter l'expression des membres de la communauté et la garder au cœur du développement du projet. Il s'agit bien là de deux principes souvent considérés comme essentiels aux démarches participatives<sup>11</sup>. Mais le respect de ces principes laisse la place à une certaine variabilité dans l'atteinte des objectifs de la participation qui peut jeter une ombre sur la nature de l'engagement des différentes parties prenantes du processus, comme l'a bien montré Sherry R Arnstein<sup>12</sup>. Une analyse plus fine du projet des VQ permet de comprendre la portée relative de ces deux principes notamment au regard du problème de normalisation que nous avons placé au centre du défi de la participation. Comme nous l'avons souligné, le projet des VQ n'aurait sans doute pas vu le jour si certains citoyens des premiers quartiers n'avaient pas eu l'opportunité de rendre compte des problèmes quotidiens auxquels leur situation les confrontait. De fait, la tenue d'assemblées de quartier est un des moyens mis en œuvre par la *Démarche* pour promulguer dans ses pratiques les principes participatifs auxquels elle s'est engagée. Ces assemblées sont organisées à intervalles réguliers afin d'orienter les actions des animateurs de cet organisme. Toute la population des premiers quartiers y est conviée pour y faire part des difficultés qu'elle rencontre et des améliorations qu'elle souhaiterait voir apporter à son habitat. Sur le plan méthodologique, le fait de tenter de

faire germer des projets à partir des doléances des citoyens distingue bien la procédure adoptée des démarches plus communes mises en œuvre dans les projets d'implantation d'équipements publics, généralement poussés par l'innovation technologique ou par la définition de marchés. Paradoxalement, c'est la nécessité du recours à de tels forums qui pointe vers une des difficultés fondamentales de ce type de dispositif : son appui sur une classe d'acteurs qui tend à substituer une forme d'expertise par une autre. En effet, toute la préparation, l'animation et le suivi de ces assemblées doivent être assurés par certaines personnes, certains agents communautaires. Certes, les démocraties, même participatives, ont besoin de leurs institutions et, comme l'indique Bruno Bernardi, une des institutions essentielles des démocraties participatives est la représentation<sup>13</sup>. La difficulté consiste alors pour les organismes de la société civile qui se constituent en corps intermédiaires entre l'État et l'individu, voire en instance de contre-pouvoir, à s'imposer comme des représentants des citoyens alors qu'ils sont non élus. Au final, les rapports entre les organisations de la société civile et les citoyens apparaissent tout à fait similaires aux rapports d'autorité qui s'instituent entre des experts dûment mandatés par les pouvoirs publics et les usagers qu'ils sont appelés à servir.

Mais, comme nous l'avons souligné, le caractère participatif du projet des VQ ne repose pas uniquement sur le fait que le système ait germé à partir d'une assemblée de quartier. En effet, et c'est là la deuxième raison qui fait de ce projet un projet participatif, l'organisation de la *Démarche* compte plusieurs citoyens qui siègent à son conseil d'administration et participent aux différents comités de travail qu'elle soutient. Or, ce n'est pas seulement leur qualité de citoyen qui compte ici. Il faut, en effet, préciser que les citoyens dont il est question font parti des bénéficiaires directs des projets de la *Démarche*, notamment parce qu'ils sont résidents de ces mêmes premiers quartiers<sup>14</sup>. Par ailleurs, la population des premiers quartiers de Trois-Rivières est largement défavorisée. C'est une population en majorité ouvrière dont le niveau d'éducation est faible<sup>15</sup>. Donc, en amenant quelques membres de cette population à intervenir dans les différents organes de la *Démarche*, on suppose que c'est moins l'expertise formelle de ces intervenants qui compte dans leurs interventions que leur capacité à représenter les autres membres de leur communauté. Le caractère participatif du projet des VQ repose donc également sur le fait que le comité de travail chargé d'apporter une réponse aux problèmes évoqués lors de l'assemblée de quartier comptait quelques-uns de ces non experts,



ou de ces usagers ordinaires, résidents des premiers quartiers. Cela est important, car à partir du moment où ce comité formé par les responsables de la *Démarche* s'empare de la problématique, ce sont ses membres qui vont prendre l'ensemble des décisions déterminant la nature de la réponse apportée à ce problème de transport.

Une fois esquissée la forme générale de la solution préconisée, c'est-à-dire une fois posée l'hypothèse de concept, consistant ici en l'établissement d'un système de partage d'un parc de vélos, un ensemble de détails dut également être mis au point : tarification du service, réglementation, constitution et gestion du parc de vélos, territoire desservi, points de service, etc. Or, bien que les citoyens aient eu un grand rôle à jouer en amont du projet, au total ils ont été peu sollicités tout au long du développement du système qui a été entièrement pris en charge par les membres du comité de travail. On peut également noter que certaines parties prenantes importantes du projet, notamment les organismes et les entreprises devant servir de point de chute aux vélos empruntés, ont été peu, voire pas du tout impliquées dans le développement du projet des VQ. L'inadaptation du système avec le fonctionnement et les ressources de ces parties prenantes, peuvent expliquer, en partie, que certaines d'entre elles aient renoncé à assurer leur tâche après quelques années d'opération.

Aussi linéaire et nécessaire qu'elle puisse apparaître, la logique qui lie les doléances exprimées par les citoyens lors de l'assemblée populaire et l'hypothèse de concept poursuivie par le comité de travail, n'est peut-être pas aussi univoque qu'on pourrait le croire. D'ailleurs, il convient toujours de garder un œil critique sur les processus de design tel que celui mis en œuvre ici, car sous le vernis de rationalité optimisatrice implacable dont ils se parent, se cache en fait un exercice de jugement qui puise largement à une grammaire de l'action sinon contestable, du moins opposable. Après les travaux fondateurs de Donald Schön sur la réflexion en action et de Robert Prost ou de Jean-Pierre Boutinet sur l'action en projet, il ne reste plus beaucoup de théoriciens de l'agir professionnel pour soutenir l'idée que les rapports entre la connaissance d'une situation et l'action destinée à y répondre seraient dénués de tout caractère problématique. La logique qui lie les connaissances à propos d'une situation, d'un côté, et le raisonnement qui gouverne l'action, de l'autre, est loin d'être aussi transparente. Ainsi, malgré ce que révèle le récit de la genèse du projet des VQ, il est extrêmement délicat d'établir un rapport direct entre les expériences personnelles exprimées lors de l'assemblée, l'identification du problème de

transport, l'établissement des critères de design et la nature de l'hypothèse de concept développée par les membres du comité de travail. De fait, ce comité a joui d'une grande liberté dans le développement de ce projet, d'autant qu'aucune forme de validation n'a été mise sur pied au cours du processus de conception qui aurait permis de confronter les solutions avancées avec l'expérience des membres de la communauté. En l'occurrence, le fait de voir dans un système de transport actif comme le vélo une option pertinente à examiner pour répondre aux doléances des citoyens semble moins le fruit d'un raisonnement univoque découlant des quelques prémisses suggérées par les critères de design établis par le comité de travail, que d'une sorte d'expertise revendiquée par ses membres à propos des modes de déplacement courants et des capacités de la population concernée. On le voit également dans la forme définitive prise par ce service de partage de véhicules individuels qui semble plutôt avoir fait partie d'un répertoire de solutions connues des membres du comité de travail déjà au fait des expériences de St-Hyacinthe et de Victoriaville.

Au principe de telles décisions de design, Laurent Thévenot a posé l'existence d'un travail de reformatage de l'idiome quotidien qui est issu d'une qualification personnelle des rapports que les personnes entretiennent avec leur cadre de vie<sup>16</sup>. Ce reformatage de l'information ouvre la porte à l'engagement de grammaires de l'action qui peuvent s'avérer concurrentes entre elles. Dans le cas des VQ, la mise en commun des problèmes spécifiques vécus par les citoyens a ouvert la possibilité d'une évaluation uniforme de leurs enjeux autour de trois dimensions : financière, fonctionnelle et sociale. C'est son aptitude à répondre à ces enjeux qui a permis de fixer la légitimité de l'engagement de la *Démarche* dans la résolution de ce problème<sup>17</sup>. Il convient de souligner la proximité (non pas l'identité) de la solution ainsi préconisée par la *Démarche* (l'hypothèse de concept générée) avec celle adoptée en d'autres lieux, par de tout autres maîtres d'ouvrage, notamment la Ville de Montréal ou des multinationales comme Vinci, Decaux ou Clear Channel, pour apporter une réponse partielle aux besoins en matière de transports publics. En effet, tant les VQ que le Vélib' à Paris ou le BIXI à Montréal représentent des réponses génériques aux nombreux problèmes relevant de la mobilité urbaine, c'est-à-dire des réponses relativement insensibles aux particularités des situations où elles sont appliquées ; des réponses dont l'effectivité doit, notamment, se prolonger dans le temps. Cela exclut, a priori, la recherche d'interventions individualisées, spécifiques aux situations vécues par chaque résident, mais aussi d'autres formes

de réponses : manifestations ponctuelles, gestes d'artistes, etc. dont la possibilité montre la variété des enjeux qui peuvent être attachés aux doléances personnelles. Luc Boltanski et Laurent Thévenot ont longuement analysé la pluralité de ces grammaires grâce auxquelles les acteurs règlent leurs actions sur des formes de pratiques justifiables<sup>18</sup>. On peut penser que, dans la mesure où elle a visé la mise en place d'une solution pérenne et universelle, dont la légitimité repose, au moins en partie, sur son coût et son efficacité, la pratique des représentants de la *Démarche* s'est appuyée sur une grammaire politique de l'action propre au monde industriel<sup>19</sup>. Cette grammaire délimite d'emblée un certain champ de possibles qui restreint le domaine des actions légitimes qui peuvent être entreprises. Le type de justification qui peut être formulé à l'intérieur d'un tel monde industriel aurait ainsi joué un rôle crucial dans la formulation de l'hypothèse de concept développée par les membres du comité de travail. Le développement du projet des VQ ne fait donc pas exception à la dynamique de reformatage esquissée par Thévenot. La normalisation apparaît donc comme le prix à payer pour établir une qualification commune des situations décrites par les participants à l'assemblée de quartier.

Ainsi, si les deux principes fondamentaux sur lesquels repose le caractère participatif d'un projet ont bien été respectés ici, il semble qu'ils aient au moins partiellement échoué à minimiser le phénomène de normalisation que nous avons placé au centre des critiques adressées à la connaissance experte. Cela suggère que l'adoption de méthodes dites participatives, du moins que le respect de certains principes au cœur de ces méthodes, ne garantit pas l'exercice des vertus démocratiques et la réalisation d'une société qui ferait de la participation citoyenne un bien commun.

## L'ENGAGEMENT EN PARTICIPATION

Jusqu'ici, nous nous sommes attachés à analyser le processus mis en œuvre par la *Démarche*. Et, bien sûr, ce processus, la méthode employée, ce n'est pas tout. Ce qui n'est absolument pas en question ici, ce sont les intentions des intervenants de la *Démarche*. En disant cela, nous suggérons que l'atteinte des objectifs poursuivis par les promoteurs de la participation dépend plus directement d'une autre dimension de l'action que de la seule procédure adoptée et des méthodes mises en œuvre. La situation actuelle des VQ nous semble mettre en lumière cette autre dimension plus proprement sociologique qui est celle des conditions de l'engagement en participation.

Cinq années après l'inauguration du service des VQ, la *Démarche* prévoit rassembler un nouveau comité de travail censé revoir le projet, notamment son modèle d'affaires. C'est que la *Démarche* n'a pas vocation à devenir un organisme de transport. À l'heure où le partenaire qui assurait l'entretien du parc de vélos se retire du projet, il semble que les animateurs de la *Démarche* aient réalisé que la gestion de ce service représentait une tâche, sans doute lourde, mais surtout éloignée de leurs missions premières, peu compatible avec leur mode de financement non récurrent et avec le type d'intervention qui en découle, c'est-à-dire l'action par projet. Par ailleurs, la formule des VQ se révèle sensible à la pression du marché. Au cours des quatre dernières saisons, le système a connu un vif succès auprès de la population locale, mais aussi chez les touristes ; les premiers quartiers incluant, bien évidemment, les zones historiques de Trois-Rivières prisées par ces derniers. Conçu comme un système de transport, les VQ se sont également révélés être un équipement de loisir populaire. Cela s'est traduit par une demande pour une diversification du parc de vélos, pour l'acquisition de vélos électriques, de sièges et de remorques pour enfant, demande que ne peut pas ou ne veut pas assumer la *Démarche*. Victime de son succès, la *Démarche* se donne l'objectif de revoir le modèle d'affaire des VQ de manière à transformer ce système en entreprise privée (OBNL) autonome, responsable de son propre financement et de son propre développement. Comment interpréter cette situation qui fait d'un succès commercial un obstacle à la réalisation de la mission d'un organisme de la société civile ? C'est ici que le détour par l'analyse des biens en jeu dans la participation peut s'avérer féconde. L'analyse de la forme de réponse donnée aux problèmes de transport, que constitue le projet des VQ, a mis en lumière le rôle des grammaires politiques de l'action telles que considérées par Boltanski et Thévenot. Cette réponse, que l'on considérera comme le bien poursuivi par la pratique de la *Démarche*, doit donc être examinée dans ses rapports avec les grammaires politiques de l'action revendiquées ou effectivement adoptées par cet organisme. La participation est souvent considérée au regard de ses biens internes, c'est-à-dire de ses bénéfices sur le plan de la vie démocratique des communautés et de l'émancipation des citoyens. Il est rare de lire des commentaires approfondis au sujet de la qualité des décisions et des projets qui en sont les produits, en dehors des recherches issues des disciplines du design et de l'aménagement. Pourtant, la possibilité de conduire à des réalisations différentes, mieux ajustées à la vie de la communauté, est aussi une des

promesses importantes des processus participatifs. Mais quel serait le rapport entre la forme des biens externes produits et l'engagement en participation ? Boltanski et Thévenot ne font pas mystère du fait que le modèle des grammaires politiques décrit une dynamique sociale que seules les démocraties libérales rendent possible. C'est la démocratie libérale moderne qui permet aux personnes de passer d'une grammaire à l'autre, d'un engagement envers un bien commun d'un certain type à un autre au gré des situations rencontrées. Or, cette souplesse tend à jeter un doute sur l'authenticité des engagements pris par les membres de ces démocraties envers tout bien interne à leurs pratiques. C'est d'ailleurs ce qui est dénoncé dans la philosophie morale de Alasdair MacIntyre qui détaille avec précision les rapports qui s'établissent entre une conception de l'action juste et l'action elle-même, en-deçà des considérations pragmatiques découlant des circonstances où se déploie la pratique<sup>20</sup>. Selon MacIntyre, les démocraties libérales ont rompu le lien entre le bien commun et les formes de pratique adoptées par les membres des communautés qui se réclament de ce modèle politique.

La similarité de la réponse des VQ avec les autres réponses apportées par des acteurs qui n'ont pas ce souci affiché de démocratie laisse entrevoir les obstacles à un engagement authentique face au bien commun des démocraties participatives dans le cadre d'un libéralisme qui soutient une pluralité de grammaires d'action. L'engagement envers les biens internes aux pratiques participatives dans le développement de projets d'équipements publics n'offre aucune garanti quant à la forme de cet équipement, qui plus est de son respect des pratiques personnelles et de son ajustement à l'expérience familière de ses bénéficiaires. En définitive, c'est peut-être moins la démarche elle-même qui tend à écraser l'idiome quotidien des usagers que cette grammaire industrielle soluble dans la démocratie libérale et que l'on peut retrouver tout autant au fondement des projets participatifs que de l'action des experts.

## CONCLUSION

Nous avons souhaité analyser le défi que représente la diffusion des processus participatifs pour l'expertise et pour le statut de cette sorte de connaissance dans la communauté. Quelles transformations la participation est-elle susceptible d'induire dans les rapports qu'entretiennent les experts avec les bénéficiaires de leurs prestations ? Quelles sortes d'alternatives les processus participatifs offrent-ils sur le plan des réalisations qu'on peut en attendre ? C'est en examinant le déve-

loppement du système des VQ de Trois-Rivières que nous avons cherché à comprendre ce défi à la fois pratique et éthique.

Au terme de ce récit, nous pouvons convenir qu'on ne peut pas réduire l'engagement en faveur de la démocratie participative à un simple choix de méthode visant à mieux saisir l'idiome quotidien dans lequel s'exprime l'expérience des membres d'une communauté. En effet, l'organisation de forums de délibération ou d'assemblées communautaires ne semble pas pouvoir préserver cette parole ordinaire contre son reformatage. La nécessaire traduction des comptes-rendus de l'expérience personnelle en projets, politiques ou interventions diverses visant à améliorer cette expérience rend toujours l'idéal d'une démocratie participative vulnérable aux grammaires invoquées pour justifier l'action. Or, ces grammaires sont, elles, versatiles dans la mesure où elles sont assujetties à des biens qui sont extérieurs à la pratique démocratique. De fait, le déploiement de ces procédures de participation semble donner lieu à l'émergence d'une nouvelle classe d'experts dont l'autorité n'est pas à l'abri des critiques et des nombreux reproches qui peuvent lui être adressés sous la forme d'une dénonciation de la normalisation et d'une aliénation des populations.

En somme, cet examen de la conception d'un équipement public, orchestrée et développée sous la gouverne d'un organisme issu de la société civile, montre que l'analyse des projets qui se réclament des approches participatives doit rester attentive à ce que l'on pourrait appeler, pour simplifier, une culture de l'action. Le seul affichage d'un engagement explicite envers les objectifs de démocratie, d'autonomisation des populations et de justice sociale ne suffirait pas à garantir une atténuation du phénomène de normalisation et la sorte d'aliénation qui peut en découler. Pas plus d'ailleurs, que l'adoption des procédures participatives. À l'inverse, on pourrait peut-être rencontrer des démarches capables d'une atténuation véritable du paternalisme des experts et d'un assouplissement de la normalisation, sans pour autant qu'elles invoquent les principes de la participation.



## NOTES

- 1 Voir à ce sujet Sherry R. Arnstein (1969), « A Ladder of Citizen Participation », *Journal of the American Planning Association*, 35 (4), p. 216-224, Bruno Bernardi, « L'opposition entre représentation et participation est-elle bien formée ? », disponible en ligne [http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe\\_recherche=bernardi](http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe_recherche=bernardi), 2008 (consulté le 5 novembre 2010).
- 2 C'est également ce que sous-entendent John M. Carroll et Mary Beth Rosson, quand ils indiquent que la participation représente à la fois une « proposition morale » et une « proposition pragmatique ». Voir Carroll, John M. et Mary Beth Rosson, « Participatory design in community informatics », *Design Issues*, 28, 2007, p. 243.
- 3 Suivant un principe que Georges Canguilhem a su éclairer dans des analyses qui conservent encore aujourd'hui toute leur pertinence. Voir Canguilhem, Georges, *Le normal et le pathologique*, Paris : PUF, 2009 [1966], coll. Quadrige.
- 4 Voir Thaler, Richard H. et Cass R. Sunstein, *Nudge. Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*, Londres : Penguin Books, 2009, p. 5.
- 5 C'est ainsi, du moins, que Laurent Thévenot décrit le principe de la participation dans les débats publics. Voir Thévenot, Laurent, « The Plurality of Cognitive Formats and Engagements Moving Between the Familiar and the Public », *European Journal of Social Theory*, 10 (3), 2007, p. 420.
- 6 C'est particulièrement le cas dans le champ des disciplines du design où l'appel à la participation des parties prenantes, notamment des usagers-bénéficiaires, dans le cadre du développement d'un projet, est très largement considéré comme une option méthodologique dont l'intérêt vient de sa capacité à garantir une meilleure prise en compte des usagers. C'est ce que tend à montrer Bruce Hanington qui inscrit l'adoption de méthodes participatives dans le droit fil des approches centrées sur l'utilisateur. Voir Bruce Hanington, « Methods in The Making : A Perspective on the State of the Human Research in Design », *Design Issues*, 19 (4), 2003, p.9-18.
- 7 Le type de saut éthique auquel nous faisons ici référence se rapproche de celui que tentent de thématiser certains chercheurs et praticiens du design qui se sont intéressés aux stratégies permettant de développer une relation entre prestataires et bénéficiaires qui soit basée sur l'empathie plutôt que sur la simple exactitude du compte-rendu des expériences de l'utilisateur. Voir à ce sujet Jane Fulton Suri, « Empathic Design : Informed and Inspired by Other People's Experience », dans *Empathic Design. User Experience in Product Design*, édité par Ilpo Koskinen, Katja Battarbee et Tuuli Mattelmäki, Finlande : IT Press, p. 51-57.
- 8 C'est à la philosophie morale d'Alasdair MacIntyre que nous empruntons les concepts de bien externe et de bien interne aux pratiques (voir MacIntyre, Alasdair, *After Virtue*, Notre-Dame Press, 1984). La notion de bien concerne les fins, les conséquences, les objectifs qu'une personne peut poursuivre et obtenir dans le cadre de ses pratiques en fonction de différentes conceptions de la vie juste. Parmi ces biens, certains sont consubstantiels à chaque pratique : ils ne peuvent être obtenus que par l'engagement dans cette pratique particulière.
- 9 Ils se distinguent donc d'autres formes de biens, comme la gloire, la richesse, le bien-être, qui, suivant MacIntyre, peuvent être obtenus par des moyens fort variés. Plus tard, dans *Quelle justice ? Quelle rationalité*, Paris : PUF, 1993, MacIntyre a repris cette distinction dans l'opposition entre les biens de l'excellence et les biens de l'efficacité, donnant à ses réflexions un tour plus aristotélicien encore. Il nous semble que ces concepts peuvent fonder une critique pertinente de la participation et notamment de la promotion dont ces principes font de plus en plus l'objet dans nos sociétés modernes. En effets, la lecture à laquelle nous convie MacIntyre révèle une certaine discontinuité entre les objectifs poursuivis par les promoteurs de ces démarches et les espoirs qu'elles font naître chez leurs participants. Les premiers visent la valorisation d'une citoyenneté plus engagée, soit un bien propre à la pratique de la démocratie, alors que les seconds, ou au moins une partie de ces derniers, semblent plus directement concernés par l'amélioration de leur cadre de vie et donc, par un bien externe à cette pratique.
- 10 La région de Trois-Rivières est principalement desservie par un quotidien local, *Le Nouvelliste*, propriété du groupe de presse Gesca et par quelques hebdomadaires : *Le Journal de Trois-Rivières* et *L'Hebdo Journal Trois-Rivières*, tous deux propriétés de Québecor, ainsi que *La Gazette de la Mauricie*. Ce travail a tiré parti de la consultation d'une trentaine d'articles publiés dans ces périodiques entre le printemps 2004 et l'automne 2009.
- 11 On voit ici se déployer en parallèle deux objectifs qui n'entretiennent pas le même rapport avec les finalités de la démocratie participative alors que l'amélioration du cadre bâti peut être considéré comme un bien externe à ce type de pratique dont la justification interne concerne davantage l'autonomisation des populations. Voir *Réseau québécois de revitalisation intégrée. Cadre de référence sur les démarches de revitalisation intégrée*, disponible en ligne [http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie\\_gouvernementale/memoires/37D.pdf](http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/memoires/37D.pdf), p. 4 et 5, également *Démarche de revitalisation des premiers quartiers de Trois-Rivières, Tout commence par un rêve. Démarche des premiers quartiers. Planification stratégique 2007-2012*, disponible en ligne <http://ecof.qc.ca/publications/documents/doc22nov.pdf>, p.1, 16 et 17.
- 12 Voir à ce sujet Blondiaux Loïc, *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Paris : Seuil, 2008, coll. La République des idées.
- 13 Sherry R. Arnstein a proposé une échelle qui permet de classer les démarches selon leur caractère plus ou moins participatif. Elle souhaitait ainsi dénoncer une certaine forme d'instrumentalisation de la participation qu'elle pouvait observer dans certains projets. Voir Arnstein Sherry R., « A Ladder of Citizen Participation », p. 216-224.
- 14 Voir Bernardi, Bruno, « L'opposition entre représentation et participation est-elle bien formée ? », [Laviedesidees.fr](http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe_recherche=bernardi), disponible en ligne [http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe\\_recherche=bernardi](http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe_recherche=bernardi), 2008.
- 15 C'est un des critères avancés par Sherry Arnstein pour caractériser les projets publics ayant recours à la participation des bénéficiaires. Voir Arnstein, Sherry R., « A Ladder of Citizen Participation », p. 216-224.

- 15 Voir à ce sujet Pierre-Joseph Ulysse et Frédéric Lesemann, *Lutte contre la pauvreté, territorialité et développement social intégré, Le cas de Trois-Rivières*, Montréal : Presses de l'Université du Québec, 2007.
- 16 Voir Thévenot, Laurent, « The Plurality of Cognitive Formats and Engagements Moving between the Familiar and the Public », p. 420
- 17 Les modalités d'un tel reformatage ont également été identifiées par Julien Charles dans son analyse du processus d'élaboration des Plans communaux de déplacement urbain développés en Belgique qu'il a présentée lors d'une communication effectuée dans le cadre des Journées d'étude « Savoir « citoyens » et démocratie participative dans la gestion urbaine » tenues les 6 et 7 février 2009 à Paris. On peut noter, par ailleurs, qu'au cours des années les gestionnaires des VQ les ont, tour à tour, présentés en tant que moyens de transport, outil d'intégration des résidants des premiers quartiers, levier de santé publique, équipement touristique.
- 18 Voir Boltanski, Luc et Laurent Thévenot, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris : Gallimard, 1991.
- 19 Selon la terminologie proposée par Luc Boltanski et Laurent Thévenot, *ibid.*, notamment p. 254-255. Voir également Thévenot, Laurent, « Which Road to Follow ? The Moral Complexity of an 'Equipped' Humanity » dans *Complexities in Science, Technology and Medicine*, John Law et Anne-Marie Mol (éd.), Duke : Duke University Press, 2000.
- 20 Voir MacIntyre, Alasdair, *After Virtue*.

## BIBLIOGRAPHIE

Arnstein, Sherry R. (1969), « A Ladder of Citizen Participation », *Journal of the American Planning Association*, 35 (4), p. 216-224.

Bernardi, Bruno, « L'opposition entre représentation et participation est-elle bien formée ? », disponible en ligne [http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe\\_recherche=bernardi](http://www.laviedesidees.fr/L-opposition-entre-representation.html?decoupe_recherche=bernardi), 2008.

Blondiaux Loïc, *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Paris : Seuil, 2008, coll. La République des idées.

Boltanski Luc et Laurent Thévenot, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris : Gallimard, 1991, coll NRF essais.

Canguilhem, Georges, *Le normal et le pathologique*, Paris : PUF, 2009 [1966], coll. Quadrige.

Carroll, John M. et Mary Beth Rosson, « Participatory design in community informatics », *Design Issues*, 28, 2007, p. 243.

Bruce Hanington, « Methods in The Making : A Perspective on the State of the Human Research in Design », *Design Issues*, 19 (4), 2003, p. 9-18.

MacIntyre Alasdair, *After Virtue*, Notre-Dame : Notre-Dame Press, 1984.

MacIntyre Alasdair, *Quelle justice ? Quelle rationalité ?*, Paris : PUF, 1993, coll. Léviathan.

Prost, Robert (dir.), *Concevoir, inventer, créer. Réflexions sur les pratiques*, Paris : L'Harmattan, 1995, coll. Villes et entreprises.

Schön, Donald A., *The Reflective Practitioner. How Professionals Think in Action*, New-York : Basic Books, 1983.

Simon, Herbert Alexander, *La Science des systèmes, science de l'artificiel*, Paris : Dunod, 1991.

Suri, Jane Fulton, « Empathic Design : Informed and Inspired by Other People's Experience », dans *Empathic Design. User Experience in Product Design*, édité par Ilpo Koskinen, Katja Battarbee et Tuuli Mattelmäki, Finlande : IT Press, p. 51-57.

Thaler, Richard H. et Cass R. Sunstein, *Nudge. Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*, Londres : Penguin Books, 2009.

Thévenot, Laurent, « The Plurality of Cognitive Formats and Engagements Moving between the Familiar and the Public », *European Journal of Social Theory*, 10 (3), 2007, p. 409-423.

Thévenot, Laurent, « Which Road to Follow ? The Moral Complexity of an 'Equipped' Humanity », dans *Complexities in Science Technology and Medecine*, John Law et Anne-Marie Mol (éd.), Duke : Duke University Press, 2000.

Ulysse, Pierre-Joseph et Frédéric Lesemann, *Lutte contre la pauvreté, territorialité et développement social intégré, Le cas de Trois-Rivières*, Montréal : Presses de l'Université du Québec, 2007.