



Les mobilités “ innovantes ” et “ durables ” dans les discours électoraux : des mots pour faire bouger le local

Eléonore Pigalle, Nacima Baron

► To cite this version:

Eléonore Pigalle, Nacima Baron. Les mobilités “ innovantes ” et “ durables ” dans les discours électoraux : des mots pour faire bouger le local. *Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon*, 2020, 94 (4), 10.4000/geocarrefour.15189 . halshs-02538473v1

HAL Id: halshs-02538473

<https://shs.hal.science/halshs-02538473v1>

Submitted on 9 Apr 2020 (v1), last revised 4 May 2020 (v2)

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.



Géocarrefour

94/4 | 2020

Varia

Les mobilités « innovantes » et « durables » dans les discours électoraux : des mots pour faire bouger le local

“Innovative” and “sustainable” mobilities in electoral speeches: words to move the local

Eléonore Pigalle et Nacima Baron



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/15189>

ISSN : 1960-601X

Éditeur

Association des amis de la Revue de géographie de Lyon

Référence électronique

Eléonore Pigalle et Nacima Baron, « Les mobilités « innovantes » et « durables » dans les discours électoraux : des mots pour faire bouger le local », *Géocarrefour* [En ligne], 94/4 | 2020, mis en ligne le 08 avril 2020, consulté le 08 avril 2020. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/15189>

Ce document a été généré automatiquement le 8 avril 2020.

© Géocarrefour

Les mobilités « innovantes » et « durables » dans les discours électoraux : des mots pour faire bouger le local

“Innovative” and “sustainable” mobilities in electoral speeches: words to move the local

Eléonore Pigalle et Nacima Baron

Ce travail s'inscrit dans le cadre du projet MUTANDIS (Innovative solutions for sustainable mobility in periurban areas) financé par I-site Future

Introduction

- 1 Le contexte français de planification est longtemps resté dans une logique d'offres de mobilité malgré la législation qui a tenté d'introduire de la transversalité entre urbanisme et transport. La loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) a renforcé le rôle des communes en leur permettant de fixer des modalités d'action sur les compétences partagées avec les Établissements Publics de Coopération Intercommunale en matière d'organisation des services publics de proximité, d'aménagement de l'espace et de développement local ou encore de mobilité durable (e.g. modes actifs, services de location de vélos, autopartage, covoiturage, organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine). Plus de 35 ans après la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs¹, le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prétend lui aussi offrir un nouveau cadre d'articulation entre, d'une part les enjeux de transport et de mobilité, d'autre part les enjeux sociétaux, sanitaires, écologiques, climatiques ou encore d'égalité d'accès aux territoires.

« Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des

déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux » (Projet de la LOM, 2019).

- 2 Souvent assistés par les technologies numériques, les nouveaux services de mobilité (*e.g.* Autolib, Vélo'v, covoiturage) visent à la fois à changer les habitudes modales des individus pour réduire l'usage de l'automobile, et à promouvoir de nouvelles formes d'organisation urbaines (métropoles, densification de l'habitat, *smart cities*, routes intelligentes, *Mobility as a Service* ; [Freudendal-Pedersen *et al.*, 2019]).
- 3 Les territoires périurbains en sont particulièrement la cible, car ils doivent répondre à un double objectif : diminuer les nuisances liées aux pendulaires et contribuer à une redynamisation démographique. En effet, ils sont généralement apparentés à un contre-modèle de la ville durable (Dodier, 2015) de par leurs caractéristiques : une faible densité bâtie et une part modale automobile élevée (Aragau *et al.*, 2019). Les habitants y apparaissent dès lors comme les premiers responsables de la pollution (Reigner *et al.*, 2009). Ainsi, ces territoires périurbains se présentent comme un lieu d'opérationnalisation de la transition c'est-à-dire comme le type de territoire où la transition énergétique doit se jouer (Dupuy, 1999 ; Wiel, 1999) à travers la recherche et le soutien de « *solutions de mobilité soutenables en milieu rural et périurbain* »².
- 4 Intégrer puis décliner plus opérationnellement de « nouvelles » mobilités reste un enjeu majeur des politiques publiques (Castex *et al.*, 2017) pour développer l'*empowerment* (Bacqué & Biewener, 2015) des acteurs de proximité dans le périurbain. Or, leurs mises en œuvre dépendent d'une multitude d'acteurs (*e.g.* *start-up*, associations, collectivités), justifiant le fait que certains maires se heurtent à des limites de champs de compétences (Castex *et al.*, 2017). La montée de l'intercommunalité (Le Saout, 2009 ; Le Saout & Vignon, 2015), mais surtout ses nombreuses limites, éloigne les maires de la décision, les empêchent d'innover, de mettre en œuvre des « expérimentations » ou des approches participatives et de concertations des habitants, pourtant nécessaires dans les politiques de mobilité (Amar, 2016). La mobilité joue un rôle clé, observable avec par exemple le mouvement des gilets jaunes déclenché par le refus d'une taxe carbone (abrogée en décembre 2018), l'accroissement du prix du diesel et la diminution de la vitesse sur les routes secondaires. Ce mouvement illustre bien que les problèmes publics persistent (Baron, 2019) et que l'application des réformes (MAPTAM, NOTRe³, LOM) laisse place à l'incertitude chez les maires dont le malaise ne cesse d'augmenter alimenté par un sentiment d'abandon de la part des pouvoirs publics (« Démission de Stéphane Gatignon », 2018⁴) au profit de grands projets peu distributifs (*e.g.* le Grand Paris). Cela étant, cette attente de portage reste une injonction verticale, d'origine étatique ou régionale. On est dans le mythe d'un transfert, d'une importation de l'approche urbaine des politiques de mobilité « durables » et « innovantes » à une approche territoriale qui ne considère pas les spécificités du terrain. Or, avant d'évaluer la capacité des maires de ces villes à impulser ou non des politiques publiques en faveur de « nouvelles » mobilités puis d'en mesurer l'efficacité, il faut comprendre comment les élus, de leur propre point de vue, cadrent les questions de mobilité lorsqu'ils s'adressent à leurs concitoyens.
- 5 Cet article s'inscrit dans le champ de recherche sur les transitions localisées et dans la lignée des travaux critiques relatifs aux politiques de mobilité contemporaines (Reigner & Brenac, 2019). Il mobilise la notion de discours de politique publique et choisit une situation de communication politique déjà utilisée comme source pour la recherche, les

professions de foi (Bonhomme, 2016). Considérées comme des « *moments particuliers dans le cycle de la vie politique locale* » (Bellanger et al., 2014), les élections sont des « *occasions d'émettre à destination de la population des énoncés et de produire du sens.* » (Garraud, 1990). Ces discours diffusent des représentations, « *récits* » (Radaelli, 2000), « *cadres cognitifs* » (Muller, 2000) et valeurs propres au candidat venant renforcer sa « *position dans la compétition politique* » (Hassenteufel, 2010) :

« *Tout élu doit se conformer à des valeurs ou à des thématiques qui s'imposent à lui. Il lui faut s'efforcer d'imposer certaines représentations relatives à son action et à sa personne, et convaincre de "l'efficacité", de la "modernité" et du "dynamisme" de sa politique municipale. Son rôle le contraint à accréditer la croyance que toute son activité tend à satisfaire les demandes de la population et assurer le développement de la ville, et qu'il est le plus qualifié pour accomplir cette tâche.* » (Garraud, 1990, p. 8)

- 6 Notre objectif est d'appréhender l'intégration de la thématique de la transition vers des mobilités plus durables dans les campagnes électorales. L'emploi d'outils de lexicométrie dégage plusieurs lignes de discours ou *storylines* dont la décomposition permet d'éclairer la manière dont la « mobilité innovante » peut émerger, s'associer avec d'autres dimensions de l'action publique et comment s'y négocie le changement sinon l'innovation.

Cadrage méthodologique

Choix du terrain : les Yvelines et ses pôles urbains, un des leviers de la mobilité à l'échelle du Grand Paris

- 7 Le choix du terrain s'est porté sur le département des Yvelines. Situé dans la région Île-de-France, ce département occupe une position de pivot, stratégique, entre l'agglomération centrale de Paris et sa périphérie pavillonnaire, et comprend des pôles d'emplois structurants comme Paris-Saclay, Massy, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles. C'est également un département dépendant de Paris et de La Défense. Il va d'ailleurs fusionner avec le département des Hauts-de-Seine, dont il deviendra l'arrière-cour à urbaniser, structurer, mais aussi à protéger. Par ailleurs, il est un des leviers de la mobilité à l'échelle du Grand Paris d'après le schéma des Déplacements des Yvelines 2020⁵.
- 8 Très contrasté sur le plan urbain, ce département se compose de 262 communes de densités très variables. En 2016, la densité de population moyenne était de 626,8 hab./km² (contre 20781,1 hab./km² à Paris) pour environ 12 % de l'ensemble de la population francilienne et 10 % des emplois franciliens en 2014. Seules deux communes (Versailles et Sartrouville) dépassent les 50000 habitants. Il a connu dans le même temps une forte croissance démographique et une désindustrialisation qui a provoqué un fort déclin des emplois ouvriers.
- 9 Sur le plan sociodémographique, les cadres et professions intellectuelles supérieures y sont surreprésentés par comparaison aux quatre départements de la grande couronne. De la même manière, le niveau de vie y est particulièrement élevé (notamment dans la partie de la plaine de Versailles) et les taux de pauvreté et de chômage y sont les plus faibles de la région. Néanmoins, des disparités territoriales existent en Yvelines avec des ménages plus modestes résidant essentiellement au nord-ouest et pour quelques poches au centre et sud-est du département. Néanmoins, l'espace périurbain de l'ouest

francilien reste un « *lieu privilégié d'installation et d'ancrage des classes moyennes* » (Aragau *et al.*, 2019), ayant des modes de vie inscrits dans leur environnement immédiat (Berger *et al.*, 2015). La force du modèle résidentiel comme marqueur social est un facteur explicatif de la poursuite de l'étalement résidentiel.

- 10 D'après l'Observatoire de la Mobilité dans les Yvelines (publié en 2018 sur la base de chiffres de 2010), la part des ménages motorisés n'a cessé de s'accroître depuis quarante ans, passant de 87 % à 89 % entre 2001 et 2010 (contre 70 % en Île-de-France et 87 % en grande couronne). Cette forte motorisation n'est donc pas sans conséquence sur la congestion routière, notamment aux heures de pointe. Du fait de la croissance trafic automobile et de l'extension pavillonnaire jusqu'aux franges des régions Normandie et Centre-Val de Loire, cette onde pavillonnaire retentit sur la croissance de petites villes. Ces dernières tiennent une place spécifique dans le système polycentrique francilien : elles sont des « satellites » en gravitation autour de l'unité urbaine de Paris du fait de leur forte dépendance à l'emploi créé ailleurs au sein du système métropolitain francilien et notamment dans le cœur de l'agglomération (Paris et les départements de la petite couronne). Ce sont des entités urbaines autonomes et parfois des bassins d'emploi (d'autres que leurs habitants). À ce stade, la mobilité apparaît ici comme l'assurance de rester articulée au bassin d'emploi métropolitain offrant des emplois de cadres, tandis que la structure de l'emploi local encourage les mobilités actives. Des expérimentations de mobilité ont d'ailleurs déjà vu le jour, par exemple les mobilités électriques portées par des industriels et des collectivités locales en 2011-2012 (Jarrigeon *et al.*, 2015), le Pédibus (Depeau, 2008) ou encore Flexigo, un transport à la demande en Yvelines⁶.
- 11 Concernant les maires des Yvelines, en particulier des petites villes, ils se caractérisent par une très forte stabilité et sont majoritairement positionnés à droite de l'échiquier politique. Cependant, à la suite de l'application des réformes et l'évolution des compétences des collectivités locales avec la loi NOTRe, les maires rejoignent à marche forcée l'intercommunalité.

Considérer les politiques locales de mobilité comme des « récits »

- 12 Les élections municipales de mars 2014 représentaient le premier suffrage visant à élire simultanément les conseillers municipaux et communautaires représentant les communes de plus de 1000 habitants au sein des intercommunalités à fiscalité propre. Par conséquent l'évolution des compétences optionnelles et obligatoires a pour partie été transférée aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale tels que les communautés de communes et les communautés d'agglomérations (*e.g.* gestion des déchets, assainissement, transports publics ou encore des projets de développement économique, d'urbanisme et d'aménagement). Alors que la place de la thématique intercommunale était manifestement marginale lors des campagnes municipales de 2001 et 2008 (Bué *et al.*, 2005 ; Le Saout, 2009), elle est devenue un enjeu politique saillant en 2014 (Le Saout & Vignon, 2015). Cette intercommunalité, qui aspire les compétences urbanisme et transports des maires les met en péril. Cela a-t-il induit des effets sur les discours électoraux ?

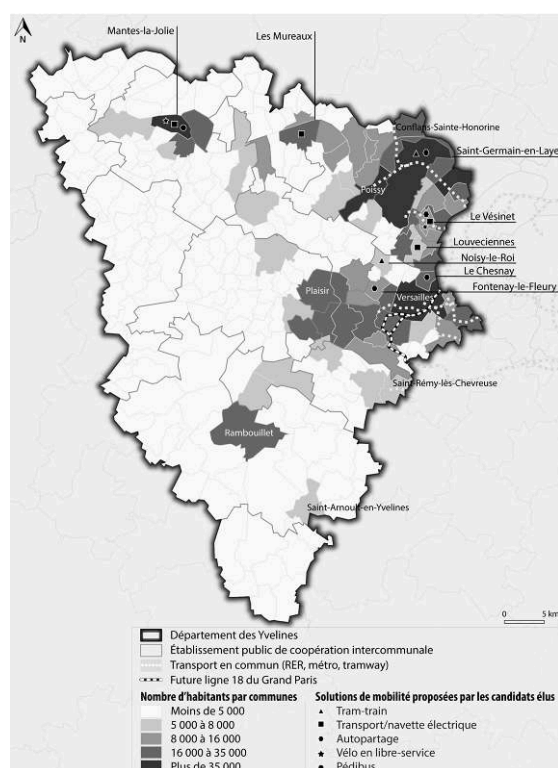
La profession de foi, support privilégié d'analyse d'un discours de positionnement

- 13 À la lumière des travaux de Reigner et Brenac, nous proposons d'analyser les politiques de mobilité comme des « récits » (2019) à partir d'un corpus de professions de foi. Ce document de campagne électorale réalisé par les candidats vise à résumer leurs programmes politiques (pour les communes de plus de 2500 habitants). Il diffuse des priorités politiques à l'ensemble des électeurs par un discours persuasif et de mise en valeur du candidat (Bonhomme, 2016) et de son positionnement (Hajer, 1995, p. 53 citée par Tschoerner-Budde, 2018, p. 25). L'usage de ce matériau est pertinent pour au moins deux raisons : 1/ sa large influence puisque la Commission de propagande est chargée de valider (conformité avec la loi et les règles techniques), d'envoyer et de distribuer les documents de propagande électorale à l'ensemble des électeurs au même moment (Ripoll & Rivière, 2016, p. 94) qui jugent à 62 % ces documents « utiles » pour les aider à prendre une décision (d'après une enquête de l'Institut CSA réalisée en 2014) ; 2/ ces documents sont tous de formats équivalents rendant la réalisation d'analyses statistiques non biaisées par des différences de poids entre éléments étudiés.

Constitution et traitement du corpus

- 14 Pour constituer notre corpus de professions de foi, nous avons dans un premier temps contacté le Bureau des élections de la Préfecture des Yvelines où 290 documents ont pu être collectés. Pour des raisons de faisabilité, nos analyses ont considéré les professions de foi des candidats élus maires dans les communes de plus de 5000 habitants, correspondant à un corpus total de 69 professions de foi (Carte). Nous retrouvons aussi une forte stabilité politique avec 60 % de candidats réélus plutôt de droite (52 % de la liste Union pour un Mouvement Populaire [UMP] et 29 % de la liste Divers Droite [DVD]), majoritairement des hommes (84 %) pour une moyenne d'âge de 58 ans.

Carte 1 : Localisations des communes étudiées et des propositions de « nouvelles » mobilités en Yvelines



En nuances de gris, communes étudiées de plus de 5000 habitants, et propositions de « nouvelles » mobilités faites par les candidats élus aux élections municipales de 2014 en Yvelines

Source : les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODbL ; INSEE, 2014

Auteur : E. Pigalle, LVMT, 2019

- 15 Dans un second temps, nous avons retranscrit les passages faisant référence à la mobilité, c'est-à-dire aux offres de transport et de services de mobilité. 71 % des candidats sélectionnés en ont parlé (correspondant à 49 professions de foi), témoignant d'un intérêt et suggérant que cette thématique est à l'agenda politique.
- 16 Concernant l'analyse des extraits issus de ces 49 professions de foi, une approche mixte a été employée :
 - 1\ D'abord statistique à l'aide du logiciel IRaMuTeQ⁷, une Interface du logiciel statistique R pour les analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires utilisant le langage python. Cet outil procède par lemmatisation (les verbes sont mis à l'infinitif, les noms au singulier et les adjectifs au masculin singulier) avant de réaliser une Classification Hiérarchique Descendante (CHD) visant à regrouper les « mondes lexicaux » (Reinert, 1983) statistiquement surreprésentés dans différentes classes. Cette méthode a permis d'extraire les thématiques abordées dans le corpus de 49 professions de foi évoquant la mobilité.
 - 2\ Ensuite qualitative pour étudier comment les « nouvelles » mobilités, « innovantes » et « durables » ont été intégrées. Nous entendons « nouvelles » mobilités au sens de la transition énergétique et climatique visant à transformer les politiques de transport et de déplacement plus « traditionnelles » (e.g. trains, lignes de bus, RER, vélos). Pour cela, nous avons identifié les registres discursifs et les arguments employés pour comprendre « la façon dont les acteurs déploient des stratégies discursives pour définir des propositions de solution par un collage entre un instrument et des problèmes, des politiques publiques et/ou des valeurs. » (Zittoun, 2013)

Les mobilités « saisies » par les maires. Un enjeu des campagnes municipales

Résultats statistiques. Les « mondes lexicaux » de la mobilité périurbaine

- 17 La CHD réalisée a permis de synthétiser et structurer les « mondes lexicaux » du corpus en sept classes, représentant 84 % des segments de textes (Dendrogramme 1 et Tableau 1). Cette classification découpe le contenu des professions de foi en plusieurs classes elles-mêmes reliées selon leur proximité et présente les principaux termes associés à chacune, ordonnés par ordre d'importance décroissant (χ^2) : plus la taille d'un mot est importante, plus il est spécifique à sa classe. La CHD différencie deux branches principales avec, d'une part les classes 3, 4, 5 et 7 (63,7 % du corpus classé), d'autre part les classes 1, 2 et 6 (36,3 % du corpus classé).

Dendrogramme 1 : « Mondes lexicaux » associés à la mobilité périurbaine dans les professions de foi des municipales de 2014

Accessibilité	Nouvelle mobilité	Dessertes Liaisons	Qualité du cadre de vie	Circulation Stationnement	Aménagement	Entretien de la voirie
Classe 5 13,4%	Classe 4 14,5%	Classe 3 12,3%	Classe 7 23,5%	Classe 2 11,2%	Classe 1 13,9%	Classe 6 11,2%
social municipal fréquence accessibilité train bâtiment proposer améliorer accès obtenir	service transport solidaire offrir projet nouvelle autoroute minute centre-ville soutenir	bus ligne rer taille réseau heure piste renforcer cyclable usager	qualité cadre de vie local vie économie habitant énergie véhicule environnement durable	circulation doux plan stationnement mettre agglomération communauté élaborer trafic place	cœur souterrain pôle ville parking rénovation voiture réaliser espace accessible	réfection équipement rue relier propreté voirie cyclable trottoir réseau centre

Les dix premières formes lemmatisées significativement associées à chacune des classes sont précisées ($p < 0,05$)

Tableau : Extraits des segments de textes les plus significatifs pour chaque classe (somme des χ^2)

—	Classe 6 : Entretien de la voirie
	0027 * commune_Le Mesnil-le-Roi
	• <i>Poursuivre la réfection des rues et des trottoirs, enfouir les réseaux et améliorer la propreté de la ville</i>
—	Classe 1 : Aménagement de la voirie
	0063 * commune_Verneuil-sur-Seine
	• <i>Achèvement du projet « Cœur de ville » avec création de zones de rencontres et extension progressive de la Zone 30</i>
—	Classe 2 : Circulation/Stationnement
	0066 * commune_Villennes-sur-Seine
	<i>Fluidifier la circulation, faciliter le stationnement et les déplacements piétons :</i>
	• <i>Étudier avec la communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine un plan général de circulation et la création de places de parking</i>
—	Classe 7 : Qualité du cadre de vie
	0025 * commune_La Verrière
	<i>Cadre de vie préservé et entretenu, déplacements facilités</i>
—	Classe 3 : Dessertes/Liaisons
	0032 * commune_Le Vésinet
	• <i>Créer 2 lignes de petits bus électriques reliant les quartiers Princesse et Morlettes-République au centre-ville, RER et au collège.</i>
	• <i>Développer les pistes cyclables</i>
—	Classe 4 : Nouvelle mobilité
	0041 * commune_Mantes-la-Jolie
	<i>Création de navettes électriques en centre-ville ;</i>
	<i>Développement d'offres de multitransport en libre-service ;</i>
	<i>Mise en place de solution de Pédibus</i>
—	Classe 5 : Accessibilité
	0018 * commune_Fontenay-le-Pleury
	• <i>Obtenir la mise aux normes du quai SNCF pour faciliter l'accès au train aux personnes à mobilité réduite</i>

L'offre de mobilité, une dimension centrale de la qualité de vie

- 18 Le discours de la classe 5 renvoie à l'**accessibilité** généralisée de tous à la ville dans le but de faciliter les chaînes de déplacements (« *achèvement de l'accessibilité des bâtiments municipaux et des espaces publics* »). Ceci s'explique par la loi⁸ de 2005 imposant aux maires de rendre accessibles les lieux publics avant le 1^{er} janvier 2015.
- 19 Les discours étroitement liés des classes 4 et 3 traitent d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de leur commune en passant par le **développement d'offres de transport et de services de mobilité**. La première classe porte sur la proposition de « nouvelles » mobilités dans les centres-villes (*e.g.* navettes électriques, offres de multitransport en libre-service, Pédibus, Autolib'), quand la seconde rassemble le lexique lié aux offres de transport plus traditionnelles pour relier les quartiers entre eux (*e.g.* lignes de bus, RER, vélos). Si les élus ne parlent pas tellement aux usagers des transports en commun, ni de migrations quotidiennes domicile-travail à la fois des « sortants » et des « entrants », l'une de leurs priorités est bien la mobilité des habitants, telle que l'accès aux transports en commun et la régularité des trains vers l'agglomération. Pour ces maires, être connecté au système métropolitain reste nécessaire pour ses actifs (« *obtenir de la SNCF une desserte améliorée de la gare de Louveciennes, car les trains sont trop souvent aujourd'hui supprimés ou retardés* », « *le cadencement plus rapproché des trains vers la gare Saint-Lazare sera effectif dès 2016* », « *nous soutiendrons le prolongement de la ligne C du RER jusqu'à Coignières* », « *améliorer la mobilité : RER : rames à 2 niveaux et plus de terminus Saint-Germain* », « *avec le projet Gare-Bécanes, de nouvelles activités économiques et services aux entreprises vont s'installer à La Verrière.* »). Toutefois, il est évident que la compétence communale ne suffit pas puisque les communes restent dépendantes de l'Autorité Organisatrice des

Transports d'Île-de-France, d'où l'importance pour elles de se positionner, d'exister, donc de s'unir pour peser davantage dans les décisions.

« Parce qu'en tant que maire et vice-président du Conseil Général, je suis le mieux placé pour défendre les dossiers de Sartrouville (transports en commun, nouvelle gare sur le Plateau, santé, ...) auprès de l'État, de la Région et du Département. [...] Des actions concrètes seront mises en œuvre dès le lendemain de l'élection, parmi lesquelles : nous continuerons à nous battre auprès de la Région pour qu'elle finance enfin des transports en commun performants et une nouvelle gare sur le Plateau. »

« Renforcer la pression sur le STIF [Syndicat des Transports d'Île-de-France] et la RATP [Régie Autonome des Transports Parisiens], via des actions fortes – mobilisation des médias et des usagers pour une amélioration du RER A. »

« Mobilisation pour accélérer la réalisation du RER E. »

« Je m'engage à prendre à bras le corps la gestion de la circulation automobile et du stationnement liée notamment à la gare RER et au trafic de transit en anticipant l'avenir face au développement du plateau de Saclay. »

- 20 La classe 7 englobe quant à elle les trois classes précédentes et est centrée sur la **préservation de la qualité du cadre de vie** de la commune comme finalité du projet politique. Cette classe est davantage conceptuelle et idéologique. Elle est marquée par des verbes d'engagement tels que *préserver*, *assurer* et *défendre* (« Parce qu'en tant que maire et vice-président du Conseil Général, je suis le mieux placé pour défendre les dossiers de Sartrouville (transports en commun, nouvelle gare sur le Plateau, santé, ...) auprès de l'État, de la Région et du Département. [...] Des actions concrètes seront mises en œuvre dès le lendemain de l'élection, parmi lesquelles : nous continuerons à nous battre auprès de la Région pour qu'elle finance enfin des transports en commun performants et une nouvelle gare sur le Plateau. »). Ce discours est associé à une volonté de concilier propreté, tranquillité, sécurité, durabilité avec la mise en valeur des espaces verts (« *une ville toujours plus verte* », « *l'aménagement des berges de Seine en circuit de promenade* »), la maîtrise de l'étalement urbain (« *sortir de la Métropole du Grand Paris pour conserver la maîtrise de notre urbanisme* ») ou encore la défense des intérêts communaux (« *Agir dans l'intercommunalité pour défendre le Mesnil*. »)

Photographie 1 : La préservation de la qualité de vie associée à la mobilité

Dites OUI ■ à la préservation de votre cadre de vie et de votre tranquillité et NON au bétonnage massif ■ à une ville plus sûre (installation de vidéo-protection et moyens de police supplémentaires) ■ à une ville propre, entretenue, où la vie demeure agréable ■ à la valorisation équitable de tous les quartiers ■ à la préservation des espaces agricoles et forestiers	ENSEMBLE, AMÉLIORONS ENCORE NOTRE CADRE DE VIE <i>Préserver et améliorer le cadre de vie alpicais</i> <i>Le cadre de vie est l'une des forces de notre ville ! Propreté, tranquillité, mise en valeur de nos quartiers et de nos berges... Nous mettrons tout en œuvre pour défendre cette qualité de vie chère aux Alpicois.</i> ■ Nos priorités : - développer la desserte de notre ville par les transports en commun et organiser une troisième tournée hebdomadaire du Navipeccq ; - toujours veiller à la propreté de nos quartiers et à la sécurité de chaque Alpicois ; - poursuivre la mise en valeur de nos berges de Seine.
Cadre de vie préservé et entretenu, déplacements facilités Nous nous engageons à préserver la mare avec le projet « Habitat participatif », à développer une agriculture urbaine et des jardins familiaux. Nos projets visent à rendre la ville plus belle, toujours plus attractive, de même que nos actions pour réduire les nuisances existantes ou pour une meilleure propreté urbaine. Tout le réaménagement prévu au nord de la gare avec la rénovation de celle-ci, celle des entrées de ville et des stationnements, facilitera les déplacements. Nous nous appuierons sur une concertation rue par rue pour élaborer un nouveau plan de stationnement.	TRANSPORT <i>Concilier mobilité, qualité de vie et sécurité</i> • Imposer aux bus à gabarit important (ligne 19...) d'emprunter une voirie adaptée telle que les départementales: nous finirons par prévaloir parce que la cause des riverains que nous défendons est juste! • Créer 2 lignes de petits bus électriques reliant les quartiers Princesse et Merlettes-République au centre-ville, au RER et au collège. • Développer les pistes cyclables, installer des bornes Autolib et des vélos électriques en libre-service.

Source : Extraits de professions de foi issus du Bureau des élections de la Préfecture des Yvelines

- 21 Ces résultats illustrent bien le souci des élus de développer leur ville tout en gérant l'existant, où le thème de la mobilité devient le levier d'action pour défendre les intérêts communaux.

La compétence voirie, une classe englobante

- 22 Si la première branche portait principalement sur les usages de la voirie (accessibilité, offres de transport et de services de mobilité), la deuxième renvoie davantage à la **compétence voirie**. Nous y trouvons la création de nouvelles voies de **circulation** et de **stationnement** (classe 2). La question du stationnement est plutôt affichée comme une stratégie de mobilité sur le plan davantage économique que durable (taux de rotation et de paiement ; « Nous **relancerons les commerces de proximité**, grâce à l'instauration de 30 minutes de stationnement gratuit dans les zones actuellement payantes. »). Certains candidats ont proposé de « privilégier le stationnement des riverains et usagers des commerces et mettre un terme à la présence de voitures-ventouses », avec une mise en place d'une tarification distinctive du stationnement entre les habitants de la commune concernée et ceux des communes voisines (« Favoriser le stationnement des Louveciennois sur le parking de la gare en différenciant les tarifs [symbolique pour les Louveciennois, plus élevé pour les véhicules extérieurs à la ville]. »)
- 23 La classe 1 traite quant à elle de l'**aménagement** de zones à modération de vitesse pour améliorer la qualité du cadre de vie des habitants justifiée au nom de l'environnement. Ces dernières permettent de hiérarchiser les voies de circulation en fonction des modes pour concilier la « circulation » et la « vie locale » en faisant cohabiter les différents usagers. La zone 30 ne cherche pas à réduire la place de l'automobile, les usagers motorisés restent prioritaires sur les transports actifs hors des passages piétons, mais elle dissuade le trafic de transit non local (Reigner et al., 2013,

p. 69-72). À l'inverse, la zone 20 ou zone de rencontres priorise les transports actifs sur les usagers motorisés (Reigner *et al.*, 2013, p. 167-168). Elles sont généralement présentes dans les espaces de commerces et le traitement et l'aménagement de l'espace public y est différent des zones 30, car il n'y a pas de délimitation de cheminements piétons et de trottoirs. Le stationnement n'est en règle générale pas autorisé.

- 24 Enfin, la classe 6 englobe les deux classes précédentes en portant sur l'entretien de la voirie. Les élus proposent « *un cadre de vie de qualité avec une voirie entretenue, requalifiée et sécurisée pour les piétons* » :

« Créer un vrai cœur de ville au Mail autour du centre commercial rénové et de la médiathèque et reconstruire le parking Paulhan en souterrain afin de développer de nouveaux espaces de promenades ».

« Cadre de vie : garantir une qualité de vie dans un environnement préservé : développer les bus en site propre, les parkings aux portes de Magnanville. Travailler en lien avec la Communauté d'agglomération et le Conseil Général à l'aménagement de l'avenir de l'Europe (circulations douces, piétons, bicyclettes) avec une voie centrale réservée aux transports en commun propres et une voie réservée aux véhicules. »

- 25 Face à la Métropole du Grand Paris, les élus montrent que leur commune a aussi un rôle à jouer dans ce système métropolitain par l'ouverture des réseaux de transport notamment. Ils considèrent les différentes compétences territoriales (Dodier, 2015), se positionnent pour « *défendre* » les intérêts de leur commune auprès de l'État, de la Région et du Département en s'unissant à l'échelle intercommunale (Le Goff, 2019, p. 69). Cette stratégie discursive contribue à « *produire une vision de l'intercommunalité centrée sur des enjeux et des intérêts de la commune.* » (Le Saout, 2014).
- 26 Ces résultats mettent en évidence que la mobilité était en 2014 un sujet incontournable des campagnes électorales portant sur deux dimensions principales. La première renvoie au développement d'offres de transport traditionnelles et de services de mobilité qui sont apparues comme une dimension structurante de la préservation de la qualité du cadre de vie en répondant à des enjeux de durabilité et de sécurité. La seconde porte sur la gestion de la voirie, en termes d'accessibilité des espaces publics, de circulation et stationnement, d'aménagement urbain et d'entretien.
- 27 Or, ces deux dimensions révèlent des ambiguïtés et paradoxes dans le discours mobilitaire. Premièrement, le discours porte d'un côté sur l'ouverture par les réseaux, de l'autre sur la protection de la commune vis-à-vis de la menace du système métropolitain (Paris) notamment via l'étalement urbain. Deuxièmement, si certaines automobiles sont préservées et désirées, d'autres, plutôt de « transit » ou des communes voisines sont non désirées. Dans le même sens, pour libérer les centres-villes de l'automobile, des espaces de modération de vitesse et des parkings souterrains sont aménagés au nom de la dynamique économique locale, et des projets de déviation de routes départementales sont proposés. Pourtant, le déploiement de « nouvelles » solutions de mobilité alternatives à l'usage de l'automobile est également exposé pour répondre aux objectifs de diminution de la circulation automobile tout en contribuant à redynamiser la démographie dans ces territoires de petites et moyennes villes périurbaines.

Résultats qualitatifs. L'articulation entre mobilité et innovation

Des solutions de mobilité universelles transposables à l'ensemble des territoires

- 28 Parmi les 49 candidats élus évoquant la mobilité, huit ont proposé de mettre en place de « nouvelles » mobilités alternatives aux offres de transport traditionnelles (e.g. transports en commun, vélo, train, RER ; classe 4 de la CHD ; Carte). Nous pouvons observer que le nombre d'offres varie selon la taille de la commune. Les candidats des plus grandes communes ont proposé plusieurs modes de déplacement (Mantes-la-Jolie, Saint-Germain-en-Laye), tandis que les plus petites communes en ont mentionné un, excepté la commune de Le Vésinet.
- 29 Les huit candidats ont montré que le sens opérationnel donné aux actions en faveur de la mobilité se traduisait par une succession de solutions techniques ponctuelles présentées comme des alternatives à l'usage de l'automobile, rattachées à des enjeux environnementaux et sécuritaires (« création de *navettes électriques* en centre-ville » ; « mise en place de solution *Pédibus* » ; circulation libérée grâce au *tram-train* » ; « installer des bornes Autolib' et des *vélos en libre-service* » ; « *accélérer le développement durable* » ; « *transition vers la voiture électrique* » ; « cohabitation entre circulations douces et automobiles avec l'arrivée d'Autolib' »). Toutefois, l'emploi des verbes « créer, mettre en place, installer » illustre bien le fait de vouloir appliquer ces dispositifs tels des solutions techniques ponctuelles, universelles, clés en main et transposables, sans en considérer l'ancrage spatial.

Des « nouvelles » mobilités sans ancrage spatial

- 30 Les candidats n'ont associé ces « nouvelles » mobilités ni à des questions d'aménagement ni à des caractéristiques spatiales. Cette manière de présenter pourrait s'expliquer par le fait que ces « nouvelles » solutions restent un des privilèges des territoires urbains centraux, autrement dit, directement importés de la boîte à outils des politiques urbaines de mobilité « durable ». Par conséquent, ces offres ne semblent pas réellement intégrées dans une démarche de cohérence territoriale à l'inverse des transports traditionnels, expliquant pourquoi les discours restent majoritairement symboliques. Pourtant, les territoires tiennent un rôle crucial dans leur déploiement, représentant à la fois un enjeu de mobilité, mais aussi d'aménagement du territoire. Ils posent la question du partage de l'espace public entre ces différentes offres de mobilité. Ceci laisse pressentir que certains maires soient éloignés de leurs champs de compétences, de connaissances ou encore d'expertises techniques, les empêchant ainsi d'innover ou d'expérimenter, et où la réussite reste trop souvent incertaine pour s'engager. Ce qui est probablement explicable par le fait que ces services de mobilité soient généralement issus et gérés par des acteurs privés.

« Mobilité innovante », la grande absente des discours

- 31 En revanche, l'articulation entre mobilité et innovation n'est évoquée qu'à une reprise dans notre corpus :
- « La ville **innovante**.
En **innovant** toujours davantage, Les Mureaux prépare son avenir, celui d'une Smart City, laboratoire grandeur nature des solutions de demain.

Nos propositions : créer un observatoire des charges, expérimenter un système de transports électriques en continu de l'A13 aux bords de Seine [...] »

- 32 Ainsi, si l'entrée par les « nouvelles » mobilités se fait principalement sur le registre du développement durable, le lexique lié à l'innovation renvoie non pas à la mobilité, mais au numérique (« *Élancourt est un modèle national pour l'école numérique* ») et plus précisément au haut-débit. Parmi les 69 candidats qui constituent notre corpus, 17 ont fait référence au concept de « *smart city* », au « numérique » ou encore à l'« innovation », sans les rattacher aux enjeux de mobilité. Les candidats ayant un discours sur le numérique s'appuient surtout sur des enjeux infrastructurels basés sur la connectivité telle que la fibre optique (« *couverture 4G, Wi-Fi en lieux publics, applications smartphone* ») en vue de faciliter les démarches administratives pour les habitants. Il s'agit de renforcer leur position dans la « *compétition politique* » (Hassenteufel, 2010) en marquant un tournant, une rupture dans la vision de l'espace politique local. L'usage du marqueur temporel passé/avenir laisse présager une politique « du retard », ce qui justifie « *le choix d'une politique numérique en tant que vectrice d'un renouvellement de la réflexion territoriale.* » (Rougé & Vidal, 2014)

« Préserver la ruralité n'exclut pas de s'ouvrir au monde moderne en **connectant** tous les habitants de la commune à la **fibre optique** afin de leur offrir un ensemble de nouveaux services et de nouvelles applications issues du concept de village intelligent, **Smart City**. »

« Construire un territoire fort : imaginez une ville résolument tournée vers le 21^e siècle alliant à la modernité un passé riche de son histoire, offrant le déploiement du **très haut débit**, simplifiant la vie des Plaisiroises et des Plaisirois par l'**E-administration** et les démarches à distance. »

- 33 L'ensemble de nos résultats montre que les élus proposent une politique locale d'urbanisme et d'aménagement de « développement-préservation ». D'un côté ils sont tiraillés entre étalement urbain et préservation de l'environnement, de l'autre ils veulent faire de leur commune un territoire innovant, un lieu d'opérationnalisation de la transition énergétique et écologique, tout en conservant la place de l'automobile dans certains espaces. Pour les candidats, si l'enjeu des mobilités alternatives aux offres de transport traditionnelles est bien affirmé dans cette campagne électorale et constitue en soi une évolution certaine, il ne passe pas par un lexique portant sur l'innovation ou le numérique. Ces résultats illustrent bien toute l'ambivalence dans le discours des maires en campagne électorale.

Ambivalence et ambiguïtés : le discours mobilitaire, un concentré de paradoxes

- 34 Nos résultats de l'analyse de discours montrent une certaine homogénéité de discours pour les petites et moyennes communes des franges de l'agglomération parisienne qui traversent des difficultés similaires. Pour traiter de la mobilité et poursuivre des politiques publiques de transport et de déplacement, les maires posent unanimement la question de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Dès lors, les difficultés sont nombreuses : la mobilité des habitants s'étend au-delà des frontières administratives et l'étalement urbain impose toujours plus de coordination urbanisme-transport sur des échelles spatiales élargies. Ceci soulève la question d'une nouvelle gouvernance des mobilités qui doit désormais s'affranchir des périmètres de compétences, aujourd'hui dépassés.

Le maire recentré sur ses fondamentaux de l'urbanisme, le développement

- 35 « *Maîtriser le développement de la ville* », « *sortir de la Métropole du Grand Paris pour conserver la maîtrise de notre urbanisme et de la fiscalité de nos entreprises* », « *maîtriser l'urbanisme et préserver les espaces naturels* » tels sont les maîtres-mots des élus pour afficher leur souci de développer leur ville tout en gérant l'existant. Face à la constitution de la Métropole du Grand Paris, la mobilité a fort à voir avec la manière dont les maires pensent et développent la stratégie de développement de leur commune. Si certains se sentent exclus du Grand Paris, d'autres au contraire considèrent qu'être positionnées aux franges de l'agglomération parisienne est un atout en termes de verdure, de déplacements et d'offres d'emploi (Le Goff, 2019, p. 65).
- 36 Les espaces agricoles et naturels s'invitent dans les discours électoraux comme un enjeu identitaire. Ils constituent un atout résidentiel majeur, une plus-value par rapport aux grandes communes métropolitaines. « *Valoriser le cœur de notre village au sein d'un projet d'ensemble protégeant tous les espaces naturels au nord de la RD 113* », « *en valorisant ses atouts naturels par une écologie dynamique, Les Mureaux place la nature au cœur du projet urbain* », « *40 % de la commune restera en espaces naturels protégés* », « *préserver les espaces naturels : Villennes, Village vert* » ou encore « *le respect des espaces boisés et des terres agricoles* », ces extraits illustrent bien la volonté des maires de gérer l'existant, en préservant les ressources communales, le patrimoine urbain et les espaces naturels.
- 37 Les élus veulent refabriquer la ville sur la ville, et ce malgré la pression foncière. Du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) à la parole d'élus, on passe d'un mode de fabrique de l'action publique (*policies*) à une compétition politique (*politics*). En effet, les territoires périurbains d'Île-de-France sont face à des enjeux de mobilité contradictoires (notamment autour des gares et des lignes du Grand Paris Express), car le SDRIF met l'accent sur la création de logements tout en limitant la consommation d'espaces agricoles. Il a voulu réduire les distances domicile-travail par les pôles de centralités secondaires qui doivent structurer des bassins de vie où seront implantés activités et logements diversifiés, garants de la mixité sociale et fonctionnelle. S'il définit dans le périurbain des territoires à capacités fortes de densification, il insiste aussi sur l'idée de « *préserver-valoriser* ». De nouvelles constructions impliquent nécessairement de nouveaux équipements et systèmes de transport inscrits dans une réflexion globale à l'échelle de l'agglomération. Pour cela il faut du foncier, donc des terres agricoles et naturelles dont la consommation est limitée. Ainsi ces politiques de densification apparaissent difficiles à mettre en œuvre pour les maires.

Circuler et stationner pour redynamiser les centres-villes : quelle place pour l'automobile ?

- 38 Parallèlement, les élus mettent aussi l'accent sur des projets « *Cœur de ville* » pour redynamiser les centres-villes et centres-bourgs et améliorer la qualité de vie des habitants, représentant l'une des priorités majeures des élus lors des campagnes électorales. En effet, de plus en plus de symptômes urbains s'invitent dans ces communes : décroissance démographique, fermetures des commerces et des services, développement pavillonnaire parfois précaire ou encore vacance du logement. L'enjeu

pour les édiles municipaux est de parvenir à recréer de l'activité économique dans leur ville pour éviter qu'elle ne devienne une ville-dortoir, un espace résidentiel, menant à une image négative. Ceci explique que la majorité des discours porte sur le projet « Cœur de ville ». Ce dispositif financé par l'État a pour objectif de répondre à cette dévitalisation des centres-villes. Discours paradoxal, quand l'on sait que certains maires eux-mêmes ont permis le développement de zones commerciales en périphérie de leur ville. Or, le contrôle démographique passe par la maîtrise du foncier (avec les Plans Locaux d'Urbanisme notamment) et des commerces de centre-ville, mais aussi « *par la veille et l'achat, avec l'appui de l'Établissement public foncier d'Île-de-France, de "petits morceaux" de villes.* » (Le Goff, 2019, p. 73) Selon l'auteur, d'autres maires ont pourtant fait différemment. La Ville de Houdan a par exemple adopté « *une politique municipale très volontariste et "défensive", protectrice à l'égard du petit commerce [qui] a su maintenir et même développ[er] un cœur de ville très vivant dans une commune d'à peine plus de 3000 habitants.* » (Le Goff, 2019, p. 73) Cependant, les aides financières ne suffisent pas. Il est nécessaire en parallèle d'« *accompagner ces communes sur le plan de l'ingénierie* » avec des actions de réaménagement de l'espace public (Le Goff, 2019, p. 73).

- 39 Sur ce point, les discours sur la place de l'automobile dans ces projets « Cœur de ville » sont également ambigus. À l'heure du réchauffement climatique et de ses conséquences négatives largement reconnues, le système automobile n'est pas remis en question. La majorité des élus ont proposé de la réguler au travers de différents outils de modération de la vitesse de circulation et de tarification du stationnement : constructions de *parkings* publics et privés en souterrain pour laisser la place à des aménagements piétonniers en surface, créations de zones de rencontres, accroissement progressif de l'étendue des zones 30, instauration de 30 minutes de stationnement gratuites dans les zones payantes. L'automobile est à la fois non désirée et maintenue, masquée, mais non pas exclue. Elle « *continue de traverser les centres-villes, mais cachée, enfouie, presque honteusement* » (Reigner *et al.*, 2009), au profit du déploiement, visible, d'aménagements en faveur des modes actifs, de pistes cyclables ou encore de couloirs de bus. Ainsi, la construction de stationnements souterrains s'accroît, au même titre que le développement de grandes infrastructures dans les espaces périurbains pour fluidifier la circulation (Reigner & Brenac, 2019 ; Reigner & Hernandez, 2014).

« Pour un avenir dans une ville plus attractive », le candidat de Verneuil-sur-Seine a proposé l'« achèvement du projet « Cœur de ville » avec création de zones de rencontres et extensions progressives de la zone 30 (vélos et piétons le samedi et dimanche matin). »

« Soutenir une nouvelle liaison Pont de Sèvres / Courtabœuf et le projet de nouvel échangeur pour franchir l'A 86 à hauteur de Courtepaille, afin de fluidifier l'accès à la zone d'emplois. »

- 40 Cette volonté d'un « *modèle urbain à atteindre* » a déjà été étudiée (Reigner, 2015) et a été associée à des conséquences négatives en termes d'effet ségrégatif (Reigner & Brenac, 2019), en particulier en termes de gentrification des centres-villes (Charmes, 2005).

« La qualité du traitement des espaces publics et du transport public [...] croît à mesure que l'on s'approche du centre débarrassé de l'automobile et de ses nuisances. » (Reigner *et al.*, 2009)

- 41 Ces discours, et par conséquent ce choix de modèle pourrait résulter d'une compétition des territoires qui conduit les communes à se positionner les unes par rapport aux autres au prisme du développement économique et durable (Reigner *et al.*, 2009). Nécessairement, il est possible d'observer une différence de traitements des espaces

publics urbains et périurbains (Reigner & Brenac, 2019). Dès lors, cette logique ségrégative quant à la place de l'automobile se répercute sur l'ensemble du fonctionnement de la commune, contribuant à augmenter les valeurs foncières et l'attractivité de certaines zones stratégiques. Elle aurait tendance à déplacer à la fois les problèmes de congestion et de pollution et les populations les plus démunies vers d'autres territoires (Reigner & Brenac, 2019). Alors que ce système automobile est maintenu, les maires font la promotion de la mobilité durable pour résoudre des problèmes publics de durabilité et de protection environnementale.

Innovation et mobilité « durable », un levier pour les petites et moyennes villes périurbaines ?

- 42 En présentant leur commune comme des « lieux d'innovation et d'invention de solutions alternatives en matière de services publics, de développement agricole, de mobilité, de technologies et d'usages numériques ou de gestion des ressources » (Besson & Brouillard, 2018), les élus montrent qu'ils font preuve d'innovation, qu'ils s'adaptent aux nouveaux enjeux environnementaux et à l'évolution des modes de vie. C'est d'ailleurs pour cela que les offres de mobilité sont présentées comme un des leviers de la qualité du cadre de vie des habitants, telle une opportunité pour le développement leur commune.
- 43 Dupliquées des grandes villes, ces solutions de mobilité aux contours imprécis, sans ancrage spatial, aux repères peu clairs et tangibles donnent à voir des compétences technico-urbanistiques floues. Ceci pourrait être la résultante des injonctions étatiques ou régionales qui imposent aux élus des savoir-faire transversaux. Ainsi, à la lumière des transports collectifs, il y a fort à craindre que ces nouveaux services de mobilité apparaissent « comme une panacée, une solution universelle, sans que les problèmes n'aient été véritablement énoncés » (Gallez, 2010) alors que les politiques de déplacement auraient un rôle « peu pertinent » ou « marginal dans la dynamique du changement » (Dodier, 2015). En particulier lorsque cette implication se limite principalement à des politiques de communication sans s'associer à la mise en place d'aménagements spécifiques (Dodier, 2015). Des travaux vont également en ce sens avec le cas des politiques de déplacement (Reigner & Brenac, 2019) et de promotion de la marche à pied sur le chemin de l'école (Pigalle, 2018b). En effet, la plupart des initiatives comme l'autopartage, le covoiturage, le pédibus, le vélo libre-service ou encore le transport à la demande sont perçus non plus selon une logique infrastructurelle, mais plutôt servicielle. Ceci a déjà été illustré par l'étude des Pédibus en Suisse, mettant en évidence le décalage persistant entre la pratique d'un même dispositif selon qu'il soit institutionnalisé ou réalisé de manière collaborative entre habitants (Pigalle, 2018a). Si ces outils des politiques publiques en faveur de la mobilité durable s'inscrivent dans une logique visant à influencer sur les comportements de mobilité de manière à réduire la place de l'automobile, en réalité, ils dépendent d'une pluralité de facteurs (e.g. aménagements du territoire, modes d'habiter, modalités de gestion, habitudes modales et représentations, profils socio-démographiques et économiques, lieu de travail, composition familiale).
- 44 Pour développer ces services de mobilité, les maires ne disposent ni de tous les savoirs ni de toutes les compétences qui se partagent entre plusieurs acteurs institutionnels (État, Département, Intercommunalité ou encore de la Commune) pour gérer une même portion de route. Avec la répartition des compétences au sein des collectivités territoriales, la mise en place de « nouvelles » mobilités suppose « d'actionner des leviers

que les autorités organisatrices ne maîtrisent pas toujours. » (Guelton & Poinot, 2020). D'après l'Assemblée des Communautés de France, même « le gouvernement reconnaît de facto que la compétence d'organisation de la mobilité est une compétence "à la carte" »⁹. Plus encore, le rôle et l'organisation des politiques de mobilité se voient progressivement modifiés par des expertises privées (Huré, 2014). Pour l'auteur, on assiste à une circulation et standardisation des politiques de « nouvelles » mobilités qu'il faut comprendre comme « des processus participants à réduire les incertitudes des collectivités, comme celles des usagers. » (Huré, 2012) Dans ce contexte, les élus deviennent dépendants et se retrouvent quelque peu dépourvus de leurs fonctions. Entre technicité, maîtrise du foncier et compétences partagées ou fragmentées, l'investissement en moyens financiers et humains peut vite s'avérer fastidieux. D'autant plus quand on sait que leur succès reste incertain : elles peuvent être rentables dans certaines villes, ou se solder par un échec dans d'autres (vélos en libre-service à Aix-en-Provence ou Autolib' à Paris).

- 45 Cependant, le risque ici est que cette politique de promotion en faveur des mobilités durables renvoie à une « standardisation des registres d'action » (Gallez, 2010). Nos résultats en témoignent. Les élus s'appuient sur les registres du développement durable et de l'exemplarité. Ceci explique probablement que ces services de mobilités apparaissent comme une panacée, un ensemble de solutions techniques qui se veulent universelles, transposables à l'ensemble des territoires. Elles ne font par conséquent pas l'objet de réflexion globale sur le fonctionnement des systèmes de transport et de déplacement, et leurs impacts ne sont pas réellement étudiés, voire énoncés¹⁰. Ceci associé d'une part, à la perte de compétences et à l'incertitude des maires (Richard, 2014) suite à l'application des réformes (lois décentralisation, MAPTAM, NOTRe) et à la montée de l'intercommunalité (Le Saout & Vignon, 2015), d'autre part à l'ambivalence des discours vis-à-vis de l'automobile, laisse penser que les élus ont renoncé à proposer et conduire des projets politiques territorialisés au profit d'une politique basée sur la communication.

Conclusion

- 46 Au cours de cette étude, notre objectif a été d'apporter un éclairage sur la place de la transition vers des mobilités plus durables dans les campagnes électorales. L'analyse de discours des professions de foi des candidats élus aux municipales de 2014 dans les communes de plus de 5000 habitants en Yvelines a permis de faire ressortir trois résultats principaux révélateurs des tensions qui traversent les systèmes de mobilité locaux à la périphérie de l'agglomération francilienne.
- 47 Premièrement, la mobilité était en 2014 un sujet incontournable des campagnes électorales. Ceci est particulièrement observable au travers de la proportion de professions de foi qui la mentionne (plus de 70 % de notre échantillon).
- 48 Deuxièmement, la mobilité est affichée comme un levier de la qualité du cadre de vie des habitants en répondant à des enjeux de durabilité, de sécurité et de redynamisation économique des centres-villes. Pour cela, les élus ont proposé toute une panoplie d'offres de mobilité avec une volonté affichée (mais ambiguë) de réduire la place de l'automobile dans certains espaces par des aménagements.
- 49 Troisièmement, les élus ont proposé de développer de nouveaux services de mobilité alternatifs aux offres de transport plus traditionnelles, sans pour autant les associer à

l'innovation. Ils sont présentés comme des solutions techniques ponctuelles, universelles et transposables, mais sans en considérer l'ancrage spatial. D'un côté, les élus veulent s'ouvrir et innover par des offres et services de mobilité, de l'autre ils veulent préserver les espaces naturels et agricoles et se protéger de la menace de la Métropole du Grand Paris. À ce propos, la place de l'intercommunalité y est vécue de manière agressive chez certains, sous la forme d'une intrusion, remettant progressivement en question la centralité politique des maires (Le Saout & Vignon, 2015). C'est probablement ce qui justifie que cette thématique ait été massivement traitée de manière municipalisée, c'est-à-dire que la vision de l'espace politique des candidats élus est restée essentiellement axée sur leur commune, s'inscrivant relativement peu dans une politique intercommunale.

- 50 L'ambivalence des discours des candidats illustre bien une politique d'urbanisme et d'aménagement basée sur une logique de « développement-préservation ». Une logique qui les éloignerait de leurs champs de compétences, les empêchant de fait d'innover et d'expérimenter. Malgré les nouvelles réglementations visant à articuler urbanisme et mobilité, les projets politiques proposés reposent encore sur une politique très sectorielle (Castex *et al.*, 2017). Pourtant pour offrir des mobilités alternatives dans les espaces périurbains, il faut adapter une politique de mobilité systémique et cohérente (Héran, 2017). À l'avenir, et notamment au regard du projet de la LOM, le traitement des mobilités « innovantes » et « durables » constituera-t-il un enjeu de politiques intersectorielles ou un thème mobilisateur ?

BIBLIOGRAPHIE

- AMAR G., 2016, *Homo mobilis : une civilisation du mouvement*, Limoges, FYP, 224 p.
- ARAGAU C., BERGER M. & ROUGE L., 2019, The Middle Classes in the west Paris Periurban Fringes, *Cybergeo: European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.32555>
- BACQUE M.-H. & BIEWENER C., 2015, *L'empowerment, une pratique émancipatrice ?* Paris, La Découverte, 141 p.
- BARON N., 2019, Editorial : Les politiques de mobilité après la crise : adaptations et innovations, *Belgeo. Revue belge de géographie*, n° 4. <https://journals.openedition.org/belgeo/36695>
- BELLANGER E., DESAGE F. & RIVIERE J., 2014, Les scrutins municipaux sous le regard des sciences sociales, *Métropolitiques*. <https://www.metropolitiques.eu/Les-scrutins-municipaux-sous-le.html>
- BERGER M., BOULEAU M. & MANGENEY C., 2015, Les périurbains franciliens : vers de nouveaux comportements de mobilité ? *EchoGéo*, n° 34. <https://journals.openedition.org/echogeo/14399>
- BESSON R. & BROUILLARD J., 2018, L'innovation dans les territoires périurbains ou ruraux ? *Nectart*, vol. 7, n° 2, p. 110-121.
- BONHOMME M., 2016, Les professions de foi à l'occasion des élections présidentielles françaises, *Mots, Les langages du politique*, vol. 112, n° 3, p. 21-27.

- BUE N., DESAGE F. & MATEJKO L., 2005, Enjeux intercommunaux ? Constitution, traduction et euphémisation des questions intercommunales lors des élections municipales de 2001 dans la communauté urbaine de Lille, in LAGROYE J., LEHINGUE P., SAWICKI F. (dir.), *Mobilisations électorales : le cas des élections municipales de 2001*, Paris, Presses universitaires de France, 368 p.
- CASTEX É., FRERE S. & GROUX A., 2017, La prise en compte des innovations en matière de mobilité dans la planification urbaine : le cas des Services de transports personnalisés STP, *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, vol. 8, n° 2.
- CHARMES É., 2005, Le retour à la rue comme support de la gentrification, *Espaces et Sociétés*, vol. 3, n° 122, p. 115-135.
- DEPEAU S., 2008, Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne, *Enfances, Familles, Générations*, n° 8. URI <https://id.erudit.org/iderudit/018489ar> DOI <https://doi.org/10.7202/018489ar>
- DODIER R., 2015, Innover dans la mobilité : une nécessité pour rendre les campagnes périurbaines habitables ? *Géocarrefour*, vol. 90, n° 4, p. 297-306.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 160 p.
- FREUDENDAL-PEDERSEN M., KESSELRING S. & SERVOU E., 2019, What is Smart for the Future City? *Mobilities and Automation, Sustainability*, vol. 11, n° 1, p. 221.
- GALLEZ C., 2010, Les politiques de transports publics en France face à l'impératif de cohérence territoriale, in MAKSIM H., VINCENT S., GALLEZ C., KAUFMANN V., *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, p. 201-221.
- GARRAUD P., 1990, Discours des maires et construction locale du politique, *Mots. Les langages du politique*, vol. 25, n° 1, p. 7-21.
- GUARESI M., 2015, Les thèmes dans le discours électoral de candidature à la députation sous la Cinquième République. Perspective de genre 1958-2007, *Mots. Les langages du politique*, n° 108, p. 15-37.
- GUELTON S., POINSOT P., 2020, Mobilités urbaines : quels modèles de financement ? *L'Economie politique*, vol. 1, n° 85, p. 36-46.
- HAJER M. A., 1995, *The politics of environmental discourse: ecological modernization and the policy process*, Oxford, Clarendon Press, 334 p.
- HASSENTEUFEL P., 2010, Les processus de mise sur agenda : sélection et construction des problèmes publics, *Informations sociales*, vol. 1, n° 157, p. 50-58.
- HERAN F., 2017, Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes, *Norois*, vol. 4, n° 245, p. 89-100.
- HURE M., 2012, Une action publique hybride ? Retour sur l'institutionnalisation d'un partenariat public-privé, *JCDecaux à Lyon 1965-2005, Sociologie du Travail*, vol. 54, n° 2, p. 233-253.
- HURE M., 2014, La différenciation des modèles standards urbains. Le cas de la réception d'un système de vélos en libre-service à Barcelone, *Gouvernement et action publique*, n° 4, p. 115-143.
- JARRIGEON A., MASSOT M.-H., PIERRE M. & PRADEL B., 2015, Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique, *Espace populations sociétés*, n° 1-2. <https://doi.org/10.4000/eps.5994>

- LE GOFF T., 2019, Villes des franges de l'agglomération parisienne. Être plus qu'une simple campagne de Paris ! Paris, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, 84 p.
- LE SAOUT R., 2009, L'intercommunalité en campagne : rhétoriques et usages de la thématique intercommunale dans les élections municipales de 2008, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 202 p.
- LE SAOUT R., 2014, L'élection des conseillers communautaires au « suffrage universel direct ». Un contrôle citoyen... sous contrôle des élus municipaux, Métropolitiques. <https://www.metropolitiques.eu/L-election-des-conseillers.html>
- LE SAOUT R., VIGNON S., 2015, Une invitée discrète : l'intercommunalité dans les élections municipales de 2014, Paris, Berger-Levrault, 320 p.
- LEVEQUE S., 2005, La féminité « dépassée » ? Usages et non-usages du genre dans les professions de foi des candidates parisiennes aux élections législatives de 2002, Revue française de science politique, vol. 55, n° 3, p. 501-520.
- MULLER P., 2000, Les Politiques publiques, Paris, Presses universitaires de France, [1er éd. 1990], 126 p.
- PIGALLE E., 2018a, Distribution spatiale des Pédibus : une approche interactionniste environnement-famille. Les cas de Lausanne en Suisse et Aix-en-Provence en France, URBIA - Cahiers du développement urbain durable, n° 4, p. 175-190.
- PIGALLE E., 2018b, Sur le chemin des écoliers, les politiques en faveur de la marche à pied. Le Pédibus en France et en Suisse romande : discours, déploiement et pratiques, Thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement de l'espace, Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université.
- RADAELLI C., 2000, Logiques de pouvoir et récits dans les politiques publiques de l'Union européenne, Revue française de science politique, vol. 50, n° 2, p. 255-275.
- REIGNER H., 2015, Vers un gouvernement néohygiéniste des conduites ? Usages et usagers fantasmés des politiques de mobilité durable, in BOISSONADE J. (éd.), La ville durable controversée : les dynamiques urbaines dans le mouvement critique, Paris, Pétra.
- REIGNER H., BRENAC T., 2019, Safe, sustainable... but depoliticized and uneven – A critical view of urban transport policies in France, Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol. 121, p. 218-234.
- REIGNER H., BRENAC T., HERNANDEZ F., 2013, Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 178 p.
- REIGNER H., HERNANDEZ F., 2014, Tri social, tri spatial dans la ville durable : le cas des politiques urbaines de transport et de déplacements, in DA CUNHA A., GUINAND S. (dir.), Qualité urbaine, justice spatiale et projet, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 285-298.
- REIGNER H., HERNANDEZ F. et BRENAC T., 2009, Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables, Métropoles, n° 5.
- RICHARD A., 2014, L'intercommunalité : menace ou atout ?, Pouvoirs, vol. 1, n° 148, p. 57-70.
- RIPOLL F. et RIVIERE J., 2016, Faire campagne dans le périurbain. Diversité des techniques de mobilisation lors des municipales de 2008 dans deux aires urbaines de l'ouest français, in BUTON F., LEHINGUE P., MARIOT N., ROZIER S. (dir.), L'ordinaire du politique : enquêtes sur les rapports profanes au politique, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, p. 91-110.

- ROUGE L., VIDAL P., 2014, Les maires périurbains face à l'appétence numérique de leurs habitants, *Pouvoirs Locaux : les cahiers de la décentralisation*, vol. 4, n° 103, p. 104-109.
- TSCHOERNER-BUDDE C., 2018, *Sustainable Mobility in Munich: Exploring the Role of Discourse in Policy Change*, Springer, 242 p.
- WIEL M., 1999, *La transition urbaine, ou, Le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*, Mardaga, Sprimont, Belgique, 149 p.
- ZITTOUN P., 2013, *La fabrique politique des politiques publiques : une approche pragmatique de l'action publique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 344 p.

NOTES

1. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982
2. Réseau Action Climat, *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain*, Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme, 44 p.
3. La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République
4. « Démission de Stéphane Gagnon : le ras-le-bol des maires de banlieue », 28 mars 2018, *France 3 Île-de-France*, Paris.
5. Département des Yvelines, 2016, *Le Schéma des Déplacements des Yvelines 2020*, Département, Yvelines, p. 6
6. Disponible sur : <<https://www.yvelines-infos.fr/flexigo-se-developpe-dans-les-yvelines/>>
7. Disponible sur : <<http://www.iramuteq.org/>>
8. Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
9. Disponible sur : <https://www.adcf.org/contenu-article-adcf-direct?num_article=4427&num_thematique=11&id_newsletter=374&news=1>
10. Dans le cadre d'un projet ANR sur Les Risques Émergents de la mobilité Durable sous la responsabilité scientifique du Pr. Hélène Reigner.

RÉSUMÉS

Cet article s'intéresse à la façon dont les candidats aux municipales de 2014 se sont saisis des mobilités dans leur programme électoral. En s'appuyant sur un corpus de professions de foi des candidats élus maires dans les Yvelines, une analyse classificatoire a été menée à l'aide du logiciel statistique IRaMuTeQ. Les résultats ont révélé des paradoxes : la mobilité est un levier de développement et de préservation du cadre de vie. Les nouveaux services de mobilité sont affichés comme des solutions ponctuelles, universelles, sans ancrage spatial donnant à voir des compétences technico-urbanistiques floues. Ils ne sont pas associés à l'innovation. La discussion est focalisée sur l'ambivalence de ces discours mobilitaires à la périphérie de l'agglomération francilienne.

This article presents a research on the capacity of candidates for nominations integrate new mobilities in their election platform during the municipal elections of March 2014. From the corpus of electoral declarations in Yvelines, analyse was undertaken through a hierarchical top-down classification generated by the lexical statistics software, IRaMuTeQ. The results highlighted paradoxes: mobility is a lever for development and preservation of the living environment. “New” mobilities are displayed as an isolated and universal solutions, without spatial anchoring, showing fuzzy technical-urban skills. They are not associated with innovation. The discussion focused on the ambivalence of these mobility discourses.

INDEX

Mots-clés : mobilité, périurbain, élection municipale, profession de foi, statistiques lexicales, IRAMUTEQ

Keywords : mobility, suburban, municipal elections, electoral declarations of principles, lexical statistical analysis, IRAMUTEQ

AUTEURS

ELÉONORE PIGALLE

Laboratoire Ville Mobilité Transports UMR T 9403 Gustave Eiffel – ENPC 6-8 Avenue Blaise Pascal
77455 Marne-la-Vallée eleonore.pigalle@ifsttar.fr

NACIMA BARON

Laboratoire Ville Mobilité Transports UMR T 9403 Gustave Eiffel – ENPC 6-8 Avenue Blaise Pascal
77455 Marne-la-Vallée nacima.baron@enpc.fr