

**RÔLES DES REPRÉSENTATIONS EN MATIÈRE DE
RÉÉVALUATION DE POLITIQUES PUBLIQUES :
CAS DES INITIATIVES DE SOUTIEN AU TRANSPORT
MARITIME DE COURTE DISTANCE AU QUÉBEC**

SOFIANE LARIBI, EMMANUEL GUY, BRUNO URLI
CHAIRE DE RECHERCHE EN TRANSPORT MARITIME
DÉPARTEMENT DES SCIENCES DE LA GESTION
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À RIMOUSKI

INTRODUCTION

La question du changement climatique continue à soulever de nombreuses interrogations quant au devenir des systèmes de transport actuels. La contribution du secteur des transports au total des émissions de gaz à effets de serre (GES) estimée à 30 % conforte la nécessité de mesures immédiates. Les pouvoirs publics se trouvent désormais dans l'obligation de promouvoir des transports écologiques au travers des politiques publiques de transport innovantes et durables. Parmi ces politiques publiques, on retrouve celles destinées à soutenir le transport maritime de courte distance (TMCD) au Québec. En effet, ces dernières semblent répondre à juste titre aux prérogatives des pouvoirs publics en matière de développement durable (DD). Cependant, malgré la volonté affichée des instances gouvernementales dont témoignent les nombreux discours politiques et les programmes d'aides à la

mise en place de services de TMCD, l'ensemble de ces initiatives se sont soldées par un bilan mitigé jusqu'à présent. Il semble intéressant dans ces circonstances de s'interroger sur les raisons d'un tel manque d'efficacité. La présente contribution s'appuie sur la conjecture selon laquelle les politiques publiques échouent en partie à cause des écarts de perception entre les différents acteurs impliqués. C'est dans cette perspective que nous proposons d'appliquer aux politiques publiques de soutien au TMCD des outils d'aide à la représentation de problèmes telle que la carte cognitive. Ainsi, nous dresserons dans une première partie un panorama de la situation des politiques publiques de transport durable et en particulier celles destinées à soutenir le TMCD au Québec. Il s'en suivra une revue de la littérature en matière de raisons d'échecs des politiques publiques et du rôle des représentations dans l'analyse des politiques publiques. Une troisième partie comprendra une description de la méthodologie élaborée. Une quatrième partie dressera un aperçu des différentes analyses effectuées dans le cadre de notre étude. Enfin, une discussion des résultats obtenus fera l'objet de la dernière partie de l'article.

1. POLITIQUES DE TRANSPORT DURABLE ET DE TRANSFERT MODAL

1.1. LES POLITIQUES DE TRANSPORT DURABLE

Les impacts socio-environnementaux des transports constatés ces dernières années ont conduit les gouvernements des pays occidentaux à inscrire le Développement Durable (DD) à l'ordre du jour des politiques de transport. Ces dernières sont dorénavant conçues et façonnées dans un cadre plus large que celui de la sphère strictement politique, à savoir participatif et préalablement soumises à l'acceptabilité du public. En effet, depuis le milieu des années 1990, la stratégie du Canada en matière de transport durable inclut l'étude de la totalité des coûts de transport y compris les coûts sociaux et leurs implications sur les prix de transport (TRANSPORTS CANADA, 2003). Parallèlement aux initiatives du gouvernement fédéral, les ONG et les groupes professionnels ont favorisé la compréhension des défis du DD, en particulier, auprès du grand public. Ainsi, chaque province suit ses propres normes pour l'atténuation des impacts des transports, autant au niveau de l'évaluation des projets d'infrastructures que dans la contribution des transports aux émissions totales de gaz à effet de serre (GES) (BANISTER et alii, 2007). De son côté, le gouvernement du Québec s'est engagé dans une démarche ambitieuse orientée vers le DD et s'est doté par la même occasion d'instruments lui permettant de progresser sur cette voie. On peut citer à ce titre, la loi sur le développement durable (2006), le plan québécois d'action sur les changements climatiques 2006-2012, la stratégie énergétique du Québec 2006-2015, la politique québécoise du transport collectif (2006) et la stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 (2007). Par ailleurs, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) a œuvré pour la mise en place de nombreuses initiatives allant dans le sens d'ancrer davantage le

DD aux différentes politiques, programmes et activités de transport (MTQ, 2009). Soucieux de conjuguer mobilité et DD, les interventions du Ministère se déploient dans tous ses domaines d'intervention, à savoir la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et l'organisation gouvernementale écoresponsable. Au-delà des intentions politiques, il convient surtout d'intégrer le transport dans une perspective désormais plus ambitieuse de planification et de gestion des systèmes de transport en adéquation avec leur environnement immédiat.

1.2. INITIATIVES PUBLIQUES DE SOUTIEN AU TMCD

À l'échelle québécoise, il est à noter que des efforts considérables ont été consentis par les pouvoirs publics et en particulier par le MTQ qui a entrepris un certain nombre d'initiatives dans le but de promouvoir le TMCD (GUY, LAPOINTE, 2010). Ces dernières prennent essentiellement la forme d'aides financières faites par le gouvernement du Québec à des entreprises (armateurs, opérateurs ou chargeurs). Les programmes offrent à ces entreprises un remboursement partiel des investissements engagés pour améliorer la performance logistique et/ou environnementale d'une chaîne d'approvisionnement spécifique. Parmi les initiatives entreprises par le MTQ, on compte la mise en place du Programme d'Aide à l'Intégration Modale (P.A.I.M.), du Programme visant la Réduction ou l'Évitement des émissions de GES (P.A.R.A.G.E.S.) et du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (P.E.T.M.A.F.). Tout d'abord, le programme P.A.I.M. vise une meilleure intégration des modes à l'intérieur du système de transport au Québec dans un souci de compétitivité, de réduction des coûts sociaux et de protection de l'environnement (MTQ, 2006). Ce programme favorise l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien des infrastructures ferroviaires et maritimes ainsi que leur complémentarité avec le mode routier pour le transport des marchandises. Ensuite, le Programme P.A.G.E.R.E.S. ambitionne à travers l'implantation de projets intermodaux de réduire les émissions de GES générées par le transport de marchandises (MTQ, 2008). Ce programme s'ajoute au document intitulé « *Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ?* » élaboré par le gouvernement sur les changements climatiques qui propose un certain nombre de mesures visant à réduire les émissions de GES en provenance des transports, parmi lesquelles l'efficacité énergétique du transport de marchandises afin de réduire la consommation de carburant des équipements de transport, l'amélioration de la logistique pour réduire le kilométrage parcouru par les camions en utilisant de façon accrue le TMCD et le transport ferroviaire et un soutien au développement des infrastructures dans le transport maritime et le ferroviaire intermodal (ARMATEURS DU SAINT-LAURENT, FMC, SODES, 2009). Enfin, le Programme P.E.T.M.A.F. en matière de réduction de GES projette de couvrir la période 2014-2017 (MTQ, 2013). Ce dernier a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de GES générées par le transport maritime, aérien et ferroviaire par l'amélioration de

l'efficacité énergétique des organismes et entreprises opérant des services de transport maritime, aérien et ferroviaire, notamment par l'utilisation de matériel et d'équipements de transport plus performants et le recours à des énergies émettant moins de GES. Et plus récemment, le programme P.R.E.G.T.I. couvrant la période 2013-2020 vise à la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (MTQ, 2016). Ce programme a pour objectif de réduire les émissions de GES générés par le transport de marchandises et des personnes par l'implantation de projets intermodaux et la promotion de services maritimes et ferroviaires.

Ainsi, malgré les nuances dans les objectifs spécifiques de chaque programme, ils partagent tous la même mécanique d'intervention, c'est-à-dire consentir un remboursement d'au plus 50 % des investissements privés réalisés pour créer un nouveau service de TMCD ; bonifier l'efficacité d'un service existant ou éviter l'emploi du tout camion dans une chaîne logistique donnée. Ces aides ne sont pas offertes automatiquement mais sur analyse des dossiers reçus après des appels à projets annuels, chaque programme étant doté d'une enveloppe maximum établie à sa création. Notons également qu'en parallèle des aides financières elles-mêmes, ces programmes impliquent une stratégie de communication gouvernementale visant à promouvoir les programmes eux-mêmes et du même coup à positionner le TMCD comme une solution de transport durable.

1.3. LA RÉALITÉ QUÉBÉCOISE DU TMCD

L'ensemble des programmes cités précédemment témoigne de l'intérêt des pouvoirs publics à l'égard du TMCD et de leur volonté d'intégrer davantage ce dernier dans une politique de transport plus globale à l'échelle du Québec, visant principalement à encourager des modes de transport plus écologiques. Cependant force est de constater que la réalité du terrain au Québec concernant le développement du TMCD ne semble pas être en adéquation avec l'enthousiasme affiché par ses promoteurs, et surtout avec les potentialités que ce mode de transport canalise. En effet, malgré de nombreuses discussions sur le TMCD, tant du côté de l'industrie que du gouvernement, le développement du TMCD est plutôt limité au Québec. Deux faits majeurs confortent ce constat, d'une part le nombre de lignes de TMCD mises en service en dehors des marchés dits « traditionnels » est resté faible. D'autre part, la part modale du TMCD par rapport aux autres modes a enregistré une relative régression. L'étude de DIGNARD (2006) dresse un bilan quantitatif exhaustif, aussi bien environnemental qu'économique, de quelques exemples de services de TMCD opérationnels ou interrompus. Exceptions faites de certaines dessertes de transport qui concernent essentiellement des marchandises spécifiques tels les copeaux de bois, les lingots d'aluminium et les matériels surdimensionnés, le nombre de nouvelles lignes de TMCD reste relativement faible. Cette insuffisance est éloquentes au vu des nombreux marchés potentiels, tels que le transport de déchets traités, de produits agricoles, de produits d'horticultures ou le transport de la tourbe (L-P TARDIF

AND ASSOCIATES INC., 2003). L'autre fait notable concerne la tendance à la baisse de la part modale du TMCD comparée aux autres modes de transport. En effet, comme le constatent GUY et LAPOINTE (2010), la part du transport par voie d'eau à l'intérieur du Canada est passée d'un peu moins de 16 % en 1990 à 8,5 % en 2005, soit une diminution de presque 88 % en une quinzaine d'années. Pour la même période, la part du transport routier est passée de 39 % en 1990 à 63 % en 2005, soit une augmentation de 35 %. Un tel constat soulève de nombreuses interrogations sur l'efficacité des politiques publiques de soutien au TMCD au Québec et ouvre le débat sur les raisons potentielles de leurs contre-performances.

2. CARACTÉRISTIQUES ET DÉFINITION DU PROBLÈME PUBLIC

2.1. CONTRE-PERFORMANCES DES POLITIQUES PUBLIQUES

Au travers de la littérature, les raisons expliquant les contre-performances des politiques publiques émergent principalement de deux champs disciplinaires, à savoir le champ de l'analyse des politiques publiques et celui de l'aide à la décision publique. Certains auteurs tels que PADIOLEAU (cité par MULLER, 2000) et DUNN (2008) attribuent la situation d'échec des politiques publiques à l'absence de consensus dans la définition du problème. Selon ces derniers, les acteurs et les décideurs qui ont pour mission de poser clairement les contours du problème donnent souvent des définitions différentes de ce dernier. D'autres auteurs attribuent cette situation à l'absence d'identification claire entre les moyens et les objectifs du problème faisant de ce dernier un problème faiblement ou mal structuré. En effet, REITMAN (1965) constate que « *de nombreux problèmes n'ont pas un état initial bien défini, d'objectifs, de contraintes ou barrières, et de moyens d'atteindre ces objectifs* ». La multiplicité des acteurs et de leurs enjeux rejette l'idée d'une conception unique et partagée du problème et accroît la possibilité de se retrouver face à des problèmes faiblement structurés. C'est d'autant plus le cas en matière de politique publique, où les intervenants sont nombreux et appartiennent en partie à des milieux différents. Ainsi, la plupart des problèmes publics sont faiblement structurés, comme le constatent BRAYBROOKE et LINDBLOM (1963) : « *les problèmes bien structurés et modérément structurés sont rarement présents dans un contexte gouvernemental complexe* ». Or, les raisons évoquées précédemment sont le plus souvent complémentaires. En effet, les problèmes publics sont la conjugaison d'un ensemble de décisions, d'actions et de pratiques renvoyant à des univers de sens et de comportements diversifiés, vu qu'ils mettent en jeu des acteurs obéissant à des logiques différentes (MULLER, 2000). Les acteurs configurent à la fois les enjeux qui paraissent significatifs et par leurs interrelations les règles du jeu décisionnel (OLLIVIER-TRIGALO, 2000). Par conséquent, la nature spécifique du problème public résulte en partie du cadre complexe dans lequel prennent naissance les politiques publiques, qui renvoie à deux difficultés majeures : l'une liée aux différentes formulations ou représentations du problème, et l'autre, à l'orga-

nisation ou à la structuration de ces représentations.

2.2. LA NOTION DE REPRÉSENTATION DE PROBLÈME

Pour reprendre les termes de SYLVAN et VOSS (1998), « *la manière avec laquelle un problème est représenté est cruciale aux solutions possibles de ce problème* ». Par ailleurs, VOSS (1998) définit la représentation de problème en termes de « *compréhension des objectifs et des contraintes liées à une situation particulière* ». En effet, lorsqu'une situation problématique se présente, les personnes développent une définition de la situation dans laquelle leurs propres connaissances et croyances jouent un rôle majeur. Ils établissent donc une représentation du problème. Dans un sens général, cette position est constructiviste, c'est-à-dire que les individus sont supposés construire les modèles de leur environnement et agir sur le contenu de ces modèles. Le « socle » d'analyse proposé, agissant directement sur la manière de représenter un problème, rejoint l'hypothèse selon laquelle un problème est un jugement de valeur. Est-ce qu'une certaine situation est perçue comme problématique ou non, cela dépend de notre perception et n'est pas inhérent à la situation elle-même (COBB, ELDER, 1983 ; DERY, 1984 ; HOGWOOD, GUNN, 1984 ; WILDAVSKY, 1979). Ainsi, la notion de représentation de problème consiste à mettre en avant les perceptions d'une situation donnée. Une manière possible de capter ces différentes perceptions passe par l'utilisation d'éléments d'analyse qui intègrent la notion de concept au sens de « construit » comme unité élémentaire d'expression de la pensée. Les approches dans lesquels les concepts représentationnels jouent un rôle important, parmi eux ceux qui intègrent les modèles mentaux, l'analyse du discours, la cartographie cognitive ou l'intelligence artificielle, s'efforcent de donner un sens aux représentations des personnes aux travers des concepts (VOSS, 1998).

2.3. LES APPROCHES COGNITIVES EN MATIÈRE DE POLITIQUES PUBLIQUES

L'expression « approches cognitives » désigne généralement les travaux qui insistent sur le poids des éléments de connaissance, des idées, des représentations ou des croyances sociales dans l'élaboration des politiques. Ces approches ont pris une grande importance depuis ces dernières décennies (SABATIER, SCHLAGER, 2000). En effet, de nombreuses recherches ont tenté de conceptualiser les idées et leur rôle dans l'élaboration des politiques publiques (MAJONE, 1989). Plusieurs études empiriques insistent sur le rôle de l'apprentissage dans les différents contextes institutionnels (HALL, 1993), alors que d'autres travaux proposent des cadres conceptuels sur le rôle des idées dans le processus politique (KINGDON, 1984). De manière conceptuelle, les approches cognitives analysent sur la base d'un paradigme constructiviste le rôle des idées et des représentations dans la formation et le changement des politiques publiques. Ce paradigme soutient qu'« *un problème n'existe pas " ailleurs " ou en dehors pour être identifié en tant que tel* » (DERY, 1984). Donc, la question n'est pas de savoir si une situation donnée est un problème ou si elle est considérée comme un problème par plusieurs, mais

plutôt de savoir comment « le » problème est défini. HOGWOOD et GUNN (1984) soulignent que : « *chacun d'entre nous créons notre propre "réalité", et ce n'est nulle part plus vrai que la façon dont nous identifions les problèmes ou les enjeux, en les interprétant et en les reliant entre eux [...], à une certaine situation plus vaste* ». Par conséquent, les approches cognitives privilégient l'émergence du cadre interprétatif et normatif des individus, elles s'efforcent de mettre en perspective les représentations faites d'une situation par différents acteurs. Selon MULLER et SUREL (1998), elles sont aussi en mesure d'offrir une grille de lecture des politiques publiques, elles « *s'efforcent de saisir les politiques publiques comme des matrices cognitives et normatives constituant des systèmes d'interprétation du réel, au sein desquels les différents acteurs publics et privés pourront inscrire leurs actions* ».

Si tel qu'énoncé précédemment, l'incapacité des politiques publiques à répondre efficacement à un problème public réside en partie dans la difficulté à élaborer une représentation claire de ce dernier, alors il pourrait être intéressant dans un souci de compréhension du problème public d'accorder une attention toute particulière à ces cadres interprétatifs et représentatifs élaborés par les acteurs. La problématique de notre recherche trouve son origine dans le constat d'échec des initiatives publiques de soutien au TMCD au Québec et les causes de dysfonctionnement de ces derniers. La proposition avancée s'appuie sur la conjecture selon laquelle les politiques publiques échouent en partie en raison des écarts de perception entre les différents acteurs impliqués. Cette proposition peut sembler évidente pour le lecteur familier des approches sociologiques du changement institutionnel et politique, mais elle est significative dans le contexte du transport maritime où les chercheurs et les praticiens favorisent très largement des grilles d'analyse mettant l'accent sur les variables matérielles directement quantifiables (DUPRÉ, GUY, 2012).

3. MÉTHODOLOGIE ÉLABORÉE DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE

3.1. LA CARTE COGNITIVE COMME OUTIL DE REPRÉSENTATION DE L'INFORMATION

Dans notre étude, nous avons eu recours à la carte cognitive (CC) comme outil de représentation de l'information. AXELROLD (1976) donne une définition précise de cet outil : « *Les concepts qu'une personne utilise sont représentés comme des points, et les liens de causalité entre ces concepts sont représentés par des flèches. Cela donne une représentation graphique des assertions causales sous forme de points et de flèches. Cette représentation est appelée carte cognitive* ». Une carte cognitive aide un individu à se représenter les chaînes d'implications relatives à sa perception d'un problème sous la forme d'un réseau structuré, canalisant ses points de vue et ses opinions sur un même support visuel. Nous avons opté pour une approche « interactive » de cartographie cognitive. En effet, la carte a été construite interactivement avec le participant, c'est-à-dire qu'à partir d'un premier

élément évoqué par ce dernier, le chercheur lui demande les causes et les conséquences liées à cet élément et ensuite s'il existe ou non un lien entre ces variables. Les représentations ainsi obtenues du problème auprès des différents acteurs résultent de leur propre langage, leurs propres mots.

3.2. PARTICIPANTS À L'ÉTUDE ET ENTREVUES

Le matériel empirique supportant cet article a été collecté dans le cadre d'une thèse en gestion des ressources maritimes à l'université du Québec à Rimouski (LARIBI, 2014). Notre étude a porté sur quinze participants sélectionnés autour de deux axes majeurs. L'échantillon sélectionné comprend, d'une part, des participants directement liés à la question des initiatives publiques de soutien au TMCD, qualifié de « noyau dur ». Ces participants correspondent à des acteurs proches de la décision publique en ce qui concerne les représentants des institutions compétentes, et, des acteurs proches de la décision stratégique, en ce qui concerne les représentants de l'industrie maritime. D'autre part, il comprend des participants indirectement liés à la question des initiatives publiques de soutien au TMCD, mais dont la participation est jugée utile. Il s'agit des participants associés aux différentes dimensions du DD (économique, environnementale et sociale). Nous avons élargi le champ de sélection en optant pour une méthode « *ad hoc* ». Le choix de cette méthode se justifie par le fait que les politiques publiques de soutien au TMCD ont été élaborées dans le cadre du DD.

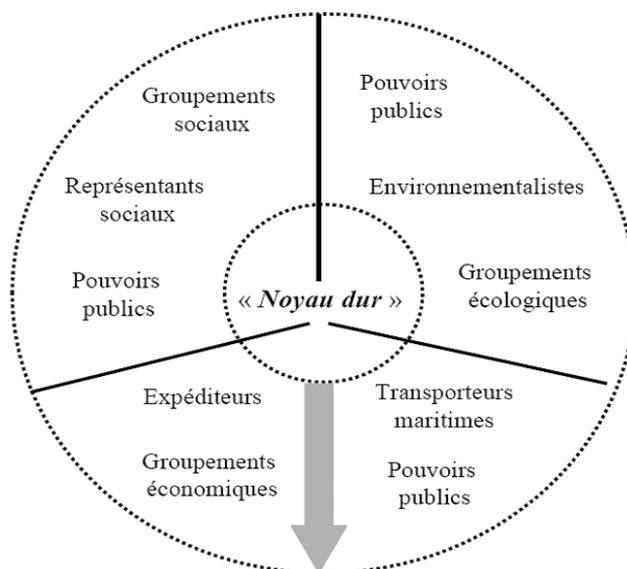
Le nombre de quinze participants à l'étude peut paraître quantitativement limité, cependant il faut le situer dans le contexte québécois. Le nombre d'armateurs y offrant des services de TMCD n'excède guère une douzaine. Tous sont membres d'associations qui ont participé à l'étude. Sur le plan des politiques, les fonctionnaires chargés du développement et de l'administration des programmes concernés sont également très peu nombreux au total ; néanmoins ce groupe fait bien partie des participants à l'étude. Nous avons acquis une confiance supplémentaire dans la valeur de notre échantillon en observant une saturation de l'information recueillie : pas d'éléments fondamentalement nouveaux sont apparus après les dix premières entrevues. Enfin, il convient de rappeler que la cartographie cognitive est un outil dont l'intérêt réside dans la capacité de mettre en lumière la perception des acteurs individuels et leurs nuances respectives (plutôt que dans sa représentativité statistique).

Ainsi, en appuyant notre objectif de fournir les perceptions les plus précises possible du problème, l'élargissement de notre champ de prospection au-delà des seuls acteurs assimilés au « noyau dur » devient une nécessité. La Figure 1 donne un aperçu de la composition de notre échantillon.

Nous avons entrepris quinze entrevues individuelles, sous forme d'entrevues semi-dirigées avec des questions ouvertes. Nous avons opté pour l'entrevue semi-dirigée car elle permet de recueillir de l'information qualitative et s'applique souvent aux échantillons de petite taille. Nous avons préalable-

ment identifié un échantillon restreint, mais sélectionné autour de critères de représentativité spécifiques comme ceux liés au DD. Ensuite, dans l'entrevue semi-dirigée, le chercheur dispose d'un certain nombre de questions guides, relativement ouvertes. La technique des questions ouvertes a été privilégiée car elle encourage les participants à s'exprimer plus aisément sur le sujet et sans interruption, et à utiliser leurs propres mots sans être influencé par les termes inclus dans des questions fermées. Contrairement aux approches cartographiques utilisées dans le cadre de l'aide à la décision, nous n'avons pas identifié de variables au préalable. En effet, dans le cadre de notre démarche, nous voulons dégager les différentes perceptions des participants au travers de leur propre langage, de leurs propres mots. Par conséquent, introduire des variables préalablement identifiées aurait eu pour effet de limiter le champ d'expression des participants et l'accumulation d'informations, en particulier dans l'usage de la sémantique propre à chaque participant.

Figure 1 : Participants à l'étude



Source : LARIBI (2015)

Quatre séries de questions ont été posées à chaque participant, tout en respectant la logique de questionnement : descriptive-normative. Concernant le volet descriptif, il s'agissait de questionner les participants sur quels étaient selon eux les enjeux clefs et de justifier l'importance de ces enjeux. Mais également si des enjeux secondaires méritaient d'être signalés ainsi que leur importance. Il est à noter que dans le cadre de notre étude le mot « enjeu » est considéré au sens large du terme, proche de ce qui est désigné par « *issue* » en anglais, c'est-à-dire regroupant aussi bien l'aspect stratégique que problématique à l'égard d'une situation donnée. Les questions relatives aux deux premières séries de questions étaient les suivantes :

- « Quels sont selon vous, les enjeux majeurs qui gravitent autour des initiatives publiques de soutien au TMCD ? ».
- « Pourquoi ces enjeux sont-ils importants, selon vous ? »
- « Quels sont les enjeux secondaires, mais qui méritent d'être mentionnés ? »
- « Pourquoi ces enjeux méritent également d'être mentionnés ? »

La troisième série de questions portait sur l'existence ou non de relation entre les différents enjeux et sur la nature de cette relation. Les questions étaient les suivantes :

- « Voyez-vous des relations entre certains enjeux ? »
- « Quelle est la nature de cette relation ? »

La dernière série de questions portait sur le volet normatif. Il s'agissait d'interroger les participants sur les mesures ou les actions qu'ils jugeaient nécessaires d'entreprendre à l'encontre des enjeux mentionnés. Les dernières questions étaient les suivantes :

- « Quelles sont selon vous, les mesures ou actions à entreprendre ? »
- « Par quoi cela passe-t-il, selon vous ? »

Les réponses aux questions précitées ont été disposées sur la CC par le chercheur. Les réponses prennent la forme de fragments de texte disposés autour du thème central et qui s'articulent à leurs tours en chaînes argumentaires sous forme de succession de flèches.

3.3. PROTOCOLE D'ÉLABORATION DE CARTES COGNITIVES INDIVIDUELLES

Suivant le protocole élaboré, l'entrevue individuelle constitue la première étape du processus de cartographie cognitive. Il s'agit de collecter les données servant à la construction des différentes CC individuelles. Ces données sont obtenues grâce aux réponses fournies aux différentes questions posées aux participants lors de l'entrevue. En fonction des réponses obtenues, le chercheur trace une carte initiale. Après l'obtention de cette carte, celle-ci est envoyée au participant afin d'obtenir ses corrections, commentaires et sa validation. L'obtention de la CC finale s'opère une fois la réception de la CC corrigée ou validée par les participants. L'issue de cette étape donne lieu à une CC individuelle finale prête à être analysée. La CC individuelle correspond à l'interprétation du problème par un seul participant et cette opération est reproduite pour l'ensemble des participants à l'étude.

La Figure 2 fournit un exemple de CC individuelle finale. Tel qu'illustré, le thème central, à savoir les initiatives publiques de soutien au TMCD, apparaît au centre de la CC. Les différents enjeux quant à eux sont représentés tout autour du thème central et reliés les uns avec les autres en fonction de la relation de cause à effet qu'ils entretiennent, selon l'avis des participants. Il en est de même pour les différentes mesures apparaissant dans la partie inférieure de la CC et reliées les unes avec les autres en fonction de la nature de leurs relations. Enfin, il est important de signaler que la numérotation des

fragments de textes illustrés dans la CC résulte de l'attribution aléatoire par le logiciel utilisé pour le traitement des CC.

Figure 2 : Exemple de carte cognitive finale



Source : LARIBI (2014)

À ce stade de l'étude, nous sommes dans une phase de « rassemblement » des représentations. Les points de vue et les visions des participants sont pris séparément. L'analyse des différentes CC individuelles doit permettre d'éclairer les similitudes et les différences entre les cartes lorsqu'elles sont comparées entre elles. Cependant, au-delà de la possibilité qu'offre l'utilisation de la carte cognitive de fournir une représentation globale d'un problème donné faite par les parties prenantes, en donnant une représentation détaillée émergeant des propos tenus par chacun des participants, elle peut s'avérer aussi un excellent outil de mise en évidence des contradictions au sein des différentes cartes cognitives individuelles et des conflits de perception qui peuvent surgir lorsque les cartes cognitives individuelles sont comparées les unes avec les autres. Nous avons par conséquent entrepris une série d'analyses visant à analyser les cartes cognitives de manière individuelle à l'aide du logiciel de traitement des CC « *Décision Explorer* ». Nous avons par la suite comparé les différentes cartes cognitives individuelles à l'aide d'une analyse de discours et d'une analyse de regroupement.

4. ANALYSES COMPARÉES DES DIFFÉRENTES CARTES COGNITIVES

4.1. ANALYSE DE DISCOURS ET AGRÉGATION SÉMANTIQUE

Un premier traitement des cartes cognitives individuelles s'est effectué à l'aide du logiciel « *Decision Explorer* ». Nous avons analysé chaque CC séparément afin d'étudier de manière approfondie le réseau sémantique. Nous avons eu recours à différentes fonctions d'analyse du logiciel qui nous ont permis de mettre en évidence l'importance relative de chaque concept au sein des différentes cartes et le positionnement d'un concept à l'échelle d'une carte dans son ensemble et de démontrer l'influence d'un concept par rapport aux autres. Ainsi, l'ensemble de ces fonctions du logiciel a conduit à dégager pour chaque CC les concepts centraux et les concepts clefs. Par la suite, nous avons comparé les CC les unes avec les autres à l'aide d'une analyse de discours, afin d'étudier la similitude des cartes sur la base de la sémantique utilisée. À ce stade, nous nous basons sur la similitude des termes utilisés par les participants, ce qui nous permettra de disposer d'une liste « préliminaire » d'enjeux et de mesures. Ces listes feront l'objet à leur tour d'une analyse de discours approfondie, en regroupant les enjeux et les mesures en fonction de la présence de synonymes, en éliminant les redondances (non-redondances), jusqu'à que l'on soit parvenu à une certaine saturation des termes. Le Tableau 1 offre un aperçu de la technique de compilation sémantique élaborée lors de l'analyse de discours.

Tableau 1 : Extrait de l'analyse de discours

Liste préliminaire des enjeux	Synonymes	Non-Redondance	Saturation Liste finale des enjeux
-Transport maritime fortement réglementé Contraintes réglementaires Coût initial en capital important (navire)	Contraintes réglementaires	La réglementation en TM n'est pas adaptée au TMCD	Contraintes réglementaires
Prise compte des externalités Coûts environnementaux Intérêt public Nécessité de considérer l'empreinte écologique	Le manque de prise en compte des externalités		-Le manque de prise en compte des externalités
Utilisation du TMCD Sous-utilisation du transport maritime	Sous-utilisation du TMCD	Perspective continentale de développement du TMCD	-Sous-utilisation du TMCD
Changements Climatiques Émissions de GES	Réduction des émissions de GES	La question environnementale	-Réduction des émissions de GES
Consommation énergétique Efficacité énergétique	Réduction de la consommation énergétique	-Efficacité environnementale du maritime Avantages environnementaux du maritime	-Réduction de la consommation énergétique

Source: Compilation des auteurs

La liste finale des enjeux ainsi que celle des mesures obtenue précédemment ont fait l'objet d'un processus d'agrégation afin de classer les différents enjeux en grandes catégories. Le processus d'agrégation tel qu'utilisé dans notre étude n'a pas vocation à réduire le discours émanant des CC, mais vise à dégager des grandes catégories d'enjeux (ou mesures) afin de pouvoir comparer les différentes cartes entre elles. Les éléments de la liste finale des enjeux ont été associés à une catégorie d'enjeux plus générale, pouvant regrouper plusieurs éléments de la liste finale mais évoquant toujours le même thème général. Le Tableau 2 illustre ce premier travail d'agrégation concernant les enjeux (le même travail a été mené pour les mesures).

Tableau 2 : Agrégation de la liste finale des enjeux

Enjeux	Contenu de la liste finale des enjeux
Réglementation	-Le manque de prise en compte des externalités. -Contraintes réglementaires. -Importance des frais liés aux services maritimes
Sous-utilisation Volume de fret	-Sous-utilisation du TMCD -Insuffisance de la demande de services -Rentabilité du service
Infrastructures	-Disponibilité des infrastructures portuaires -Financements des infrastructures portuaires
Compétitivité-coûts	-Compétitivité coûts -Compétitivité liée à nature de la marchandise -Coûts liés à la manutention
Qualité	-Complexité de la chaîne de transport maritime -Qualité du service pas suffisamment adaptée -Absence de régularité du service
Délai	-Délai de transport -Manque de flexibilité de l'offre de service
Biodiversité marine	-Protection de la biodiversité et du milieu marin
Émissions de GES	-Réduction des émissions de GES
Efficacité énergétique	-Réduction de la consommation énergétique
Congestion	-Saturation du réseau routière
Accidents/sécurité	-Sécurité routière.
Dégradation/entretien	-Dépenses d'entretien du réseau routier
Emploi	-Attractivité du maritime en termes d'emploi
Développement régional	-Redynamisation des ports secondaires

Source: Compilation des auteurs

Il s'agit à ce stade de notre analyse de classer les différents enjeux recensés en grandes catégories. À titre d'exemple, les enjeux relatifs aux contraintes réglementaires ont rejoint la catégorie « Réglementation », les enjeux liés à la sous-utilisation du TMCD à la catégorie « Sous-utilisation » et ceux liés à la réduction des émissions de GES ont intégré la catégorie « Émissions de GES », etc. De plus, afin de rester fidèle au discours émanant des différentes CC, nous avons procédé à une première agrégation qui nous a permis de définir de grandes catégories d'enjeux.

4.2. ANALYSE DE REGROUPEMENT

Pour finir, nous avons effectué une analyse de regroupement qui nous a permis de regrouper les différents concepts présents dans les CC sur la base de la similitude des liens. Cela nous permet aussi de juger de la pertinence des regroupements terminologiques et des regroupements des différents concepts résultant de l'analyse de discours effectuée précédemment, et ainsi de vérifier l'existence ou non de regroupements possibles entre les différents participants de notre étude. Le Tableau 3 offre un aperçu de ce travail effectué sur la carte d'un participant donné (carte 7).

Tableau 3 : Analyse de regroupement des enjeux appliquée à la carte 7

Cartes	Clusters Enjeux	Types Clusters
Carte 7	cluster1 [3]	4 Clusters
	Avantages environnementaux du maritime	Cluster 1 : Environnement
	Réduction des émissions de GES	
	Lien du routier aux normes environnementales	Cluster 2 : Social
	cluster2 [3]	
	Intensité du maritime en main d'œuvre	Cluster 3 : Économie
	Multiplication des ruptures de charge	
	Main d'œuvre en pré/ post acheminement	Cluster 4 : Social
	cluster3 [4]	
	Faible intensité du marché	Cluster 3 : Économie
	Absence de cargaison de retour	
	Rentabilité du service maritime	Cluster 4 : Social
	Sous-utilisation du transport maritime	
	cluster4 [3]	
	Transport maritime fortement réglementé	
	Mode plus sécuritaire pour les personnes	
Moins d'accidents que dans le routier		

Source: Compilation des auteurs

Nous avons donc établi un regroupement pour les enjeux en fonction de leur appartenance à l'une des différentes dimensions du DD, à savoir des « clusters » économiques, environnementaux et sociaux, ce qui nous a permis de segmenter notre échantillon en deux groupes de participants. Le groupe 1 est composé des participants dont les intérêts peuvent être plus ou moins rattachés à l'une des différentes dimensions du DD. Le groupe 2 est composé des participants dont les intérêts peuvent être rattachés à une seule des dimensions du DD, à savoir la dimension économique. Le Tableau 4 offre un aperçu de la composition de chaque groupe obtenu suite à l'analyse cluster effectuée sur les enjeux.

Le même travail de regroupement a été entrepris pour les mesures, mais en fonction d'autres critères. Nous avons regroupé les mesures en fonction du caractère privé, public ou mixte des mesures évoquées. Ces « clusters » mesures ont permis de regrouper les participants en trois groupes. Le groupe A se compose des participants qui revendiquent majoritairement l'action des pouvoirs publics. Le nombre de « clusters » mesures publiques de ce groupe est le plus important. Le groupe B est composé des participants qui préconisent majoritairement l'action du privé. Le nombre de « clusters » mesures

privées de ce groupe est le plus important. Enfin, le groupe C comprend les participants qui préconisent autant l'action des pouvoirs publics que les actions privées. Pour ce groupe, le nombre de « clusters » mesures privées est aussi important que celui des mesures publiques. Ainsi, l'analyse de regroupement nous a permis de segmenter les participants en différents groupes afin de pouvoir de déterminer les enjeux communs ou les mesures communes entre chacun d'eux. Le Tableau 5 offre un aperçu de la composition de chaque groupe, suite à l'analyse cluster effectuée sur les mesures.

Tableau 4 : Composition des groupes par type de participants suite à l'analyse cluster sur les enjeux

GROUPES	TYPES DE PARTICIPANTS	PARTICIPANTS
GROUPE 1	Groupement sociaux	Participant 3
	Représentants sociaux	Participant 7 Participant 10
	Environnementalistes	Participant 2 Participant 4
	Groupement économique	Participant 5 Participant 8
	Groupement d'armateurs	Participant 6 Participant 9
	Expert en transport maritime	Participant 1
	Représentant des pouvoirs publics (provincial)	Participant 11
GROUPE 2	Transporteurs maritimes	Participant 12 Participant 13
	Expéditeurs	Participant 14 Participant 15

Source : LARIBI (2014)

Tableau 5 : Composition des groupes par type de participants suite à l'analyse cluster sur les mesures

GROUPES	TYPES DE PARTICIPANTS	PARTICIPANTS
GROUPE A	Groupement sociaux	Participant 3
	Représentant sociaux	Participant 7
	Environnementalistes	Participant 2 Participant 4
	Groupement économique	Participant 5 Participant 8
	Expert en transport maritime	Participant 1
	Représentant des pouvoirs publics (provincial)	Participant 11
	Expéditeurs	Participant 15
GROUPE B	Représentant sociaux	Participant 10
	Transporteur maritime	Participant 12
GROUPE C	Groupements d'armateurs	Participant 6 Participant 9
	Transporteur maritime	Participant 13
	Expéditeurs	Participant 14

Source : LARIBI (2014)

5. DISCUSSION DES RÉSULTATS OBTENUS DANS L'ÉTUDE

Suite aux résultats obtenus, nous constatons que les enjeux communs à l'ensemble des participants sont « Infrastructures », « Réglementation », « Sous-utilisation », « Qualité », « Émissions de GES » et « Délai ». Les enjeux communs aux participants du groupe 1 sont « Infrastructures », « Réglementation », « Sous-utilisation », « Qualité », « Émission de GES » et « Délai ». Et en ce qui concerne le groupe 2, les enjeux communs sont les mêmes à l'exception des enjeux « Émission de GES » et « Délai » qui sont remplacés par l'enjeu « Compétitivité-coût ». En effet, ce dernier enjeu apparaît comme commun à l'ensemble des trois catégories d'acteurs de ce groupe (les transporteurs, les expéditeurs et les pouvoirs publics) pour lesquels le coût constitue une contrainte majeure à l'utilisation du service de TMCD pour les uns et à sa fourniture pour les autres. Par ailleurs, pour le groupe 2, les enjeux environnementaux « Émissions de GES » sont évincés par les enjeux économiques tels que la « Compétitivité-coût ».

Toujours suite aux résultats obtenus, les mesures communes aux participants des groupes 1 et 2 sont « Faire connaître/ valoriser l'image TMCD », « Internaliser les coûts environnementaux du routier », « Programmes ciblés/ systèmes de gestion des risques », « Incitatifs financiers de compensation », « Concevoir des interconnexions modales » et « Adapter l'offre de service ». Les mesures communes aux participants du groupe 1 sont les mêmes que ceux pour l'ensemble des deux groupes, à l'exception de la mesure « Concevoir des interconnexions modales » qui n'apparaît pas pour le groupe 1. En ce qui concerne le groupe 2, les seules mesures communes aux participants de ce groupe sont « Adapter l'offre de service » et « Étendre l'offre de service ». Ainsi, les participants du groupe 2 proposent d'agir principalement sur l'offre de service en mettant en place différentes formes de mesures. Rappelons que ce groupe comprend trois catégories, à savoir les transporteurs maritimes, les expéditeurs et les pouvoirs publics.

Le Tableau 6 établit une liste des enjeux et des mesures les plus cités pour chaque groupe de participants. Pour le groupe A, qui correspond au groupe le plus diversifié en termes de type d'acteurs inclus, les enjeux les plus cités sont ceux de « Compétitivité-coût » et de « Sous-utilisation ». Ces enjeux sont très souvent évoqués par les acteurs du secteur ou par les utilisateurs de ce transport. Ces derniers soutiennent l'idée selon laquelle le TMCD peine à s'imposer soit parce qu'il n'est pas assez compétitif en termes de coûts par rapport aux autres modes de transport, soit parce qu'il n'affiche pas suffisamment ces avantages socio-environnementaux auprès de ses utilisateurs potentiels. Concernant les mesures préconisées, elles sont majoritairement publiques et visent les deux principaux enjeux cités, à savoir « Valoriser l'image du TMCD » par une campagne publique de publicité afin d'agir sur la « Sous-utilisation » du TMCD, et « Internaliser les coûts environnementaux du routier » pour agir sur le « Compétitivité-coût » du TMCD par rapport au mode concurrent. Et enfin, « Mettre en place des incitatifs financiers de compensations » qui peuvent agir aussi bien sur le premier enjeu que sur le

second. La dichotomie est assez éloquentes lorsqu'il s'agit de définir la responsabilité d'action des différents acteurs ou de mettre en avant les leviers d'action. En effet, certains participants évoquent le manque d'implication des autorités compétentes sur le marché en matière d'équilibrage des modes et revendiquent une internalisation des coûts environnementaux des modes plus polluants. D'autres, par contre, jugent que les efforts sont du seul ressort des acteurs de l'industrie à faire valoir leurs avantages concurrentiels.

Tableau 6 : Les enjeux et les mesures les plus cités pour chaque groupe de participants

GROUPE A : PARTICIPANTS QUI MAJORITAIREMENT PRONENT UNE INTERVENTION DU GOUVERNEMENT		GROUPE B : PARTICIPANTS QUI MAJORITAIREMENT PRONENT UN ENGAGEMENT DE L'INDUSTRIE		GROUPE C : PARTICIPANTS QUI PRONENT AUTANT L'UN QUE L'AUTRE DES MOYENS D'ACTION	
Enjeux cités par le groupe A	Mesures citées par le groupe A	Enjeux cités par le groupe B	Mesures citées par le groupe B	Enjeux cités par le groupe C	Mesures citées par le groupe C
1-Compétitivité-coûts (6)	1-Faire connaître/valoriser l'image TMCD (5)	1-Compétitivité-coûts (2)	1-Faire connaître/valoriser l'image TMCD (2)	1-Infrastructures (4)	1-Étendre l'offre de service (2)
1-Sous-utilisation (6)	1-Internaliser les coûts environnementaux du routier (5)	1-Émissions GES (2)	1-Adapter l'offre de service (2)	1-Réglementation (4)	2-Faire connaître/valoriser l'image TMCD (1)
2-Infrastructures (5)	1-Mettre en place des incitatifs financiers de compensation (5)	1-Délai (2)	1-Adaptation des infrastructures au TMCD (2)	2-Compétitivité-coûts (3)	2-Adapter l'offre de service (1)
2-Qualité (5)	2-Internaliser les coûts sociaux du routier (4)	1-Congestion (2)	2-Étendre l'offre de service (1)	2-Délai (3)	2-Adaptation des infrastructures au TMCD (1)
2-Emissions GES (5)	2-Programmes ciblés/ systèmes de gestion des risques (4)	2-Sous-utilisation (1)	2-Internaliser les coûts environnementaux du routier (1)	3-Qualité (2)	2-Mettre en place des incitatifs financiers de compensation (1)
2-Volume de fret (5)	3-Adapter l'offre de service (3)	2-Infrastructures (1)	2-Concevoir des interconnexions des modales (1)	3-Émissions GES (2)	2-Internaliser les coûts sociaux du routier (1)
3-Réglementation (4)	3-Concevoir des interconnexions des modales (3)	2-Qualité (1)	2-Internaliser les coûts sociaux du routier (1)	4-Congestion (1)	2-Aménagements dans les dispositions réglementaires (1)
3-Délai (4)	3-Aménagements dans les dispositions réglementaires (3)	2-Dégradation/entretien (1)		4-Dégradation/entretien (1)	2-Concevoir des interconnexions des modales (1)
3-Congestion (4)	4-Aménagements dans les dispositions tarifaires (2)	2-Accidents/ sécurité (1)		4-Accidents/ sécurité (1)	
4-Efficacité énergétique (3)	4-Étendre l'offre de service (2)	2-Emploi (1)		4-Emploi (1)	
4-Dégradation/entretien (3)	5-Adaptation des infrastructures au TMCD (1)				
4-Accidents/ sécurité (3)					
5-Biodiversité marine (2)					
5-Développement régional (2)					
6-Emploi (1)					

(*) : Le chiffre entre parenthèse indique le nombre de cartes cognitives où chaque enjeu ou chaque mesure est apparu.

Source : LARIBI (2014)

Pour le groupe B, les enjeux les plus cités sont : « Compétitivité-coût », « Émissions de GES », « Congestion » et « Délai ». Les mesures préconisées sont majoritairement privées et visent l'enjeu « Délai » en préconisant d'« Adapter l'offre de service ». Notons aussi que la mesure « Adaptation des infrastructures au TMCD » a été évoquée par deux participants, alors que l'enjeu « Infrastructure » n'a été mentionné que par un seul. Ceci s'explique par le fait que certains participants voient dans le coût élevé des opérations de manutention un obstacle à la compétitivité du TMCD, et y remédier pourrait passer par la mise en place de meilleures installations portuaires.

Pour le groupe C, qui comprend essentiellement des transporteurs maritimes et des expéditeurs, les enjeux les plus cités sont : « Infrastructures », « Réglementation » et « Compétitivité-coût ». Il n'est pas anodin pour le cas québécois que la question des infrastructures fasse consensus aussi bien auprès des transporteurs que des utilisateurs. En effet, le programme de transfert des ports régionaux du gouvernement fédéral vers des repreneurs locaux se retrouve en situation de blocage. Cette situation exaspère parfois

les acteurs, et donne le sentiment que rien n'est réellement entrepris pour adapter les infrastructures à l'utilisation du TMCD. En ce qui concerne les mesures à prendre, la plus citée est « Étendre l'offre de service ». Notons que dans ce groupe peu de mesures sont destinées aux enjeux les plus évoqués. Cette situation s'explique par le fait que les enjeux les plus cités n'ont pas forcément été identifiés comme des obstacles aux initiatives de soutien au TMCD. Par conséquent, les participants de ce groupe n'ont pas identifié de mesures à entreprendre pour remédier à la situation.

CONCLUSION

Dans cet article, nous avons voulu rendre compte d'une recherche combinant l'emploi des représentations des acteurs que l'on retrouve dans la littérature sur l'analyse des politiques publiques et dans celle en aide à la décision. Il s'agit là en soi d'un défi méthodologique et théorique important. Pour cette raison, nous nous sommes attardés principalement à décrire comment nous avons procédé. Au final, notre démarche reste exploratoire. Nous sommes convaincus que la contribution est valable et gagnera à être appliquée à d'autres cas d'analyse de politiques publiques. Néanmoins, il est indéniable que le choix de travailler avec les représentations cognitives amène nécessairement un lot de complications puisqu'il engage à raisonner à partir de dimensions intangibles. En effet, le postulat de départ de l'étude des représentations est que les acteurs n'agissent pas uniquement en fonction de leur intérêt économique ou politique, mais bien en fonction de l'interprétation qu'ils font des problématiques actuelles et des mesures proposées pour y répondre. Cette interprétation repose alors sur leurs expériences, leurs visions du monde et surtout sur les changements qu'ils voudraient y voir, c'est-à-dire leurs idéaux et valeurs. Aborder ces dimensions complexifie la cueillette d'information et surtout expose l'analyse aux aléas de la subjectivité. Donc, il convient en conclusion de revenir sur la question fondamentale : pourquoi travailler à partir des représentations ou dimensions cognitives ?

C'est là que les données présentées ici prennent à nos yeux toute leur valeur. En effet, la caractérisation des représentations individuelles des parties prenantes et la mesure des écarts de perception entre ces dernières montrent clairement des représentations du problème très différenciées. Or ces différences ne reflètent pas les divisions que l'on aurait pu appréhender avec la notion d'intérêt utilisée dans les modèles d'économie politique ou de gestion stratégique. Les différences de perception que nous avons pu mettre en avant avec la carte cognitive ne correspondent pas à des armateurs demandant plus d'aide gouvernementale d'une part et leurs clients d'autre part exigeant un meilleur service à plus bas prix. Nous observons plutôt des perceptions complètement différentes au sein même des transporteurs actifs en TMCD. D'un côté, il y a ceux qui perçoivent que leur industrie offre déjà un produit très avantageux et que le problème se situe du côté des politiques publiques trop peu ambitieuses qui n'internalisent pas « équitablement » les externalités du transport routier. De l'autre, il y a ceux qui situent le problè-

me sur la qualité de l'offre jugeant qu'il y a beaucoup à faire pour simplifier l'expérience-client de l'expéditeur faisant appel au TMCD. Cette même division est visible dans les perceptions des acteurs des secteurs publics et associatifs que nous avons interviewés. Nous concluons que nous n'aurions pas observée cette dichotomie sans l'emploi d'un cadre conceptuel tourné vers les perceptions des acteurs. C'est la première contribution généralisable de notre étude : l'emploi de la cartographie cognitive permet d'observer des dimensions des rapports entre parties prenantes qui sont fréquemment négligées.

Si nous réfléchissons aux politiques publiques en termes d'analyse du processus décisionnel collectif nécessaire à leur mise en place, leur évaluation et leur reconduction ou ajustement subséquent, nos résultats suggèrent que le processus concernant le développement des politiques de soutien au TMCD au Québec est encore un débat en phase d'émergence. En effet, les différences de perception mesurées indiquent qu'il n'y pas consensus entre les principaux acteurs, ni sur la source du problème et ni bien sûr sur les solutions à privilégier. Les principaux acteurs sont encore à la recherche d'un consensus sur la définition même du problème à régler. Or, ce constat fait suite à une série de programmes gouvernementaux offrant des aides financières devant supporter le développement du TMCD au Québec. Il n'est pas étonnant dans ces conditions que les parties prenantes fassent un bilan mitigé de ces politiques. C'est la deuxième contribution de notre étude : l'insatisfaction des acteurs face aux politiques est liée au moins en partie à leurs perceptions et pas exclusivement à leur intérêt économique.

La troisième contribution de notre étude est la proposition que les recherches sur les politiques de transport profiteraient d'une utilisation élargie des approches s'intéressant aux dimensions immatérielles telles que l'analyse cognitive des politiques, l'analyse de discours ou de la culture organisationnelle. En adaptant les techniques de la cartographie cognitive développées en aide à la décision, nous avons mis en lumière que des acteurs clés au sein des groupes partageant *a priori* les mêmes intérêts économiques ont en fait une vision radicalement différente des défis auxquels fait face leur secteur d'activité. Ceci suggère que les représentations cognitives des problèmes et des solutions par les acteurs sont des caractéristiques propres des enjeux des politiques publiques, c'est-à-dire que les représentations cognitives ne sont pas seulement le reflet des intérêts matériels des acteurs, mais une dimension en soi de ces problèmes. En ce sens les représentations devraient être considérées indépendamment dans l'étude des politiques publiques.

RÉFÉRENCES

ARMATEURS DU SAINT-LAURENT, FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA, S.O.D.E.S. (2009) **Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020**. Rapport à la Commission des Transports et de l'Environnement de l'Assemblée Nationale du Québec.

- AXELROD R. (1976) **Structure of decision: The cognitive maps of political elites**. Princeton, University of Princeton Press, 422 p.
- BANISTER D., PUCHER J., LEE-GOSSELIN M. (2007) Making sustainable transport politically and publicly acceptable. In RIETVELD P., STOUGH R.R. (éd) **Institutions and sustainable transport: regulatory reform in advanced economies**. Edward Elgar Publishing.
- BRAYBROOKE D., LINDBLOM C. (1963) **A strategy of decision**. New York, the Free Press.
- COBB R., ELDER C. (1983) **Participation in American politics: The dynamics of agenda building**. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 182 p.
- DERY D. (1984) **Problem definition in policy analysis**. University Press of Kansas.
- DIGNARD M. (2006) Le Québec : Un leader naturel en transport maritime de courte distance. Communication au **Congrès de l'A.C.F.A.S sur transport maritime et développement durable**, 16 mai.
- DUNN W. (2008) **Public policy analysis: An introduction**. Pearson, Prentice Hall, 458 p.
- DUPRÉ S., GUY E. (2012) Actors and their representations in shipping policy: developing the European Maritime Safety Agency. **Transport Reviews**, Vol. 32, n° 6, pp. 697-713.
- GOUIN R., HARGUINDÉGUY J. (2007) De l'usage des sciences cognitives dans l'analyse des politiques publiques. **Swiss Political Science Review**, Vol. 13, n° 3, pp. 369-393.
- GUESS G., FARNHAM P. (1989) **Cases in public policy analysis**. New York, Georgetown University Press, 320 p.
- GUY E., LAPOINTE F. (2010) **Politiques publiques pour le transport maritime sur le Saint-Laurent : cohésion des objectifs et mesures**. Québec, Étude réalisée pour le Ministère des Transports du Québec.
- HALL P. (1993) Policy paradigms social learning and the state: The case of economic policymaking in Britain. **Comparative Politics**, Vol. 25, n° 3, pp. 275-296.
- HOGWOOD B., GUNN L. (1984) **Policy analysis for the real world**. Oxford, Oxford University Press, 298 p.
- KINGDON J. (1984) **Agendas, alternatives and public policies**. Boston, Little Brown, 304 p.
- LARIBI S., GUY E., URLI B. (2015) Politiques de soutien au transport maritime de courte distance au Québec : représentations divergentes des acteurs. **Organisations et Territoires**, Vol. 24, n° 1, pp. 55-64.

LARIBI S. (2014) **De la représentation à la pré-structuration de problèmes complexes : les apports des approches cognitives dans la réévaluation de politiques publiques. Cas des initiatives de soutien au transport maritime de courte distance au Québec.** Thèse de Doctorat, Université du Québec à Rimouski, 531 p.

L-P TARDIF AND ASSOCIATES INC. (2003) Shortsea shipping: the Quebec region. Discussion Paper presented to **Transport Canada, Seaway and domestic shipping policy.**

MAJONE G., WILDAVSKY A. (1979) **Implementation as Evolution.** Howard Freeman Beverly Hills, Sage.

MAJONE G. (1989) **Evidence, Argument and Persuasion in the policy process.** New Haven, Yale University Press, 203 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2006) **Programme d'aide à l'intégration modale. P.A.I.M. Annexe B.** Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, MTQ.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008) **Programme d'Aide visant la Réduction ou l'Évitement des Émissions de Gaz à Effet de Serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport de marchandises (PAREGES).** Québec.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009) **Les Principales Réalisations Ministérielles en Matière de Développement Durable, MTQ.**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013) **Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de GES (P.E.T.M.A.F.).** Québec.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2016) **Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES par le développement du transport intermodal (P.R.E.G.T.I.).** Québec.

MULLER P., SUREL Y. (1998) **L'analyse des politiques publiques.** Paris, Montchrestien, 156 p. (Coll. Clefs).

MULLER P. (2000) L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique. **Revue Française de Science Politique**, Vol. 50, n° 2, pp. 189-208.

OLLIVIER-TRIGALO M. (2000) Les grands projets de transport Transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 37, pp. 3-30.

PADIOLEAU J. (1982) **L'État au concret.** Paris, P.U.F., 222 p.

REITMAN W. (1965) **Cognition and thought.** New York, Wiley.

SABATIER P., SCHLAGER E. (2000) Les approches cognitives des politiques publiques : perspectives américaines. **Revue Française de Science Politique**, Vol. 50, n° 2, pp. 209-234.

SYLVAN D., VOSS J. (1998) **Problem representation in foreign policy decision making**. Cambridge University Press, 335 p.

TRANSPORT CANADA (2003) **Straight ahead: A vision for transportation in Canada**. Ottawa, Report to Transport Canada, No TP 14044.

VOSS J.F. (1998) On the representation of problems: An information-processing approach to foreign policy decision making. In D.A. SYLVAN, J.F. VOSS (ed) **Problem representation in foreign policy decision making**. Cambridge University Press, pp. 8-28.

WILDAVSKY A. (1979) **Speaking truth to power: The art and craft of policy analysis**. Boston, Little Brown, 472 p.