



## Gouverner les politiques publiques de transport et de mobilité

Représentation, arbitrages et conflits dans l'action publique

Félicien Boiron, [felicien.boiron@gmail.com](mailto:felicien.boiron@gmail.com) [felicien.boiron@entpe.fr](mailto:felicien.boiron@entpe.fr)

Antoine Lévêque, [antoine.leveque@dauphine.psl.eu](mailto:antoine.leveque@dauphine.psl.eu)

### I. Texte de l'appel à communications (max 500 mots) : Description du thème de la session, Importance du sujet dans le contexte actuel, Travaux attendus (préciser s'ils sont théoriques, empiriques, ou les deux)

Dominées par les sciences économiques et de l'ingénieur à forte propension modélisatrice et technicistes, les politiques de transport et de mobilité font l'objet d'une redécouverte récente sous l'angle de leur dimension politique, longtemps restée sous-analysée (Zittoun 2021). La technicisation du secteur (Commenges 2013) a effectivement contribué à en faire, un temps, un objet délaissé de la science politique, malgré l'importance des arbitrages et rapports de force qui les façonnent.

Dans cette perspective, ce panel entend rassembler des travaux qui cherchent à rendre compte de cette dimension politique en interrogeant notamment ses enjeux démocratiques sous trois angles :

- la structuration institutionnelle des politiques de mobilité, leur gouvernance et les processus de décisions qu'elle ouvre ou confine ;
- la représentation des intérêts sociaux contradictoires dans ces processus en regardant plus spécifiquement la participation des acteurs privés, désormais au cœur des capacités d'action publique ;
- les procédés de légitimation des politiques de mobilité et de transport du point de vue de l'expertise et des catégories d'appréhension des phénomènes de mobilité qu'elle diffuse.

### La mobilité et la fabrique politique des territoires : gouvernance et démocratie

Les politiques de transport et de mobilité participent de longue date à la structuration institutionnelle et politique des territoires (Gallez et Menerault 2005 ; Jackson 1984 ; Passalacqua 2020). Ce faisant, elles permettent d'explorer les ajustements spatialisés de l'ordre politique, soit la territorialisation des modalités d'organisation des intérêts sociaux (Barrault-Stella *et al.* 2023), et la façon dont ces ajustements contribuent à la distribution des ressources inégalitaires à la mobilité.

En ce sens, la gouvernance des politiques de mobilités est un révélateur de l'évolution des systèmes politiques. La transformation des mobilités et les entreprises politiques qui les soutiennent, à l'instar des structurations nationales, régionales ou intercommunales des réseaux de transport, sont ainsi étudiées sous l'angle des recompositions des régimes démocratiques (Flonneau *et al.* éds. 2014 ; Laborie *et al.* 2014 ; Lamard et Stoskopf éds. 2011) et comme laboratoire de la « post-démocratie » lorsque les arbitrages sont maintenus à bonne distance du débat public (Desage 2019 ; Lévêque 2019, 2022).



Cela nécessite d'abord d'explorer les configurations multipolaires dans lesquelles se situent les politiques de transport et de mobilité. Elles incluent non seulement des entités publiques historiques (État, intercommunalités, régions) et nouvelles (Courteix et Zembri 2015), mais aussi des entités privées puissantes, qu'il s'agisse d'opérateurs historiques, comme la SNCF (Finez 2014) ou de bureaux d'études (Debizet 2006).

Cela nécessite aussi de renseigner la participation de nouvelles parties prenantes : les entreprises de mobilités (free-floating, MaaS (Lajas et Macário 2020)), l'installation de nouveaux modes de transport (notamment le vélo (Huré 2013) et les mouvements citoyens s'investissant dans les controverses politico-juridiques du secteur. Cette dynamique suscite l'émergence de nouveaux modes de gouvernance hybrides entre public et privé (Chiapa Agüillón 2020).

### Légitimation des politiques de mobilité et pouvoir de l'expertise

Notre perspective interroge également les procédés de légitimation des politiques de mobilité et de transport. L'usage du terme mobilités traduit un déplacement d'une vision centrée sur l'infrastructure et l'offre, vers un cadrage plus large, cherchant à davantage prendre en compte les inégalités d'accès et les formes d'exclusion qu'elles produisent (Kaufmann 2016). Les politiques de mobilités se voient être associées comme réponses à des problèmes publics variés.

Les politiques de mobilité disent autant les problèmes publics auxquels elles prétendent répondre que ceux qu'elles contribuent à produire. Par exemple, la mobilité, en tant que catégorie de perception des comportements ou capacité d'action, révèle des inégalités socio-territoriales (Isambourg *et al.* 2023), de genre (Marguerit 2024), de classes et de races (Farmer 2011 ; Grengs 2005 ; Lévêque 2021 ; Siemiatycki 2006), en même temps qu'elle génère des hiérarchies qui tendent à invisibiliser ces mêmes variables (Ripoll 2015). Tantôt levier d'attractivité ou outil de cohésion, parfois marqueur de déprise ou vecteur d'exclusion, la mobilité s'impose comme un espace de controverse et d'argumentations. La construction de nouveaux problèmes, à l'instar de l'agenda environnemental et climatique (Clément 2009) est aussi l'occasion de luttes d'expertise et d'opération de sélections des catégories techniques qui participent à restreindre le champ des possibles.

Dans ces controverses, si l'expertise joue toujours un rôle de légitimation, elle influence donc aussi en retour les décisions publiques. Chaque outil, indicateur, norme ou dispositif de planification reflète des logiques de pouvoir implicites (Barry 2001 ; Boiron 2024 ; Lascombes *et al.* 2007). Les solutions présentées comme rationnelles ou neutres sont influencées par des rapports de force, des intérêts divergents et des expertises en concurrence.



## Propositions de communication

Ce panel invite des communications notamment de science politique, de sociologie, d'histoire, ou de géographie pour éclairer la dimension politique des politiques publiques de transport et de mobilité.

Des propositions de communications variées, provenant de milieux académiques ou professionnels, mobilisant des approches empiriques (qualitatives ou quantitatives) sont encouragées.

Les propositions pourront concerner :

- **L'écologisation** : prise en compte, instrumentalisation ou rejet des enjeux environnementaux (ZFE, infrastructures routières, modes actifs)
- **La politisation des transports et de la mobilité** : construction collective des problèmes publics (inégalités, santé, climat), militantisme, consultation et participation citoyenne, judiciarisation
- **Pouvoir et expertise** : rôle des expertes et experts, des modèles et des indicateurs dans les décisions, les formes de légitimation ou de contestation, les luttes d'expertise.
- **Gouvernance multi-Acteurs** : jeux d'acteurs et d'actrices (interactions public-privé, mise en concurrence, régulation des plateformes), échelles de gouvernances et nouvelles formes de gouvernance hybrides
- **Nouvelles mobilités** : enjeux politiques de l'innovation (MaaS, véhicules autonomes, free-floating) et nouvelles formes de régulation
- **Publics des politiques de mobilité** : définition et ciblage des bénéficiaires et des exclus des politiques de mobilité (production des inégalités socio-territoriales, de genre, accès aux modes et services de mobilité)

## II. Mots clés

Gouvernance, Action Publique, Mobilité, Science politique, Expertise, Instrumentation, Justice spatiale, démocratie, représentation, conflits.



### III. Références bibliographiques

- Barrault-Stella, Lorenzo, Camille François et Anne-France Taiclet. 2023. « La conversion politique des intérêts sociaux : ordre politique et division sociale de l'espace local », *Politix*, vol. 143, n° 3 : 7-25.
- Barry, Andrew. 2001. *Political machines: governing a technological society*, New Brunswick, NJAthlone Press.
- Boiron, Félicien. 2024. « The role of scientific public policy knowledge in the implementation and opposition of free public transport policies in Montpellier », Guadalajara, Mexico, International Public Policy Association.
- Chiapa Aguilón, Everardo. 2020. « Challenges in local governance: public-private partnerships as an instrument for local transport policies », *Studia Z Polityki Publicznej*, vol. 7, 2(26) : 87-107.
- Clément, Florent. 2009. « Un concept peut-il changer une politique publique ? L'administration française des routes à l'épreuve du développement durable », *Pyramides. Revue Du Centre D'études Et De Recherches En Administration Publique*, n° 17 : 21-240.
- Commenges, Hadrien. 2013. « Socio-économie des transports : une lecture conjointe des instruments et des concepts », *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- Courteix, Julian et Pierre Zembri. 2015. « L'organisation des transports au sein de la métropole azuréenne : entre emboîtement et juxtaposition de périmètres institutionnels », *Géotransports*, n° 5-6 .
- Debizet, Gilles. 2006. « Crise ou mutation de l'expertise en transport et mobilité ? », Genève.
- Desage, Fabien. 2019. « Le gouvernement des métropoles, laboratoire de la post-démocratie », in Lorenzo [VNV] Barrault-Stella, Brigitte Gaïti et Patrick Lehingue (éds.) *La politique désenchantée ? Perspectives sociologiques autour des travaux de Daniel Gaxie*, Presses universitaires de Rennes., Rennes: 263-282.
- Farmer, Stephanie. 2011. « Uneven Public Transportation Development in Neoliberalizing Chicago, USA », *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 43, n° 5 : 1154-1172.
- Finez, Jean. 2014. « La construction des prix à la SNCF, une socio-histoire de la tarification:de la péréquation au yield management (1938-2012) », *Revue Française De Sociologie*, vol. 55, n° 1 : 5-39.
- Flonneau Mathieu, Léonard Laborie et Arnaud Passalacqua (éds.). 2014. *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- Gallez, Caroline et Philippe Menerault. 2005. *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*. INRETS-LVMT pour l'ADEME.
- Grengs, Joe. 2005. « The abandoned social goals of public transit in the neoliberal city of the USA », *City*, vol. 9, n° 1 : 51-66.
- Huré, Maxime. 2013. « Les réseaux transnationaux du vélo: gouverner les politiques du vélo en ville: de l'utopie associative à la gestion par les grandes firmes urbaines (1965-2010) », Doctoral dissertation, Lyon 2.



Isambourg, Thibault, Louafi Bouzouina et Dominique Mignot. 2023. « La mobilité des habitants des quartiers défavorisés est-elle spécifique ? Une analyse à l'échelle française (2008 - 2019) ».

Jackson, Kenneth T. 1984. « The Capital of Capitalism : the New York Metropolitan Region, 1890-1940 », in Anthony Sutcliffe (éd.) *Metropolis, 1890-1940*, Chicago, University of Chicago Press: 319-354.

Kaufmann, Vincent. 2016. *ReThinking the city*, Routledge.

Laborie, Léonard, Harold Mazoyer et Dominique Pinsolle. 2014. « Les grands réseaux en démocratie technique ? », in Yves-Claude Lequin et Pierre Lamard (éds.) *Eléments de démocratie technique* Université de technologie de Belfort-Montbéliard: 79-91.

Lajas, Renata et Rosário Macário. 2020. « Public policy framework supporting “mobility-as-a-service” implementation », *Research in Transportation Economics*, vol. 83: 100905.

Lamard Pierre et Nicolas Stoskopf (éds.). 2011. *Transports, territoires et société*, Parise Picard.

Lascoumes, Pierre, Patrick Le Galès et François de Singly. 2007. *Sociologie de l'action publique*, ParisA. Colin.

Lévêque, Antoine. 2022. « Des métropoles incapables de redistribuer ? Le déploiement des transports en commun lyonnais confisqué par les élus », *Métropolitiques*.

Lévêque, Antoine. 2021. « Desservir la Banlieue. Métropolisation et relégation des quartiers d'habitat social dans l'agglomération lyonnaise (1959-2019) », Thèse de doctorat de Science politique, Lyon 2, IEP de Lyon.

Lévêque, Antoine. 2019. « Une confiscation institutionnelle de l'intercommunalité : la permanence du syndicat des transports urbains lyonnais (1959-1974) », *Revue française d'administration publique*, N° 172, n° 4 : 1027-1042.

Marguerit, Manon. 2024. « “On a plein de casquettes mais un seul uniforme”, les agent·es RATP face à la prise en charge des victimes de violences sexuelles en station, un travail de care de proximité ? », *Géoproximités*, vol. 2.

Passalacqua, Arnaud. 2020. « Les transports parisiens et les pouvoirs politiques : des conflits d'échelles, du métro au Grand Paris Express (XIXe-XXIe siècle) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 53 : 21-40.

Ripoll, Fabrice. 2015. « Résister à “la mobilité”. (Dé)placements, inégalités et dominations », in *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Clermont-FerrandInfolio: 103-191.

Siemiatycki, Matti. 2006. « Implications of Private-Public Partnerships on the Development of Urban Public Transit Infrastructure: The Case of Vancouver, Canada », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 26, n° 2 : 137-151.

Zittoun, Philippe. 2021. « Préface. Le désordre politique de la mobilité », in Presses universitaires de Rennes: 7.