

Mobilité : quelle(s) politique(s) locale(s) pour les six prochaines années ?

Méthodologie détaillée de l'étude TDIE pour l'analyse du 1^{er} tour des municipales 2020

Document au 10 juin 2020

Table des matières

1. Contexte : TDIE, politiques locales des transports, loi d'orientation des mobilités, élections municipales et intercommunales 2020	1
2. Etude TDIE : interpellation des candidats et veille.....	2
Un échantillon de 26 communes pour appréhender la diversité des situations des villes françaises	2
Trois grilles d'analyses pour trois cas de répartition de la compétence d'organisation des mobilités	3
Questionnaire et veille	3
3. Quel matériau ?	4
4. Analyse et rapport de synthèse : 3 étapes	4
Etape 1 : analyses territoriales	4
Etape 2 : analyses thématiques.....	4
Etape 3 : synthèse	4

1. Contexte : TDIE, politiques locales des transports, loi d'orientation des mobilités, élections municipales et intercommunales 2020

TDIE contribue depuis près de vingt ans à la mise en évidence des questions de politique des transports. Notamment celles qui appellent l'expression d'orientations politiques à l'occasion des grands débats électoraux préalables aux rendez-vous démocratiques de notre pays.

A l'occasion des élections présidentielles (2002, 2007, 2012, 2017), puis des élections régionales (2015), et européenne (2019), TDIE a interrogé les candidats puis a publié leurs réponses et une analyse de ces dernières. TDIE partage ainsi un état des lieux des responsabilités portées par chaque niveau de décision publique en matière de transport, souhaite participer à leur meilleure compréhension par les candidats, et favoriser l'expression d'orientations argumentées, au profit de politiques des transports soutenables financièrement, durables au plan environnemental, et acceptables socialement.

A l'issue d'un processus politique et législatif engagé en septembre 2017 avec les Assises Nationales de la Mobilité, la Loi d'orientation de mobilité du 24 décembre 2019 (LOM) accompagne la priorité donnée aux transports du quotidien. La LOM porte l'ambition de donner un nouveau cadre pour l'organisation des mobilités, près de 40 ans après la Loi d'organisation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). En particulier, et outre le financement des infrastructures, la LOM prévoit des

mesures relatives aux nouvelles mobilités, aux mobilités actives, aux données de mobilité, mais aussi à la gouvernance des mobilités au niveau local et régional (voir le dossier documentaire préparé par le conseil scientifique).

Les collectivités du bloc communal jouent un rôle structurant dans l'organisation des transports du quotidien : elles portent une part substantielle des dépenses publiques en matière de transport, et elles définissent les objectifs des politiques publiques, et les règles d'usage de l'espace¹. Il était donc naturel que TDIE s'y intéresse. Les élections municipales et intercommunales présentent cependant deux difficultés :

- Avec près de 35 000 communes, dont 1 000 de plus de 10 000 habitants, et parfois près de 10 listes candidates dans une seule commune, il était impossible d'interpeller l'ensemble des listes de cette élection.
- La seconde tient à la répartition des compétences et au mode de scrutin. L'essentiel des compétences en lien avec la mobilité du quotidien – notamment l'organisation des transports collectifs – est désormais exercé non pas par les communes, mais par les intercommunalités ou leur regroupement. Or, le mode de scrutin n'appelle pas directement, à part dans la métropole de Lyon, à un débat de niveau intercommunal puisque les listes sont communales.

A ces deux contraintes, il faut rajouter l'existence de cas particuliers : répartition des compétences en Île-de-France, existence de syndicats mixte, statut particulier de la métropole de Lyon par exemple.

2. Etude TDIE : interpellation des candidats et veille

Un échantillon de 26 communes pour appréhender la diversité des situations des villes françaises

L'échantillon établi par TDIE comporte 26 communes aux profils variés. Elles forment un panachage géographique et politique qui permet de rendre compte d'une part de la diversité des territoires, des enjeux auxquels ils sont confrontés et des leviers à leur disposition, et d'autre part de situations où les politiques de mobilité présentent un intérêt particulier.

Une distinction doit être faite d'emblée entre les communes d'Île-de-France et les autres communes de l'échantillon. Pour les premières, l'autorité organisatrice de la mobilité sur leur territoire est Île-de-France Mobilités, et ses orientations seront discutées lors des élections régionales de 2021. En plus de Paris, deux situations sont étudiées par TDIE : celle de Saint-Denis, commune de la Métropole du Grand Paris ; et celle de la Communauté Paris-Saclay, avec les communes de Massy, Orsay, Saclay et Palaiseau.

Parmi les 20 communes hors Île-de-France, 18 sont le centre de leur agglomération. A l'exception des communes d'Aix-en-Provence et d'Aubagne (Métropole Aix-Marseille-Provence), les éléments programmatiques produits dans les autres communes des EPCI étudiés ont fait l'objet d'un traitement non-systématique et n'ont pas donné lieu à une analyse spécifique. A Lyon, unique cas d'élection intercommunale directe, notre attention s'est portée sur les candidats à la Métropole.

¹ Réf à la note gouvernance/au dossier documentaire.

Trois grilles d'analyses pour trois cas de répartition de la compétence d'organisation des mobilités

Afin de collecter et de rendre compte des propositions des candidats aux élections municipales et intercommunales, le conseil scientifique de TDIE a mis en place une grille d'analyse, rédigée sous la forme d'un questionnaire. Ce questionnaire a fait l'objet de trois déclinaisons, pour l'adapter aux trois catégories de territoires communaux et intercommunaux définies selon leurs responsabilités d'autorités organisatrices de la mobilité :

- Les intercommunalités qui sont déjà AOM (métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération)
- Les intercommunalités d'Île-de-France où la compétence mobilité est portée au niveau régional par Ile-de-France Mobilités
- Les communautés de communes sur le territoire desquelles il n'y a pas d'AOM, et qui devront, dans la suite de la LOM, faire le choix de prendre la compétence d'AOM ou en laisser la responsabilité à la région – ce que le gouvernement a appelé les « zones blanches de mobilité ».

Ces grilles d'analyses comportent chacune une quarantaine de questions. Elles sont ordonnées par grandes thématiques : transport et aménagement du territoire, transports publics et services de mobilités, usages de la voirie, véhicules individuels et vélo, espace urbain mobilité et cadre de vie, politique de stationnement, intermodalité et mobilités interurbaines, infrastructures, logistique urbaine.

Questionnaire et veille

Le conseil scientifique a choisi d'éprouver cette grille d'analyse dans deux démarches simultanées :

- Dans un premier temps, une veille a été menée sur l'ensemble des communes de l'échantillon. L'ensemble des propositions et des prises de position des candidats accessibles en ligne ont été consignées dans des tableaux établis sur le modèle de la grille d'analyse établie par le conseil scientifique.
- En parallèle, les questionnaires ont été envoyés aux listes candidates pour les élections municipales de 7 communes, choisies parmi les 26 communes de l'échantillon : Paris, Bordeaux, Grenoble, Nantes, Perpignan, Abbeville et Mulhouse. Des questionnaires ont été envoyés à 49 listes au total², et 15 réponses ont été reçues³. Les candidats étaient invités à nous faire parvenir leur réponse *avant* le premier tour des élections. Ces réponses ont été publiées sur le site de TDIE à réception, dans la semaine du 9 mars⁴. Les questionnaires étaient par ailleurs disponibles en ligne, de telle manière que tous les candidats qui le souhaitaient, quelle que soit la commune où ils faisaient campagne, avaient la possibilité de détailler leurs propositions à partir du questionnaire TDIE adapté à la situation de leur commune.

Ces deux démarches ont permis de constituer le matériau de base pour l'analyse de synthèse de l'étude présentée, pour le 1^{er} tour, le 10 juin 2020.

² Dans ces 7 communes, 55 listes étaient inscrites : 6 n'ont pas pu être contactées.

³ 2 réponses à Paris, 3 réponses à Bordeaux, 2 réponses à Grenoble, 3 réponses à Nantes, 2 réponses à Perpignan, 2 réponses à Abbeville et 1 réponse à Mulhouse.

⁴ <http://tdie.eu/colloques-travaux/municipales-2020/>

3. Quel matériau ?

Compte tenu de l'ampleur de l'échantillon (166 listes dans 26 communes), l'efficacité du travail de veille est fondée sur l'accessibilité numérique des informations. Les sources sont pour l'essentiel les programmes des candidats, diffusés sur leurs sites Internet de campagne, recroisés lorsque cela était possible par la lecture de la presse écrite, ou le visionnage de retransmissions de débats audio ou vidéo diffusés par des chaînes et stations locales.

Si ce matériau a pu être collecté de manière relativement homogène dans les plus grandes villes, tous les candidats des villes moyennes et des petites villes n'ont pas forcément une stratégie de communication numérique. Ainsi, nous n'avons pas pu intégrer de communauté de commune, ni de zone blanche de mobilité, à notre échantillon, faute d'information, et il n'a pas été possible d'établir la même démarche avec beaucoup de communes périphériques : notre échantillon est constitué quasiment exclusivement de villes-centre.

4. Analyse et rapport de synthèse : 3 étapes

L'analyse du matériau recueilli a été réalisée en trois temps.

Etape 1 : analyses territoriales

Dans un premier temps, une comparaison des propositions des candidats de chaque ville a été établie. Ces analyses territoriales ont permis de mettre en évidence, dans chaque commune, les principaux enjeux en termes de mobilité, la spécificité d'enjeux locaux, ou encore les propositions phares de certains candidats. Quand cela était opportun, ces analyses ont pu être complétées par des éléments issus des campagnes des autres communes de l'intercommunalité.

Le document de travail qui rassemble les analyses territoriales de certaines villes sont disponibles dans le dossier de l'étude, en format document de travail.

Etape 2 : analyses thématiques

Dans un second temps, une petite vingtaine de thématiques ont été identifiées à partir des propositions ou enjeux récurrents qui émergeaient des différentes campagnes, et à partir des enjeux identifiés dans la grille d'analyse du conseil scientifique de TDIE. Chacune des thématiques a donné lieu à une analyse transversale, afin de comparer les propositions faites dans les communes de l'échantillon. L'identification des consensus, des clivages, ou encore de l'absence de prise de position, a abouti à des éléments d'analyse géographique ou politique d'évaluation de l'appropriation des différents leviers de la politique des transports dans les différentes situations étudiées.

Les analyses thématiques sont disponibles dans le dossier de l'étude, en format document de travail.

Etape 3 : synthèse

C'est sur la base de ces analyses territoriales et thématiques que le conseil scientifique a établi la synthèse que constitue le document présenté.