



**HAL**  
open science

# Les Régions françaises façonnent-elles le territoire par la concertation ?

Guillaume Gourgues

► **To cite this version:**

Guillaume Gourgues. Les Régions françaises façonnent-elles le territoire par la concertation ?. 4ème Colloque de la Relève, May 2007, Montréal, Canada. halshs-00516308

**HAL Id: halshs-00516308**

**<https://shs.hal.science/halshs-00516308v1>**

Submitted on 9 Sep 2010

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# LES REGIONS FRANCAISES FACONNENT-ELLES LE TERRITOIRE PAR LA CONCERTATION ?

Communication présentée lors du 4ème Colloque de la Relève  
Montréal, 17 et 18 mai 2007

**Guillaume Gourgues**

Doctorant en science politique

UMR PACTE - Sciences Po recherche - IEP Grenoble

[guillaume.gourgues@hotmail.com](mailto:guillaume.gourgues@hotmail.com)

L'étude que nous avons menée sur la régionalisation des transports ferroviaires en France, et plus particulièrement sur la mise en place de dispositifs de concertation des usagers, les *comités de ligne TER*<sup>1</sup>, par six conseils régionaux<sup>2</sup>, nous a permis d'interroger leur influence sur la constitution et la reconnaissance d'un territoire d'action publique proprement *régional*, se démarquant d'autres espaces eux aussi identifiés comme *régionaux*, mais aussi *urbains* ou *nationaux*. Les comités de ligne constituent une concrétisation des politiques régionales, une instance qui « donne à voir » leur action au cœur des territoires, d'autant plus qu'ils rassemblent les élus de toutes les échelles de gouvernement local aux côtés des usagers, syndicalistes et représentants de l'État. Si les régions françaises sont des collectivités historiquement faibles par rapport à leurs homologues départementales et municipales (Mabileau, 1995 ; Le Galès, 1997) elles sont en quête de légitimité et d'affirmation (Sharpe, 1993 ; *Pouvoirs Locaux*, 2006). C'est au prisme de cette affirmation politique que nous avons été amené à traiter la mise en place et le fonctionnement des comités de ligne, en essayant de comprendre si ces derniers permettaient à la région de connecter une appellation administrative à une réalité politique, voire identitaire. Deux grandes étapes ont permis de saisir l'éventuel « façonnage » du territoire dont les comités seraient l'instrument. Tout d'abord, nous montrerons que si façonnage il y a, il ne s'effectue que dans les limites des configurations politiques territoriales héritées des sentiers de dépendances locaux. Enchâssé dans ces règles héritées, le fonctionnement des comités de ligne sera décrypté au regard d'un triangle d'acteurs identifié lors de l'observation. Faute de fournir des preuves de l'amélioration du dialogue entre partenaires, les échanges au sein de ce triangle permettent à la région d'occuper un rôle de *médiation*, voire de *leadership*. La création d'un espace d'interaction, regroupant les principaux acteurs des transports, semble tracer les

---

<sup>1</sup> Les comités de ligne sont un dispositif de concertation mis en place par les régions françaises dans le cadre de leurs compétences en matière de transport régional. Prévus par la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi SRU), ils ne sont pas obligatoires. Chaque comité de ligne correspond à une ligne ferroviaire régionale comprenant une gare d'arrivée et une gare de départ ou une zone géographique correspondant à un réseau local de déplacement. Il regroupe des élus locaux des différents niveaux de collectivité concernés par le tracé de la ligne, des cheminots syndicalistes ou non, des représentants d'associations d'usagers, parfois des usagers hors associations, les services techniques de la région et d'autres Autorités Organisatrices de Transports, des professionnels des transports et des représentants des opérateurs, Société Nationale des Chemins de Fer et Réseau Ferré de France. Leur but officiel est d'organiser la collaboration des acteurs locaux pour l'amélioration et la gestion des réseaux de transports ferroviaires régionaux.

<sup>2</sup> L'étude porte sur les régions Alsace, Centre, Midi Pyrénées, Nord Pas de Calais, PACA, Rhône-Alpes. Elle fut réalisée dans le cadre d'une recherche impliquant sept laboratoires, intitulée « Transports : où en sont les Régions en matière de politiques régionales et durables ? », pour le compte du groupe opérationnel n°11 « Politiques des transports » du PREDIT (financement PREDIT/ADEME).

lignes encore incertaines d'un *champ territorial* dont nous essaierons de dégager les premiers contours.

### **La triple dépendance de la concertation régionale**

La différenciation régionale observée lors de la mise en place des comités de ligne<sup>3</sup> nous a guidés sur la piste des contraintes qui ont pesé sur le dispositif en général et sur chaque déclinaison régionale en particulier. Une approche en terme de *path dependency* (North, 1990 ; Pierson, 2000), inspirée par les travaux du néo-institutionnalisme historique nous a fourni un levier analytique permettant de conceptualiser ces dépendances. La dépendance au sentier telle que nous la comprenons, renvoie à l'impact des configurations institutionnelles adoptées lors d'une séquence temporelle *t* sur les choix et les possibilités offertes dans à la séquence *t+1*, et ce dans chaque configuration territoriale. Cette notion nous a permis de décrypter les principaux choix effectués en matière de concertation ferroviaire en fonction de trois types de dépendances. 1/ La présence des AOT<sup>4</sup> au cœur du dispositif révèle une dépendance *institutionnelle* : les lois françaises de décentralisation de 1982 et 1983 instituent deux choix fondamentaux qui vont marquer (et marquent encore) les relations entre échelles de gouvernement : la non hiérarchisation des collectivités locales et leurs clauses de compétence générale (Gaxie, 1997). Municipalités, départements, régions se trouvent ainsi dans une fiction juridique d'égalité de statut où elles disposent d'un pouvoir de « débordement » de leurs domaines d'action. La concertation régionale intègre les réseaux politiques locaux, évitant ainsi d'irriter les échelles de gouvernement infrarégionales qui pourraient y voir une violation de leur périmètre de compétences. 2/ Le découpage géographique des comités souligne une dépendance *sectorielle* propre à la compétence transférée. La forte concentration des problèmes de transport dans des zones territoriales restreintes<sup>5</sup> pousse les régions, dans le cadre de leurs politiques des transports, à cibler des périmètres d'intervention infrarégionaux. La réalisation des ambitions des régions en matière de transport pousse l'institutionnalisation d'un dialogue entre partenaires locaux autour des zones clés des problématiques de transports, zones que l'on retrouve dans le découpage territorial des comités (par axe ou par zone de déplacement). 3/ Le fait que chaque région adapte son dispositif en fonction de contraintes latentes, issues des configurations locales spécifiques, souligne une dépendance *locale*. Selon le poids des agglomérations, l'ampleur de son service transport, l'état de ses relations avec la SNCF ou l'histoire politique de l'institution régionale, chaque région adopte une forme déterminée de comités, au maillage plus ou moins fin, aux prétentions « participatives » plus ou moins affirmées, à la médiatisation plus ou moins accentuée. Le design institutionnel de 1982, le transfert de compétences qui découpe un secteur entre plusieurs collectivités et l'histoire politique et technique de chaque région ont manifestement pesé sur les conditions d'acceptabilité et d'applicabilité des comités de ligne, tels qu'ils se trouvent définis par la loi.

---

<sup>3</sup> Les appellations le nombre et l'ancienneté diffèrent d'une région à l'autre : Comités locaux d'animation de ligne, Comités locaux d'animation et de développement de ligne, Comités de ligne, Groupes Territoriaux de Concertation, qui de 6 comités dans la région Centre, à 28 en Rhône-Alpes, pour plus de 150 réunions annoncée en Alsace, soit un peu plus de 18 séances par comité depuis 1997, quand la région Rhône-Alpes vient de finir la troisième vague de réunions de son dispositif initié en 2004.

<sup>4</sup> Autorités Organisatrices des Transports.

<sup>5</sup> Qu'il s'agisse des espaces périurbains saturés, ruraux désertés, des pôles d'échanges à articuler, les problématiques de transport débordent rapidement des relations inter-cités originellement à la base de la conception régionale.

## La région « médiatrice » comme construction d'un rôle et diffusion d'une norme

Pris dans ce réseau de contraintes, les comités de ligne fonctionnent selon un schéma globalement similaire. A partir des comptes-rendus des séances fournis par les services des conseils régionaux et d'observations participantes de plusieurs comités de ligne, nous avons pu observer l'économie interne des échanges entre participants. Notre analyse révèle un triangle d'interaction, semblable à ce que Maurice Blanc a identifié sous le vocable de « triade élu/technicien/citoyens » (Blanc, 1999). A l'instar de la dyade élu/technicien, la triade est basée sur le conflit entre les légitimités et les intérêts des différents acteurs. Appliqué aux interactions des comités de ligne, ce triangle révèle un échange tripolaire entre le Conseil régional (élus, services)/les opérateurs (SNCF, RFF)/ les réseaux de « demandes » locales (associations, maires, syndicats). Ce triangle met en lumière des jeux de médiation entre les différents participants aux comités.

L'hypothèse de l'amélioration du dialogue et des négociations d'une « gouvernance régionale » multi-acteurs et horizontale<sup>6</sup> par la concertation ne s'applique que difficilement aux échanges des comités. Les problèmes de transport impliquant plusieurs AOT y sont abordés, mais souvent sur le ton de la dénonciation d'un manque de collaboration et d'harmonisation par des responsables associatifs en colère ou des maires déçus. Il est impossible de mesurer l'impact des comités et de leurs échanges parfois virulents sur une éventuelle amélioration des collaborations entre partenaires. Il en va de même pour l'hypothèse d'un accès nouveau des « citoyens » au processus décisionnel, fourni par les dispositifs de participation (Hunold, 2001). Les comités présentent les travers de nombreux dispositifs identifiés par leurs instigateurs comme étant « participatifs » correspondant plus à un élargissement des *élites* qu'à un accès des *profanes* (Papadopoulos, 1998). Les comités sont peuplés d'initiés de divers horizons : peu d'usagers « lambda » franchissent leur seuil, même lorsqu'on les y invite explicitement. Ce qui ressort des échanges du triangle identifié, ce sont des stratégies d'affirmation réciproque, fondées sur la mobilisation de ressources symboliques, techniques et politiques. Afin de mieux appréhender les jeux observés dans les interactions, les concepts de *médiation* (Nay, Smith, 2002) et plus prudemment de *leadership* (Burns, 1978 ; Smith, Sorbets, 2003) ont été mobilisés pour comprendre les jeux de légitimation croisée, sans pour autant les réduire à une lutte intestine orientée vers la stricte domination. Le dispositif offre l'occasion à la région d'occuper un *rôle* de médiateur : la présidence et l'animation des séances la situent à la frontière des sphères politiques, associatives et professionnelles. Devenus *gatekeepers* du dialogue entre les trois sphères, les élus régionaux peuvent s'appuyer sur cette posture pour s'auto imputer une action locale en matière de transport, en revendiquer la paternité et la réussite éventuelle et ainsi « exister » aux yeux des acteurs locaux. Sous l'effet de trois éléments, cette *médiation* peut même esquisser les signes encore (très) incertains de la construction d'un leadership régional, leadership « moins héroïque que cognitif, moins individuel que collectif, moins indépendant que relié d'une manière particulière à la configuration » (Négrier, 2005, p. 234). D'une part, la cartographie des comités offre une nouvelle représentation des problématiques de transport sur le territoire régional. Dans les découpages des comités, n'existe plus ni périmètres de transports urbains, ni départements. Seules les zones identifiées unilatéralement par la région constituent

---

<sup>6</sup> Patrick Le Galès (1997) décrit ce modèle de gouvernance régionale comme le seul réellement à portée des régions françaises, trop faibles pour « s'imposer » au dessus des partenaires locaux.

le cadre géographique des débats entre AOT, opérateurs et usagers. D'autre part, l'animation des débats, assurée conjointement par la SNCF et les représentants régionaux, fait des comités le théâtre du débordement des controverses techniques entre les partenaires de négociation<sup>7</sup>. Dans ce jeu d'affrontement d'expertise, les réseaux associatifs locaux deviennent un « entrant » précieux car compétent, alimentant les débats par son expertise propre. La région fait alors figure d'institution « experte », participant aux échanges renseignés des « spécialistes » des questions transports. L'institutionnalisation d'une reconnaissance mutuelle entre deux acteurs (SNCF/Région), élaborée par la routine des interactions duales<sup>8</sup>, se « durcit » par la transmission de ces constructions à un tiers. Ce processus de transmission est l'occasion de renforcer l'« objectivité » de l'institution, les acteurs vivant alors l'institution comme une réalité extérieure à eux-mêmes, qu'il s'agisse des nouveaux arrivants ou des acteurs originaux (Berger, Luckmann, 1966). La présence de la région s'institutionnalise. Ces deux facteurs créent les conditions d'un renforcement du dialogue et de la coopération entre la région et les élus locaux, souvent peu au fait des compétences régionales. En adoptant le rôle de l'institution qui « règle les problèmes », la région se construit-elle un leadership transactionnel<sup>9</sup> symbolique ? L'action régionale, tributaire des implications des niveaux inférieurs de gouvernement local, trouverait alors l'occasion de fédérer des *followers* derrière un pilotage « régional » de développement du transport collectif. Ce leadership hypothétique, s'il ne correspond pas aux réalités décisionnelles, ne doit pourtant pas être ignoré, car comme l'indique Christian Le Bart, « le pouvoir local n'est pas que l'affaire de ressources décisionnelles, il repose aussi sur des croyances » (2003, p. 147). Une absence de pouvoir décisionnel effectif n'empêche en rien -et n'a jamais empêché- les élus locaux d'adopter des postures décisionnelles, même si celles-ci n'ont d'autre but que de masquer la réalité éclatée de la prise de décision publique.

### **Sur les traces incertaines du *champ territorial***

Progressivement, les interrogations propres à la construction du leadership nous ont amenés à dégager les contours de ce que nous avons souhaité nommer le *champ territorial*. Ce champ est tout d'abord alimenté par l'existence même des comités : en les instituant, la région adopte le *rôle* de l'ordonnateur du jeu d'interrelation, de celui qui met les agents en lutte. La région encadre les pratiques, sans les imposer, créant ainsi les représentations cognitives communes qui serviront de base aux échanges entre agents. Comme le notait Bourdieu à propos de l'État, ce dernier « n'a pas nécessairement besoin de donner des ordres, et d'exercer une coercition physique, pour produire un monde social ordonné : cela aussi longtemps qu'il est en mesure de produire des structures cognitives incorporées accordées aux structures objectives (...) »<sup>10</sup> (1995, p. 92-93). Les comités de ligne, en devenant, par la force de la pratique, des lieux où « il faut être », matérialisent la dimension régionale des problématiques de transport, mais

---

<sup>7</sup> Les négociations techniques auxquelles nous faisons allusion abordent l'établissement des plans de desserte ; le rajout ou la suppression de trains ; la gestion du matériel, des personnels en gare ; l'entretien des gares, des voies.

<sup>8</sup> Ces controverses concernent les négociations routinières entre services régionaux et SNCF, symbolisés par la procédure de conventionnement entre le conseil régional et l'opérateur.

<sup>9</sup> François Baraize et Emmanuel Négrier (2003) utilisent à ce propos l'idée d'un « leadership transactionnel » : un leader ou une équipe de leaders doit impérativement trouver des relais territoriaux, des followers, convaincus d'apporter leur soutien à ce leadership grâce à la transaction proposée par les leaders. Ils appliquent au cas de l'agglomération de Montpellier les cadres de l'analyse développée par James Mac Gregor Burns, dans *Leadership*, Harper and Row, New York, 1978.

<sup>10</sup> La comparaison entre la pratique étatique et régionale doit être abordée avec la plus grande précaution. Loin d'affirmer une similitude des moyens mobilisés par les deux échelles de gouvernement il nous a paru pertinent de rapprocher les postures.

alimentent également la croyance partagée dans les vertus du *territoire*. En effet, si l'on replace les comités de ligne dans la galaxie des dispositifs de concertation mis en place par toutes les échelles de gouvernement, on peut poursuivre notre emprunt à Bourdieu en affirmant que le *champ territorial* est constitué de cet ensemble de pratiques de concertation, qui diffuse des représentations attachées au territoire et partagées par les élites politiques (Le Bart, Lefebvre, 2003 ; Le Bart, 2003)<sup>11</sup>. Le plus proche du territoire, le plus « participatif », le plus à l'écoute, concerné et actif *sur* son territoire bénéficierait d'un potentiel de légitimité, d'un supposé « capital territorial » qu'il est alors possible de mobiliser dans le champ politique à strictement parler, c'est-à-dire dans la lutte pour les places et les trophées politiques (Bourdieu, 1981). Les intérêts et les représentations s'alimentent : chaque agent en lutte partage la croyance dans les vertus du territoire, apparentée à la proximité, à la concertation, voire à la démocratie participative, et dans le même temps se positionne au sein de ce champ dans le but d'acquérir tout ou partie du capital. Une pratique comme les comités de ligne permet à la région de redéfinir les limites du capital à partir d'habitus existants. Ces « habitus territoriaux » se constituent de représentations héritées : la commune est le lieu de la démocratie locale (Paoletti, 1999), la région est mal identifiée par ses habitants et ses élus, le département est légitime du fait de son ancienneté. Le discours des acteurs fourmille de ces représentations mais n'empêche pas une évolution des positions au sein du champ, entraînant par là même une action sur la constitution d'un habitus nouveau. L'apprentissage des rôles et l'institutionnalisation des comportements au sein de l'arène régionale (Nay, 1997a; 1997b) peuvent être à l'origine d'une nouvelle socialisation institutionnelle des élus régionaux, qui à leur tour, se positionnent au sein du champ territorial afin d'acquérir tout ou partie du capital disponible, en diffusant l'idée de la pertinence du cadre territorial régional auprès des agents entrant dans le jeu, sans pour autant adopter une revendication d'autorité ou de leadership. Le renforcement incrémental des régions (Pasquier, 2004) alimente l'idée d'un acteur politique territorial souhaitant entrer dans la course aux vertus symboliques du territoire, sans brusquer les cadres du champ, sans « sortir » du rôle que lui ont attribué jusqu'à présent les autres agents. Ce cadre analytique offrirait alors un schéma explicatif pour le recours toujours plus important aux comités de ligne TER depuis 2002. Les élus régionaux trouvent ici le moyen d'investir en douceur le champ territorial, par le biais de dispositifs qu'ils peuvent façonner, qualifier et médiatiser en fonction des contraintes imposées par les configurations territoriales, en respectant les règles du *champ*. Malgré toutes les différences observées entre comités, ces derniers adressent un « message » commun : la région agit « sur » et « pour » son territoire en se positionnant dans un *rôle* de proximité. Elle entre dans la lutte du champ territorial, et en y entrant, en alimente la pertinence, en transformant, pourquoi pas, le territoire en idéologie (Arnaud *et al*, 2007) incarnée par des pratiques.

La grille de lecture esquissée ici se propose de déconstruire la prolifération du recours à la concertation et à la participation par les pouvoirs publics, en *contextualisant*, historiquement, spatialement et politiquement, de manière systématique, la mise en place des dispositifs étudiés. L'analyse se centre alors sur les processus d'articulation idées/intérêts dans la

---

<sup>11</sup> Christian Le Bart et Rémy Lefèvre qualifient cette puissance symbolique du recours à la proximité : « brandie comme une évidence sociale, construite comme une nécessité, la proximité est fondée sur un jeu d'équivalences naturalisées dont l'effet symbolique est puissant : Proximité = implication = participation = efficacité = légitimité » (2005, p. 13)

construction d'un « nouvel esprit de l'action publique » (Blondiaux, 2005), prétendu plus « participatif ». Chaque échelle de gouvernement, qu'il s'agisse des métropoles (Jouve, Booth, 2004), de l'Europe (Heinelt, 2002 ; Boussaguet, Dehousse, 2006), des États ou des Provinces (Simard *et al.*, 2005) verrait ainsi son rapport à la participation remis dans la perspective d'un climat d'éclatement décisionnel et de *multilevel governance* (Marks, 1993) dans lequel le lien au territoire devient une ressource politique convoitée. L'engouement plus tempéré des Länder allemands pour la concertation (Auel, 2006) pourrait également être éclairé par l'idée d'une conquête des ressources symboliques attachées au *territoire* qui constituerait un levier essentiel de l'adoption de pratiques et de discours de concertation et de participation par toutes les échelles de gouvernement.

## Bibliographie

- ARNAUD Lionel, LE BART Christian, PASQUIER Romain (dir.) (2007), *Idéologies et action publique territoriale. La politique change-t-elle encore les politiques ?*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes.
- AUDEL Katrin (2006), « Multilevel governance, regional policy and democratic legitimacy », in BENZ Arthur, PAPADOPOULOS Yannis (dir.), *Governance and democracy: comparing national, European and international experiences*, London, New York: Routledge.
- BARAIZE François, NEGRIER Emmanuel (2003), « Un chemin vers le leadership » in SMITH Andy, SORBETS Claude (dir.), *Le leadership politique et le territoire, les cadres d'analyses en débat*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- BERGER Peter, LUCKMANN Thomas (1966), *The social construction of reality*, Doubleday and company Inc.
- BLANC Maurice (1999), « Participation des habitants et politique de la ville », in CURAPP, CRAPS, *La démocratie locale : représentation locale, participation et espace public*, Paris, PUF.
- BLONDIAUX Loïc (2005), « L'idée de démocratie participative : enjeux, impensés et questions récurrentes », in BACQUE Marie Hélène, REY Henry, SINTOMER Yves (Dir.), *Gestion de proximité et démocratie participative, une perspective comparative*, Paris, La découverte.
- BOURDIEU Pierre (1981), « La représentation politique. Éléments pour une théorie du champ politique », Actes de la recherche en sciences sociales, n° 36/37.
- BOURDIEU Pierre (1995), « L'Etat et la concentration du capital symbolique », in THERET Bruno (dir.), *L'Etat, la finance et le social : souveraineté nationale et construction européenne*, Paris, La Découverte.
- BOUSSAGUET Laurie, DEHOUSSE Renaud (2006), « L'Europe des profanes : l'expérience des conférences citoyennes », communication lors colloque de la section d'études européennes de l'Association Française de Science Politique « Une Europe des élites ? », Sciences-po Bordeaux, 27-29 avril 2006
- BURNS James Mac Gregor (1978), *Leadership*, New York, Harper and Row.

- GAXIE Daniel (1997), « structures et contradictions de l'édifice institutionnel », in GAXIE Daniel (dir.), *Luttes d'institutions : enjeux et contradictions de l'administration territoriale*, Paris, l'Harmattan.
- HEINELT Hubert, (2002) «Civic perspectives on a Democratic Transformation of the EU» in GROTE J.R., GBIPKI B. (dirs), *Participatory governance, Political and societal implications*, Leske, Budrich, Opladen.
- HUNLOD Christian (2001), *Deliberative democracy and facility sitting*, Praeger, Wesport.
- JOUVE Bernard, BOOTH Phillip (dir.) (2004), *Démocraties métropolitaines*, Presse de l'Université du Québec.
- JONES Barry, KEATING Michael (dir.) (1993), *Regions in the European Community*, Oxford, Clarendon Press,
- LAHIRE Bernard (2001), «Champ, Hors Champ, Contrechamp », in LAHIRE Bernard (dir.), *Le travail sociologique de Pierre Bourdieu : dettes et critiques*, Paris, La Découverte.
- LE BART Christian (2003), « Le leadership territorial, au-delà du pouvoir décisionnel », in SMITH Andy, SORBETS Claude, *Le leadership politique et le territoire, les cadres d'analyses en débat*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- LE BART Christian, LEFEBVRE Rémi (2005), « Introduction », in LE BART Christian, LEFEBVRE Rémi (dir.), *La proximité en politique : usages, rhétoriques, pratiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- LE GALES Patrick (1997), « Gouvernement et gouvernance des régions : faiblesse structurelle et nouvelles mobilisations », in LEQUESNE Christian, LE GALES Patrick (Dir.), *Les paradoxes des régions en Europe*, Paris, Éditions la Découverte.
- MABILEAU Albert (1995), *Le système local en France*, Paris, Montchrestien.
- NAY Olivier (1997a), *La région, une institution : la représentation, le pouvoir et la règle dans l'espace régional*, Paris, l'Harmattan.
- NAY Olivier (1997b), « L'institutionnalisation de la région comme apprentissage des rôles. Le cas des conseillers régionaux », *Politix*, Volume 10, Numéro 38.
- NAY Olivier, SMITH Andy (2002), « Les intermédiaires en politique. Médiation et jeux d'institutions », in NAY Olivier, SMITH Andy (dir.), *Le gouvernement du compromis*, Economica, Paris
- NEGRIER Emmanuel (2005), *La question métropolitaine : les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Grenoble, PUG.
- NORTH Douglass, *Institutions, institutional change and economic performance*, Cambridge, Cambridge University press, 1990.
- PAOLETTI Marion (1999), «La démocratie locale française : spécificités et alignement », in CURAPP, CRAPS, *La démocratie locale : représentation locale, participation et espace public*, Paris, PUF.
- PAPADOPOULOS Yannis (1998), *Démocratie directe*, Paris, Economica.
- PASQUIER Romain (2004), *La capacité politique des régions*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- Pouvoirs Locaux, « Dossier : les temps des régions : vers une inflexion régionale de la décentralisation », n°70, III, 2006.



- PIERSON Paul (2000), "Increasing returns, path dependence, and the study of politics », in *American Political Science Review*, Volume 94, Numéro 2.
- PREDIT (2007), Groupe n°11, programme 2002-2006, *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale*, rapport.
- SIMARD Louis, LEPAGE Laurent, FOURNIAU Jean-Michel, GARIEPY Michel, GAUTHIER Mario (2005), *Le débat public en apprentissage, aménagement et environnement*, Paris, L'Harmattan.
- SHARPE Laurence J. (1993), *The Rise of the Meso Government in Europe*, London, Editions L.J. Sharpe.