



HAL
open science

La textométrie pour révéler évolutions et oppositions dans les discours des politiques urbaines. Le cas des PDU français (2000-2015)

Thomas Buhler, Marion Bendinelli, Virginie Lethier, Yuting He

► To cite this version:

Thomas Buhler, Marion Bendinelli, Virginie Lethier, Yuting He. La textométrie pour révéler évolutions et oppositions dans les discours des politiques urbaines. Le cas des PDU français (2000-2015). Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2018, 113 (3), pp.93-110. 10.3917/flux1.113.0093 . hal-01890405

HAL Id: hal-01890405

<https://hal.science/hal-01890405>

Submitted on 8 Oct 2018

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.

LA TEXTOMÉTRIE POUR RÉVÉLER ÉVOLUTIONS ET OPPOSITIONS DANS LES DISCOURS DES POLITIQUES URBAINES. LE CAS DES PDU FRANÇAIS (2000-2015)

Thomas Buhler, Marion Bendinelli, Virginie Lethier, Yuting He

Université Paris-Est Marne la Vallée | « Flux »

2018/3 N° 113 | pages 93 à 110

ISSN 1154-2721

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-flux-2018-3-page-93.htm>

Pour citer cet article :

Thomas Buhler *et al.*, « La textométrie pour révéler évolutions et oppositions dans les discours des politiques urbaines. Le cas des PDU français (2000-2015) », *Flux* 2018/3 (N° 113), p. 93-110.
DOI 10.3917/flux1.113.0093

Distribution électronique Cairn.info pour Université Paris-Est Marne la Vallée.
© Université Paris-Est Marne la Vallée. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



La textométrie pour révéler évolutions et oppositions dans les discours des politiques urbaines. Le cas des PDU français (2000-2015)

*Thomas Buhler
Marion Bendinelli
Virginie Lethier
Yuting He*

DISCOURS DES POLITIQUES URBAINES : UN ÉTAT DES LIEUX

De nombreuses disciplines cherchent à comprendre les raisons profondes qui motivent la mise en place de politiques urbaines par l'analyse des discours les accompagnant. Dans le champ de l'aménagement, l'analyse de discours a connu un essor à la fin des années 1990 (Hastings, 1999 ; Healey, 1997 ; Mazza, Rydin, 1997 ; Meinhof, Richardson, 1994 ; Stenson, Watt, 1999). Si ces travaux ont permis une clarification progressive de ce qu'est le « discours » lorsqu'il s'agit de politiques urbaines, de nombreuses limites liées aux sources ont pour l'heure ralenti le développement de ces approches.

« Discours » des politiques urbaines : de quoi parle-t-on ?

En analyse de discours, deux types d'approches semblent coexister. Elles s'opposent principalement sur la définition de ce qu'est le « discours » (Sharp, Richardson, 2001). Un premier groupe (qualifié de « poststructuraliste ») s'inscrivant dans la lignée des travaux de Foucault (1971) tend à considérer le « discours » comme une catégorie englobante et contraignante qui structure « ce qui est pensé, dit et fait » par les acteurs sociaux (Haroche, Henry, Pêcheux, 1971). Il s'agit d'une définition large du « discours » qui dépasse de loin les interactions communicationnelles, et qui intègre les idéologies, les pratiques et les stratégies des acteurs (Meinhof, Richardson, 1994).

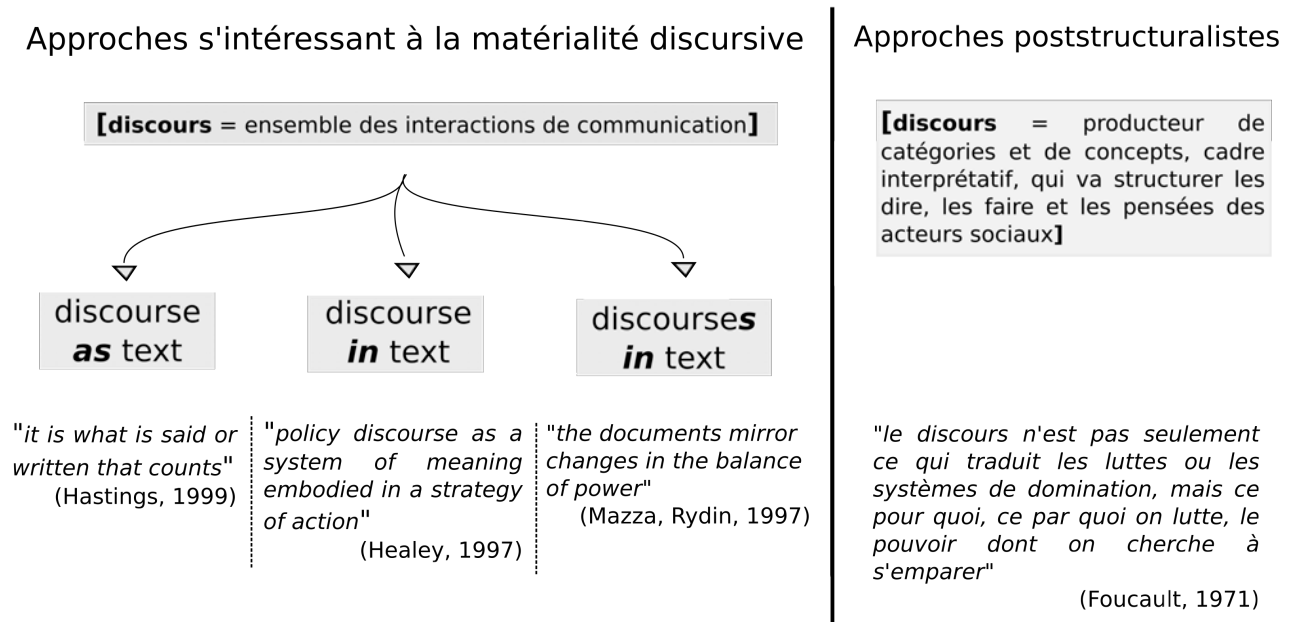
Au sein des sciences politiques, on voit apparaître depuis une vingtaine d'années de nouvelles approches qui se réclament de ce courant. Elles sont parfois qualifiées de « discursives » (Durnova, Zittoun, 2013) car elles mettent l'accent sur le rôle du discours dans les différentes phases de la « fabrique » des politiques publiques telles que le travail définitionnel d'un problème, la construction puis la propagation des solutions ou encore la constitution de coalitions qui tentent de les imposer (Zittoun, 2013).

Un second groupe de chercheurs en analyse de discours se focalise exclusivement sur la matérialité discursive, c'est-à-dire sur les interactions de communication (écrite ou orale) qui ont eu lieu dans le cadre de réunions, conversations, entretiens, dans les documents écrits diffusés (voir Figure 1). Le « discours » est plutôt considéré comme étant le produit perceptible d'un contexte social et politique particulier. L'approche que nous développerons au fil de cet article tend à s'inscrire dans cette seconde catégorie, puisqu'elle s'appuie sur des textes – résultats de longs processus politiques – comme matériau de recherche principal.

Au sein des analyses de discours qui s'intéressent principalement à la matérialité, trois sous-groupes peuvent être identifiés, construits autour d'hypothèses de travail différentes pouvant être parfois complémentaires (Sharp, Richardson, 2001) :

- un premier sous-groupe (*discourse-as-text*) se cantonne uniquement au texte (textes rédigés ou retranscriptions

Figure 1. Schéma synthétique des différentes approches en analyse de discours des politiques urbaines



de communications orales) et considère que « seul compte ce qui est dit ou écrit » (Hastings, 1999) ;

- une seconde sous-approche (*discourse-in-text*) réunit des chercheurs s'intéressant à l'ensemble des échanges qui vont peu à peu former et encadrer la constitution des politiques urbaines, puis leur mise en œuvre (Healey, 1997). Le discours est ainsi compris comme un processus de construction ;
- un troisième sous-groupe (*discourses-in-text*) considère qu'il existe de nombreux discours concurrents – sur un territoire et une thématique donnés – et que le document (écrit) jouerait le rôle de révélateur d'un état d'équilibre des forces entre ces discours concurrents (Mazza, Rydin, 1997).

Suivant cette catégorisation, notre travail s'inscrirait à la fois dans un attachement exclusif au texte (*discourse-as-text*) tout en permettant d'observer des oppositions dans les discours et leurs évolutions, puisqu'elle permet d'analyser conjointement plusieurs dizaines de documents de décennies et d'agglomérations différentes (*discourses-in-text*). Ces précisions conceptuelles apportées, il reste néanmoins de nombreuses limites méthodologiques lorsque l'on souhaite recueillir les « discours » des acteurs d'une politique urbaine particulière.

Des méthodes et sources « classiques » qui montrent leurs limites

Les méthodes et sources « classiques » que sont les entretiens avec les acteurs, le travail sur archives, la passation de questionnaires ou encore les expérimentations présentent chacune de fortes limites par rapport à l'ambition scientifique d'une analyse distanciée et systématisée des discours de l'action publique urbaine (synthèse en Tableau 1).

Les entretiens menés auprès des acteurs (1) présentent trois limites principales bien connues. La première est le très fort recours à une certaine forme de « langue de bois » par certains enquêtés, et notamment les élus. Ainsi, il est parfois très difficile d'appréhender dans toute leur complexité les « raisons profondes » qui ont motivé la mise en place d'un projet ou d'une politique particulière. Une seconde limite réside dans le phénomène bien connu de rationalisation *a posteriori*, c'est-à-dire une explication des raisons passées avec des éléments du présent (Bourdieu, 1986). Cette distorsion des raisons qui ont motivé l'action initiale est encore plus évidente lorsque sont interrogés, en tant que témoins d'une époque, des acteurs d'un projet ou d'une politique quelques décennies plus tard. Enfin, certains biais peuvent être liés à l'enquêteur lui-même qui, par la formulation de ses questions, peut orienter fortement les réponses. On

Tableau 1. Limites des principales méthodes en analyse des politiques urbaines

Type de méthode	Écueil principal
Entretiens avec les acteurs	Fort recours à la rhétorique (élus notamment) ; Rationalisation <i>a posteriori</i> ; Biais liés à l'enquêteur (orientation des questions)
Passation de questionnaires auprès des acteurs	Faible taux de retour chez les élus ; Sphère des techniciens surreprésentée ; Biais liés à l'enquêteur (orientation des questions)
Travail sur archives	Temps pour dépouiller la quantité importante de données accumulées
Expérimentations	Spécificité du contexte ; Faible généralisation possible ; Biais liés à l'enquêteur (orientation des questions)

peut retrouver ce même type de biais dans l'administration d'enquête par questionnaire ou dans le cadre d'expérimentations.

La passation de questionnaires auprès des acteurs pourrait *a priori* pallier certains de ces problèmes. Cela dit, il apparaît que les élus sont (en général) assez peu disposés à y répondre en dépit d'un anonymat garanti (2). Au sein de la sphère publique, les techniciens sont alors surreprésentés ainsi que leurs points de vue sur les politiques mises en place.

Le travail « classique » sur archives est plus rare dans l'analyse des discours des politiques urbaines en géographie et urbanisme (Barles, 1999 ; Leheis, 2011 ; Ultsch, 2010), probablement en raison du temps nécessaire à la recherche, l'organisation et l'analyse de l'information, souvent très volumineuse sur un sujet particulier.

Enfin, il est possible de conduire des expérimentations, ce qui revient à créer des situations virtuelles dans laquelle on place les acteurs des politiques urbaines pour comprendre leurs discours, leurs stratégies ou encore les représentations associées au territoire d'action. Dans le monde des politiques urbaines, ces expérimentations sont pour l'heure plutôt rares et récentes (Tannier *et alii*, 2016). Elles présentent une limite principale, celle de la généralisation des résultats puisque l'expérimentation simule un contexte de prise de décision dans une temporalité réduite.

Face à toutes ces limites, nous proposons ici une méthode qui pourrait enrichir les analyses sur les discours des

politiques urbaines : l'utilisation de la textométrie appliquée à des archives de documents de planification urbaine. Cette proposition implique de s'intéresser exclusivement au document final – résultat d'un long processus politique – comme matériau de recherche. En permettant une analyse diachronique et comparative sur plusieurs dizaines de PDU (Plans de Déplacements Urbains), la méthode défendue ici est pensée comme complémentaire d'approches qualitatives dites « discursives » ou « poststructuralistes » focalisées sur le processus de « fabrique » des politiques publique (Zittoun, 2013).

Une proposition méthodologique : la textométrie appliquée aux documents d'urbanisme et de planification

En tant que telle, la textométrie n'est pas une nouvelle méthode puisqu'elle est issue de la rencontre dans les années 1970 entre sciences du langage, statistique et informatique (Heiden, 2010). Depuis la conception puis la diffusion de l'outil libre et gratuit TXM dans les années 2010, cette méthode se diffuse au-delà des cercles de recherche en linguistique. Les géographes, par exemple, commencent à utiliser la textométrie pour des analyses de discours relatifs à l'environnement en s'appuyant le plus souvent sur des corpus de presse quotidienne, nationale ou régionale (Comby, 2015a ; Flaminio, 2016). La textométrie (Heiden, 2010) est une approche que l'on peut qualifier de « contrastive » (Comby, 2015b), c'est-à-dire qu'elle permet de comparer les caractéristiques de plusieurs textes (ou sous-corpus) afin d'en identifier les similitudes ou les variations.

Figure 2. Vue sur le concordancier TXM (ici l'exemple du mot « accompagnement »)

Lorient 2013	Lorient Agglomération étudiera les nouvelles conditions de l'	accompagnement	des communes lors de leurs projets. Objectifs Accélérer le développement
Nantes 2011	opportunité et de faisabilité de nouveaux parkings en	accompagnement	des développements urbains de L'île de Nantes, en particulier la
Strasbourg 2012	et des zones 30 ; Jouer sur l'	accompagnement	des enfants à l'école. Concevoir l'espace public pour tous

L'approche textométrique s'appuie sur une analyse quantitative des données à l'aide d'un large éventail de calculs statistiques robustes (fréquences relatives des occurrences, profil distributionnel des termes, cooccurrences, attirances contextuelles de termes, sur- et sous-emplois dans les différentes partitions, analyses factorielles). L'exploitation de ces données statistiques a pour but de faire émerger des pistes d'interprétation qualitatives à travers le retour au texte permettant l'observation ciblée des emplois des occurrences en contexte.

Le recours au concordancier de TXM permet une lecture synoptique des contextes et de la possible polysémie d'un terme. Le chercheur s'intéressant par exemple aux politiques d'accompagnement au changement de mode de déplacements peut constater que le terme d'« accompagnement » est surtout associé, dans les PDU, à l'accompagnement d'enfants à l'école ou à l'accompagnement des acteurs dans la mise en place des politiques urbaines (Figure 2).

Appliquée à des corpus volumineux de textes, cette méthode permet de révéler des contrastes dans les discours qui seraient difficilement décelables (3) par une lecture humaine classique (*i.e.* non-instrumentée). De ce fait, cette méthode semble *a priori* adaptée à une analyse des documents d'urbanisme et de planification, connus pour être plutôt foisonnants et à première vue assez proches en termes de contenu. Afin de tester la méthode proposée, nous analyserons dans cet article les discours contenus dans trente-six PDU correspondant à deux éditions pour dix-huit agglomérations françaises (4).

Les PDU français : une image lisse et consensuelle à re-questionner

Les PDU sont plus qu'un simple exemple d'application de méthode. Les questions qui se posent autour de l'homogénéisation de leur contenu correspondent particulièrement bien aux opportunités offertes par la textométrie. En effet, un consensus semble exister pour qualifier ces documents de « lisses », « consensuels » et d'« homogènes » (entre eux), que ce soit dans les sphères opérationnelles ou de la recherche sur l'action publique urbaine (Offner, 2006). Ces documents présenteraient

quasiment tous les mêmes constats catastrophistes globaux (en tant que diagnostic), suivis d'un projet politique permettant de décliner ensuite des solutions techniques relativement peu originales (mise en place d'un TCSP – Transport Collectif en Site Propre, tarification du stationnement...). « L'homogénéisation des discours » serait donc particulièrement forte entre agglomérations aux tailles et enjeux pourtant très différents (Offner, 2006, p. 15).

Par ailleurs, ces documents « tarte à la crème » (Offner, 2007, p. 5) passeraient volontairement à côté de conflits bien réels, qui peuvent exister par exemple entre les agglomérations et l'État, qui garde la mainmise sur les réseaux autoroutiers et sur une grande partie du financement des réseaux ferrés (Reigner, Hernandez, 2007). Les discours développés dans certains PDU sont parfois très stratégiques. Par exemple, ceux d'Aubagne ou d'Aix-en-Provence présentent comme nécessaires certains axes autoroutiers rattrapés par l'urbanisation et mettent en avant les questions de sécurité routière afin d'acculer l'État et de le contraindre à la requalification de ces axes (Reigner, Hernandez, 2007). Ces exemples précis montrent bien qu'il peut y avoir parfois un écart entre ce qui est écrit et l'objectif poursuivi. D'autres raisons peuvent également pousser une agglomération à cacher ses objectifs : la peur d'un recours ou la volonté de garder certaines « cartes » lors des phases de négociation autour d'un projet (Reigner, Hernandez, 2007). L'annulation du PDU de Grenoble en 2006, suite au recours de plusieurs associations, a pu créer un précédent ainsi qu'une inquiétude du point de vue des acteurs des agglomérations. Ce document révélait en effet explicitement un projet de tunnel autoroutier urbain, raison principale de l'annulation du PDU (Reigner, Hernandez, 2007).

Pour autant, à notre connaissance, aucun travail systématique d'ampleur sur les PDU n'a pour l'heure été réalisé pour pouvoir affirmer l'homogénéité de leur contenu ni leur caractère « stratégiquement consensuel ». Par exemple, les constats de Reigner et Hernandez (2007) développés précédemment reposent sur l'étude de trois agglomérations : deux agglomérations provençales, dans un contexte plutôt spécifique, et le cas

de Grenoble, premier cas d'annulation d'un PDU en France. La question de la généralisation de tels constats peut être posée. Le travail d'analyse que nous proposons ici va précisément dans le sens d'un réexamen nécessaire de ces résultats, une dizaine d'années plus tard et à la lumière de plusieurs dizaines de cas.

Certes, lors d'une première lecture de ces documents, il apparaît que chaque PDU mentionne une série relativement conséquente de sujets (5) imposés par le cadre réglementaire en vigueur (au risque d'un recours ou d'un refus d'approbation par le Préfet). Cela dit, si les thèmes et séries d'actions semblent plutôt similaires, l'intensité de recours à ces termes peut être une clé de distinction entre documents ainsi que l'espace qui leur est consacré dans chaque PDU : un court paragraphe plutôt général sur un thème n'aura ainsi pas la même importance qu'une sous-partie de plusieurs pages lui étant exclusivement dédiée. Dans l'univers des documents d'urbanisme et de planification qui sont publicisés, c'est par la fréquence d'emploi de certains termes et expressions plus que par leur simple présence ou absence que l'on peut estimer leur importance. C'est bien cette importance relative, ces contrastes, que nous cherchons ici à mettre en lumière par le recours à la textométrie.

De plus, les PDU semblent pertinents à analyser par une approche textométrique puisqu'on dispose depuis quelques années d'une seconde édition (une version dite « révisée ») pour une majorité des agglomérations françaises : il devient alors possible d'analyser les évolutions des discours, en confrontant les éditions de PDU de mêmes agglomérations. À l'exception de quelques communes volontaristes, qui ont suivi la première vague d'incitations à la mise en place d'un PDU suite à la loi LOTI de 1982, et ce, sans réelle contraintes légales (6), une grande majorité d'agglomérations françaises a conçu et mis en place ses premiers PDU au début des années 2000. Une grande majorité des premiers PDU correspond donc à la loi LAURE de 1996, plus précisément à l'obligation de réaliser un PDU « dans les trois ans » (7), confortée par l'obligation pour les agglomérations d'avoir réalisé un PDU afin d'obtenir les aides financières de l'État pour leurs projets de TCSP (8) (Offner, 2006). Ceci a débouché sur de nombreuses premières approbations de PDU obligatoires entre les années 2000 et 2005. L'obligation légale d'une révision du document au maximum tous les dix ans amène ensuite à une vague de documents révisés autour des années 2011 et 2015. Le corpus sur lequel nous avons mené nos analyses suit ces deux vagues principales d'approbation de PDU aux débuts des années 2000 et 2010.

DONNÉES ET MÉTHODES

Encodage du corpus

Grâce à la mise à disposition de nombreux PDU français archivés depuis 1987 par le CEREMA (9), nous avons pu commencer un long travail d'encodage au format XML-TEI. Souhaitant être capables d'analyser la dimension diachronique, nous avons priorisé l'encodage et l'analyse des PDU pour lesquels deux éditions correspondant aux années 2000 et 2010 étaient disponibles (10) (Tableau 2). L'échantillon de PDU que nous présentons repose donc sur le « simple » critère de la disponibilité de deux éditions de PDU pour des agglomérations françaises, de grandes et moyennes tailles, ayant une obligation légale à réaliser un PDU. Un tel échantillon représente tout de même un quart des agglomérations françaises concernées par ces obligations (11).

Entre les mois de mars et de juillet 2016, nous avons procédé à l'encodage de trente-six PDU au format XML-TEI afin de pouvoir mener des analyses entre PDU, entre éditions d'une même agglomération et entre chapitres-types (12) (diagnostic, plan d'action, etc.). Pour chaque PDU nous avons organisé un ensemble de métadonnées portant sur son environnement ; elles concernent notamment le type de maîtrise d'ouvrage du document (Collectivité ou Syndicat Mixte des Transports en Commun), la couleur politique majoritaire au sein de cette même structure (gauche ou droite), la date de l'approbation du document ou encore l'implication de bureaux d'études, d'agences d'urbanisme ou des CETE (13) dans le cadre par exemple d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage ou de maîtrise d'œuvre globale.

L'encodage des textes a également compris une phase de lemmatisation générée grâce à l'outil *TreeTagger* intégré au logiciel TXM. Cette procédure permet de catégoriser chacune des 1,8 million de formes graphiques du corpus en le renvoyant au lemme auquel elle correspond. Le lemme est une unité canonique permettant de regrouper les variantes morphosyntaxiques des verbes (personne, temps, mode), adjectifs, noms et articles (nombre, genre). La lemmatisation d'un corpus textuel permet d'accroître la lisibilité des thématiques.

Représentativité de l'échantillon analysé

Comme le montre une rapide analyse des métadonnées rattachées à notre échantillon de PDU (Tableau 3), ce dernier est représentatif de la « population-mère » de l'ensemble des

Tableau 2. Descriptif des PDU composant le corpus, organisés par édition

Agglomérations (Périmètre des Transports Urbains)	Classe de population PTU (2012)	Type de structure assurant la maîtrise d'ouvrage du document (AOTU) pour les deux éditions	PDU : édition des années 2000				PDU : édition des années 2010			
			Année d'ap- proba- tion	Couleur politique majoritaire de l'exécutif de la structure MOA	Appui d'une structure technique extérieure pour l'AMO ou la MOE (ex : bureau d'études, agence d'urbanisme ou CETE) ?	Nombre de mots	Année d'ap- proba- tion	Couleur politique majoritaire de l'exécutif de la structure MOA	Appui d'une structure technique extérieure pour l'AMO ou la MOE ?	Nombre de mots
Aix-en-P.	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	Collectivité	2005	droite	oui	47,216	2015	droite	oui	79,898
Amiens	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	Collectivité	2002	droite	oui	19,398	2013	gauche	oui	41,017
Bayonne	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	SMTC	2004	droite	oui	29,690	2015	droite	oui	43,422
Besançon	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	Collectivité	2001	gauche	non	19,862	2015	gauche	oui	63,250
Brest	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	Collectivité	2002	gauche	oui	15,658	2014	gauche	oui	35,007
Caen	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	SMTC	2001	droite	non	32,225	2013	gauche	oui	33,244
Clermont-Fd	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	SMTC	2001	gauche	oui	38,323	2011	gauche	oui	36,233

Dijon	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	Collectivité	2001	gauche	oui	24,078	2012	gauche	oui	40,082
Le Havre	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	Collectivité	2003	droite	oui	27,001	2013	droite	oui	53,230
Lille	[1] > 1 000 000 hab.	Collectivité	2000	gauche	non	19,268	2011	gauche	non	212,397
Lorient	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	Collectivité	2001	gauche	non	19,651	2013	gauche	oui	55,807
Marseille	[1] > 1 000 000 hab.	Collectivité	2000	droite	non	28,844	2013	gauche	oui	84,902
Nantes	[2] entre 500 000 et 1 000 000 hab.	Collectivité	2000	gauche	oui	18,980	2011	gauche	oui	43,545
Strasbourg	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	Collectivité	2000	gauche	oui	42,217	2012	gauche	non	108,892
Toulouse	[2] entre 500 000 et 1 000 000 hab.	SMTC	2001	droite	oui	35,476	2011	gauche	oui	58,175
Tours	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	SMTC	2003	gauche	oui	33,885	2013	gauche	oui	49,395
Valenciennes	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	SMTC	2005	droite	oui	84,711	2013	droite	non	60,158
Vienne	[5] entre 50 000 et 100 000 hab.	Collectivité	2003	droite	non	9,207	2011	droite	non	26,698

Tableau 3. Statistiques descriptives de l'échantillon analysé (N = 18) et de la population-mère des agglomérations françaises concernées par un PDU (N = 66)

Variables	Modalités	Agglomérations dans le corpus étudié (N = 18)		Ensemble des 66 agglomérations dans l'obligation (15) d'une mise en place et de révision d'un PDU en France (16) (N = 66)	
		N =	Fréquence	N =	Fréquence
Population sur le Périmètre des Transports Urbains (PTU) en 2012	[1] > 1 000 000 hab.	2	11 %	4	6 %
	[2] entre 500 000 et 1 000 000 hab.	2	11 %	5	8 %
	[3] entre 250 000 et 500 000 hab.	5	28 %	16	24 %
	[4] entre 100 000 et 250 000 hab.	8	44 %	36	55 %
	[5] entre 50 000 hab. et 100 000 hab. ; et [6] entre 25 000 et 50 000 hab.	1	6 %	5 (4+1)	8 %
Type de structure assurant la maîtrise d'ouvrage du PDU (AOTU)	Collectivité (Communautés de communes, d'agglomération, urbaines, Métropoles)	12	67 %	52	79 %
	Syndicat Mixtes des Transports en Commun (SMTC)	6	33 %	14	21 %
Couleur politique majoritaire dans l'exécutif de ces structures AOTU dans les années 2000 (17)	Gauche (PS, PCF, Verts, MRC, PRG et divers gauche)	9	50 %	30	45 %
	Droite (RPR, UDF, MPF, divers droite)	9	50 %	36	55 %
Couleur politique majoritaire dans l'exécutif de ces structures AOTU dans les années 2010 (18)	Gauche (PS, PCF, Verts, PRG et divers gauche)	13	72 %	46	70 %
	Droite (UMP, UDI, Nouveau Centre et divers droite)	5	28 %	20	30 %

agglomérations concernées par une obligation de mise en place et de révision d'un PDU. Que l'on considère la population présente sur le PTU (14), le type de structure portant le document ou les couleurs politiques majoritaires lors de l'approbation des deux éditions du PDU, les dix-huit agglomérations analysées reflètent bien la variété des cas que l'on peut retrouver dans l'ensemble des soixante-six territoires français concernés par les PDU. On note certes quelques petits écarts. Les cas où les Syndicats Mixtes des Transports en Commun sont maîtres d'ouvrage du document sont légèrement surreprésentés (33 % contre 21 % pour l'ensemble des agglomérations) ; concernant la taille des agglomérations, l'échantillon des PDU présente un peu plus de cas « extrêmes » (très grandes et très petites agglomérations) : la classe des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants se retrouve donc un peu sous-représentée (44 % contre 55 %). Toutefois, en dépit de ces écarts, nous pouvons affirmer que, selon ces critères, l'échantillon proposé est représentatif de la diversité des cas présents à l'échelle nationale.

D'un point de vue légal, la taille et la forme des PDU sont libres. Concernant la forme, contrairement aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et autres Schémas de Cohérence territoriale (SCoT), aucune structure de document n'est imposée. Dans les faits, l'usage règne et les plans du type « diagnostic / projet / actions » sont majoritaires. Cela dit, de nombreux autres cas existent. Afin de rendre cohérente notre analyse, nous avons fait le choix de prendre en compte l'ensemble du corps de texte des PDU, à l'exception de leurs annexes (19).

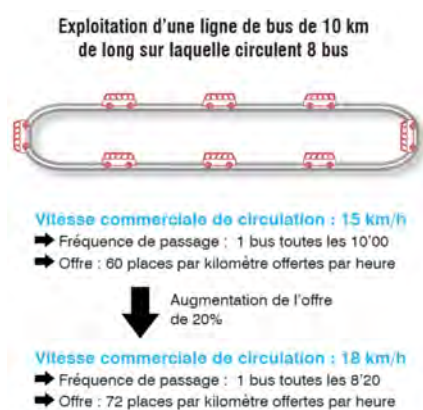
Sur le plan de la taille des documents, il est manifeste que le nombre de mots est très variable d'un document à l'autre. Si l'on note qu'une majorité des textes se situe entre 20 000 et 60 000 mots, une forte variabilité existe par exemple entre le PDU de Lille (2001) de 19 268 mots et sa révision de 2011 qui présente un texte de 212 397 mots. Ce cas d'une multiplication de la taille du PDU par dix reste cependant exceptionnel dans le corpus. La tendance générale va plutôt au doublement de la taille du document entre les années 2000 et les années 2010 (20), ce qui est déjà considérable.

Limites d'une approche par la textométrie

La méthode que nous proposons comporte bien entendu certaines limites. Tout d'abord une focalisation sur le texte élimine *de facto* l'ensemble des éléments illustratifs. Or, il est évident qu'une partie du discours véhiculé par ces documents passe par les illustrations que sont les cartes, les schémas et autres photographies. À titre d'exemple, le vélo est le mode de déplacement le moins cité sur les trente-six PDU analysés et pourtant il est très utilisé comme illustration, au même niveau que les différents modes de transport en commun. L'image positive et vertueuse (d'un point de vue écologique et urbain) que renvoie ce mode y est probablement pour beaucoup.

Plus largement, il semblerait qu'au fil du temps de plus en plus d'éléments d'argumentaire soient désormais communiqués sous la forme de schémas, plus rapidement assimilables et parfois plus convaincants qu'une lecture de plusieurs paragraphes. Pour l'heure, ces schémas restent le plus souvent

Figure 3. Exemple d'un même argumentaire sous la forme d'un logigramme et d'un texte l'accompagnant (PDU du Grand Dijon, 2012, p. 67-69)



« Afin d'éviter le développement d'un réseau à deux vitesses, le plan d'actions du PDU 2012 intègre l'action 10 spécifiquement dédiée à l'objectif suivant : « Mettre en œuvre un programme d'amélioration de la vitesse commerciale du réseau bus Divia ». En effet, l'augmentation de la vitesse commerciale d'une ligne de bus agit en faveur de l'augmentation de sa productivité à coût d'exploitation constant. Ainsi, en agissant ponctuellement sur l'ensemble des parcours de futures lignes du réseau, cette mesure permettra d'augmenter la vitesse commerciale globale du réseau et donc sa productivité. Enfin, au-delà de l'amélioration de la satisfaction des usagers, en termes d'offre, l'augmentation de la productivité globale du réseau de transport collectif urbain profite de manière directe à l'augmentation du nombre de places par kilomètre offertes. »

accompagnés d'un texte explicatif en parallèle (Figure 3). Le contenu de ces illustrations reste donc bien présent dans nos analyses de discours. Cela dit, il faudra veiller pour les analyses des futures générations de PDU à ce qu'il n'y ait pas de remplacement pur et simple du texte par de tels schémas.

Par ailleurs, il est évident que « tout » n'est pas dit dans un document de planification, à commencer par les éventuels conflits entre acteurs (Reigner, Hernandez, 2007). Nous ne considérons nullement le PDU comme un modèle réduit de l'ensemble des discours des acteurs en présence. L'approche proposée ici se veut avant tout comparative et diachronique, portant sur la partie du discours qui est écrite et diffusée sous la forme d'un document de planification.

Représenter graphiquement les oppositions dans les discours par la construction d'une AFC

Les résultats principaux de cet article, présentés dans la troisième partie, proviennent d'une analyse factorielle des correspondances (AFC) réalisée sur le corpus de PDU présenté précédemment. Afin de tester les probables effets du temps et ceux liés à la couleur politique des structures sur les discours, nous avons opéré une partition du corpus selon ces deux critères. En les combinant, nous obtenons alors quatre sous-corpus (*i.e.* « droite 2000 », « droite 2010 », « gauche 2000 » et « gauche 2010 »).

Nous avons fait le choix de concentrer notre analyse sur les deux cents lemmes les plus fréquents de l'ensemble du corpus et ayant chacun une fréquence minimale de dix occurrences en son sein. Ce critère de fréquence minimale permet de filtrer les termes liés à une particularité « locale » (noms propres de certaines communes, de structures ou d'élus...) pour se concentrer sur la part comparable du vocabulaire utilisé.

Une fois ces distinctions effectuées, le logiciel TXM réalise un tableau de contingence en calculant le nombre d'occurrences de chacun de ces lemmes pour chacun des quatre sous-corpus. Ce tableau constitue l'information de base sur laquelle est calculée l'AFC présentée en figure 4. L'intérêt principal de l'AFC prend tout son sens ici, puisque cette méthode permet d'extraire des informations contenues dans un vaste et complexe tableau. Ceci rend alors possible une lecture simplifiée des grandes oppositions structurant un corpus (Lebart, Salem, 1994).

Mathématiquement, la construction d'une telle AFC revient à calculer des distances (de type Khi-deux) entre sous-corpus

en prenant en compte les lemmes (relativement) fortement ou faiblement utilisés. On décompose ensuite ces distances sur une succession hiérarchisée d'axes factoriels. Les deux axes factoriels principaux (axes 1 et 2) composant le plan factoriel de l'AFC présentent un pourcentage d'inertie de 78,52 %. Cela signifie que la représentation proposée déforme très faiblement les distances entre les éléments qui la composent et qu'une très forte majorité des oppositions discursives du corpus peut s'expliquer par ces deux axes.

Une analyse fine est alors nécessaire pour comprendre si ces axes font « sens » du point de vue thématique et s'ils permettent d'opposer des registres témoignant d'une différence idéologique.

RÉSULTATS

PDU « effacés-concrets » et PDU « volontaristes-abstraites »

Deux grands jeux d'oppositions ressortent fortement de cette analyse factorielle, correspondant aux deux axes principaux. L'axe 1 est de loin celui qui structure le plus les oppositions de discours au sein du corpus (inertie de 56,50 %) (voir Figure 4). Il s'agit d'une opposition entre des termes décrivant des objets et des dispositifs concrets de la mobilité quotidienne (« parc », « arrêt », « deux », « voies », « ligne », « stationnement »... [en orange clair, *dans sa partie négative*]) et des termes plus abstraits (« territoire », « mise » (en) « œuvre », « mobilité »... [en vert clair]) ou liés au processus d'écriture et de description (« notamment »).

Du point de vue légal, la décennie des années 2000 a marqué l'apparition de nouvelles attentes à l'égard des PDU, *via* les lois dites « Grenelles de l'environnement » de 2008 et 2009. On identifie l'impact de ces attentes sur les discours, dès les PDU des années 2010, par une intensification de l'usage de certains termes tels que « environnement », « émission », (en) « matière » (d') « accessibilité », « marchandise ». Tous ces termes sont relatifs aux nouvelles dimensions à prendre en compte par les agglomérations : l'évaluation environnementale du précédent PDU, la logistique urbaine, l'accessibilité aux transports en commun et aux espaces publics pour les personnes handicapées. Pour autant, tous les termes abstraits relevés ne peuvent s'expliquer par la seule évolution de ce cadre légal (21).

On note également une seconde opposition organisée sur cet axe. D'un côté, on relève des termes indiquant l'existence

d'une situation qu'il convient d'attester, de définir, de décrire, de contrôler (« assurer », « devoir », « prendre » (en) « compte », « réaliser » (22) [en orange foncé, *partie négative*] : le discours dresse ainsi le portrait d'agglomérations observant une situation et amenées à réagir. De l'autre côté de l'AFC, on trouve des termes liés à la prise d'initiatives (« proposer », « améliorer », « favoriser », « agir », « permettre », etc. [en vert foncé, *partie positive*]) qui dépeignent davantage une posture volontariste.

Par la combinaison de ces deux oppositions relatives au même axe, deux modèles se dessinent. Le premier tend à regrouper des PDU rédigés comme une réponse à une obligation légale, l'attitude se veut plutôt effacée, l'accent étant mis sur les dispositifs, précisément explicités, qui vont être mis en place. Il s'agit plutôt des PDU de la première génération, datant des années 2000 à 2005 (23) (*partie négative*).

Un second modèle de PDU présente des verbes d'action qui mettent en avant la prise d'initiatives, l'attitude proactive de

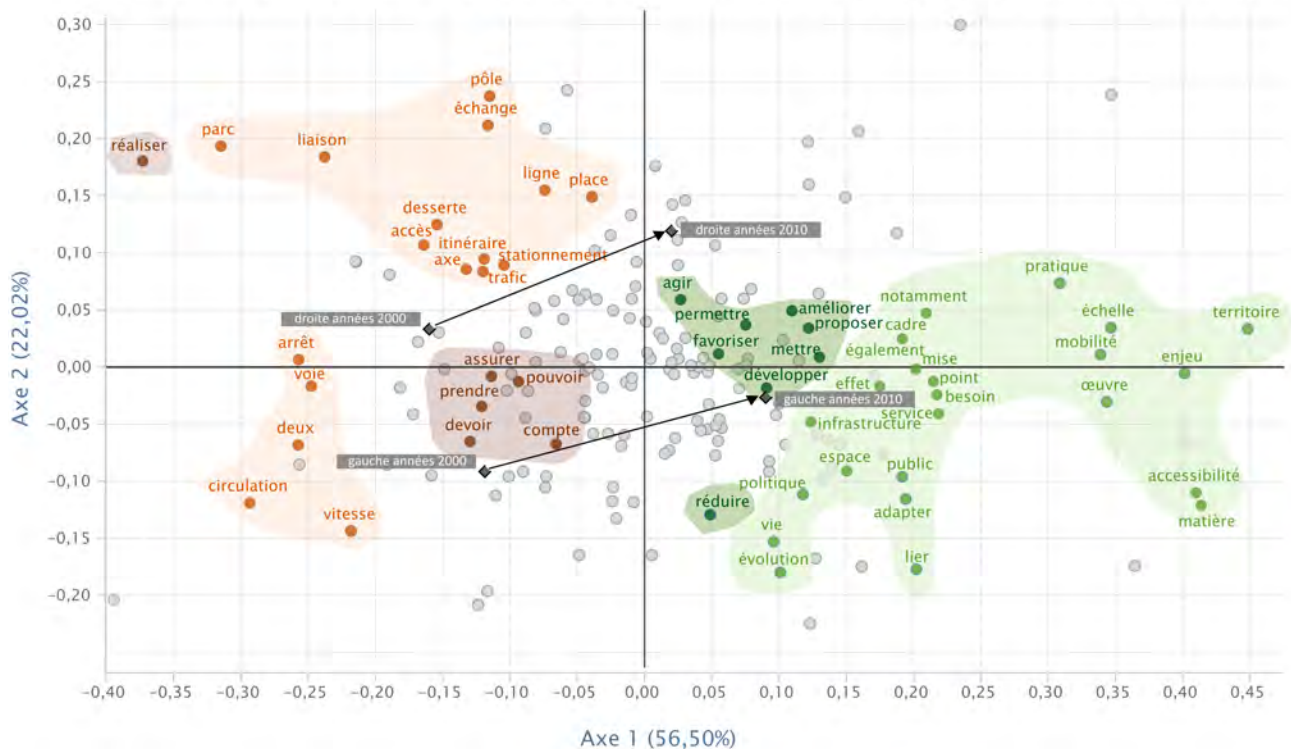
l'agglomération dans la prise en main des problématiques de déplacements urbains. Bien que cela puisse paraître à première vue paradoxal, ces verbes d'action sont couplés à des termes très abstraits. En guise d'illustration, voici deux exemples du « volontarisme abstrait » caractéristique des PDU des années 2010 à 2015 :

« Devant les différents constats et enjeux, l'ensemble des partenaires, élus, techniciens et usagers se sont inscrits clairement dans cette volonté de continuer d'améliorer la mobilité durable valenciennoise et de s'inscrire dans les projets ambitieux d'amélioration de la qualité environnementale du territoire et de maintien du dynamisme économique. » (Valenciennes 2013, p. 70)

« La stratégie du PDU vise à accompagner le rayonnement et le développement du territoire en s'inscrivant dans les démarches durables engagées. » (Lille 2011, p. 80)

Figure 4. PDU « effacés-concrets » et PDU « volontaristes-abstraites »

L'Axe 1 oppose des PDU listant une série d'actions concrètes plutôt subies (partie négative) ... à d'autres PDU montrant une volonté d'action mobilisant des objets plus abstraits (partie positive)



PDU qui visent une substitution de l'automobile et PDU qui visent un complément de mobilité

L'axe 2 (inertie de 22,02 %) marque une opposition entre deux types de discours (voir Figure 5). Le premier type (en violet clair, *partie négative*) présente trois caractéristiques : (a) une recherche de limitation de la place de la voiture en ville (« réduire », « automobile », « particulier », « circulation », « vitesse ») à laquelle se substitue (b) la mise en place d'un « schéma » (un « système ») de transport « collectif » (souvent organisé autour du « tramway ») ; (c) un appel à la vigilance quant à l'adaptation de ce système aux « évolutions » des modes de « vie » des « habitants ». Ce discours semble ainsi témoigner de l'idée générale de modification du système de déplacements urbains, de substitution partielle de l'automobile, en prenant en compte les contraintes sociales et environnementales.

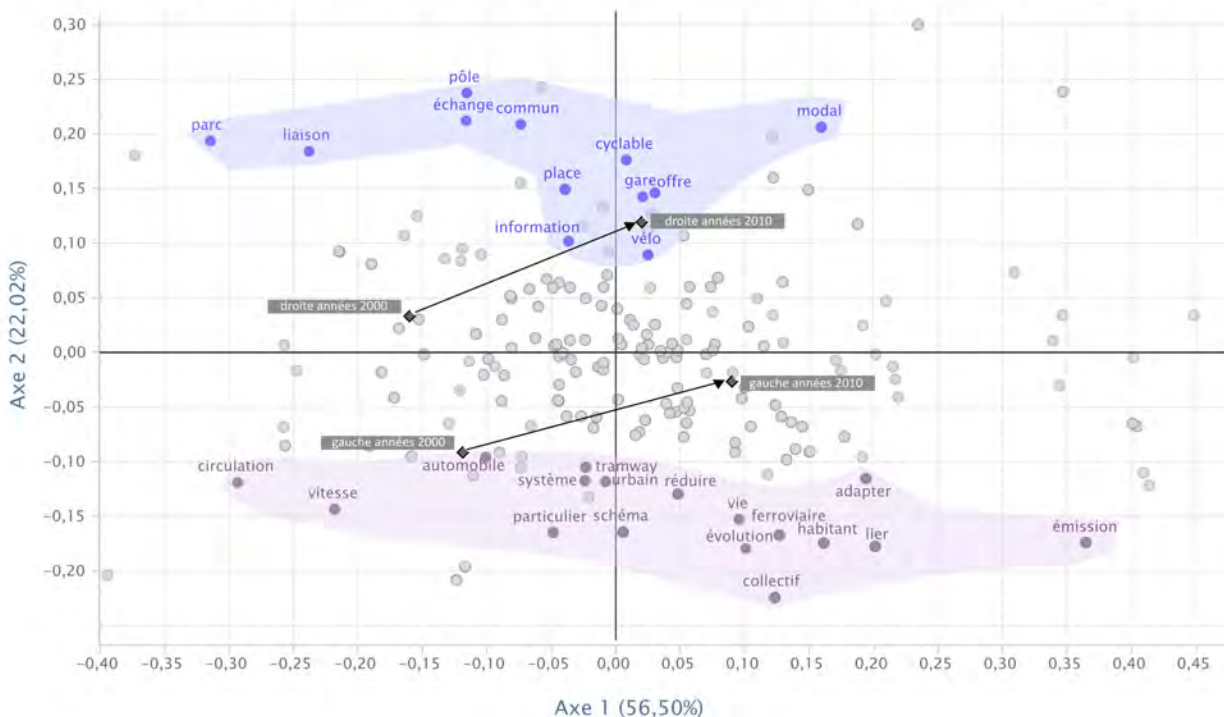
Un second type de discours se singularise statistiquement et thématiquement en se concentrant sur les alternatives

proposées à l'automobile (« offre », (transports en) « commun » (24), « vélo », « cyclable »). L'« offre » est organisée autour de « pôles » d'échanges et de « gares » à créer ou à renforcer (*partie positive*). L'accent est également mis sur l'« information » considérée comme nécessaire pour faire connaître cette « offre ». Ce second type de discours porte davantage sur la mise en place d'une offre supplémentaire, pensée comme devant exister en complément du mode automobile.

L'opposition entre ces deux types de discours, de part et d'autre de l'axe 2, suit clairement, et de façon graduelle, les frontières partisanes entre les agglomérations gouvernées par des élus de gauche et celles qui le sont par des élus de droite. On peut noter que le discours des PDU des territoires « de gauche » développe plus les objectifs de limitation de la place de la voiture. Les PDU d'agglomération « de droite » portent quant à eux un discours beaucoup plus général sur les modes dits « alternatifs » à l'automobile, en parlant nécessairement

Figure 5. Oppositions discursives entre PDU liées à des différences idéologiques

L'Axe 2 oppose des PDU affirmant la nécessité d'une réduction de la place de l'automobile (partie négative) ... à d'autres PDU mettant en avant une offre en alternatives modales (partie positive)



beaucoup moins de baisse des circulations, des vitesses ou encore de la part modale de l'automobile. Par ailleurs, si le discours « de gauche » souligne la nécessité d'« adapter » et de « lier » les réseaux et services avec les modes de vie, les agglomérations de « droite » privilégient non pas un ajustement mais une meilleure « information » autour de l'existant.

DISCUSSION

L'analyse factorielle des correspondances présentée dans la section précédente a montré que les discours véhiculés par les PDU s'expliquent davantage par leur ancrage temporel que par l'appartenance partisane des agglomérations qui les portent. Cependant, ce deuxième facteur n'est pas à négliger. Il est à noter par ailleurs que la présence de bureaux d'études et la taille de l'agglomération, entre autres variables possibles, sont également révélatrices d'oppositions. Néanmoins, ces dernières paraissent moins lisibles, moins interprétables et statistiquement moins robustes que les deux premières variables explicatives sur lesquelles nous centrerons la discussion.

2000-2010 : une transition importante dans les discours des PDU

La nature des PDU a connu une importante transition au cours des années 2000 amenant les agglomérations à mettre en avant leurs volontés et capacités d'action (25) ; paradoxalement, celles-ci sont exprimées dans un registre fortement imprécis quant aux objets mêmes sur lesquels porteraient ces actions. Comment expliquer cette transition des documents de planification des déplacements vers ce paradoxe combinant volonté d'action et abstraction ? Trois pistes nous semblent intéressantes à considérer. Une première piste serait de considérer l'évolution de ces documents comme une manifestation de l'affirmation du pouvoir d'agglomération par rapport à l'État, aux communes, à la société civile organisée, ainsi qu'aux habitants. Il n'est pas anodin de constater que le terme abstrait le plus corrélé statistiquement aux PDU des années 2010 soit celui de « territoire ». Le recours important à ce terme est bien identifié par la littérature comme étant le marqueur d'une volonté de construction et d'affirmation d'un pouvoir (Tesson, 2004). La surreprésentation de verbes d'action proactifs peut être également comprise comme s'inscrivant dans ce processus d'exposition et de légitimation du pouvoir d'agglomération, qui reste relativement récent.

Par ailleurs, le couple *proactivité-abstraction* peut également être utilisé à des fins plus « tactiques ». Par rapport aux risques de recours ou d'annulation du document, l'usage de termes plus abstraits permet de ne pas dévoiler ses « cartes » afin de les conserver pour des moments de négociations, concernant le financement d'infrastructures (avec l'État ou les Régions) ou le partage de l'espace pour les différents modes de déplacements (plutôt avec les associations) (Reigner, Hernandez, 2007). Ces éléments mis en avant pour certains documents des années 2000 semblent depuis s'être généralisés et renforcés : désormais un bon nombre de PDU relève d'une démarche consistant à occulter autant qu'à expliciter. En période de restrictions et d'incertitudes budgétaires pour les agglomérations (baisse des dotations de l'État notamment), un discours plus abstrait permet de dessiner un cap global, en se souciant moins des réalisations concrètes dont le financement (et surtout le co-financement par d'autres collectivités) ou l'acceptation par la population ne sont pas totalement assurés. Les résultats présentés ici vont dans le sens de travaux récents portant sur l'importance et le rôle de l'ambiguïté dans les politiques publiques (Jegen, Mérand, 2013). Au même titre que l'argumentation, le recours à un registre ambigu et abstrait permet de construire des coalitions d'acteurs.

Enfin, l'évolution des acteurs impliqués dans la rédaction d'un PDU constituerait une troisième piste expliquant la transition vers des discours à la fois proactifs et abstraits. En effet, on assiste depuis le milieu des années 2000 à la présence de plus en plus systématique de bureaux de conseil en communication publique (26). L'arrivée progressive de ces acteurs dans les politiques urbaines parachève un mouvement de fond amorcé il y a une trentaine d'années en France (Pinson, 2014). De nombreux maires et élus urbains se sont en effet peu à peu éloignés du travail quotidien d'encadrement politique de proximité (MJC, clubs sportifs, etc.) pour aller vers des fonctions de « stratège » de politiques urbaines beaucoup plus « rémunératrices » dans l'opinion publique (Pinson, 2014). Cette situation politique nouvelle conduit à un recours toujours plus important aux cabinets de conseil en communication dont les missions privilégient le plus souvent la mise en avant « du consensus, du pragmatisme et de la proximité » (Pinson, 2014, p. 2) à grand renfort de formules abstraites. La transition discursive identifiée dans notre corpus semble aller dans le sens d'une montée en puissance de ces acteurs de la communication au détriment des acteurs techniques des services des déplacements et transports.

Un document qui cache son jeu

Il a été reproché aux PDU des années 2000 d'être « techniques » et « consensuels » (Offner, 2006 ; Pinson, 2014). Or, en nous intéressant au vocabulaire utilisé dans l'ensemble du corpus, nous constatons que les discours que les PDU véhiculent sont très différenciés au regard de l'inscription partisane majoritaire des élus des territoires concernés. En effet, notre étude, qui se fonde sur un nombre plus conséquent de documents que les travaux antérieurs, montre qu'une analyse systématique des termes sur- et sous-utilisés laisse bien apparaître des oppositions. Construites sur une comparaison par contraste (en se servant des fréquences d'utilisation des lemmes), ces oppositions seraient difficilement perceptibles par une lecture « classique » qui, pour l'essentiel, ne pourrait rendre compte que de l'absence ou de la présence de certains termes ou arguments.

Ces oppositions d'ordre politique s'expliquent par deux réelles différences idéologiques. La première concerne l'explicitation (ou non) d'une volonté de réduction de la place de l'automobile en ville : cette opposition différencie les discours de substitution de l'automobile par d'autres modes, et des discours prônant l'ajout d'offres en parallèle à l'automobile, dont on ne cherche à limiter ni la place, ni la part modale.

La deuxième différence idéologique notable semble émaner du rapport entretenu avec les habitants : un discours axé sur la prise en compte des modes de vie des personnes et de leurs évolutions semble s'opposer à un discours plus libéral, prônant davantage d'informations sur l'offre existante. Tandis que le premier discours s'inscrit dans une logique de service, le second présuppose que l'offre existante est déjà adaptée aux besoins et que certains publics seraient dans l'incapacité de s'en saisir. L'« information » devrait alors permettre cette adoption du système par la population.

Sur le plan factoriel, les discours véhiculés par les agglomérations de gauche et de droite au cours de la décennie emprunteraient des trajectoires quasiment parallèles d'un point de vue géométrique en maintenant une « distance » constante entre eux (voir Figure 5).

Alors que de nombreux travaux récents annoncent la « relative indifférenciation des politiques des villes de gauche et [...] de droite » et l'émergence d'un *branding* urbain consensualiste (Pinson, 2014 ; Pasotti, 2010), les politiques de déplacements en France semblent échapper à cette logique. Par le

maintien de discours différenciés mettant en avant une logique de service, pour les villes de gauche, et priorisant le développement de l'information, de la communication ainsi que de la responsabilisation des individus, pour les villes de droite, ces politiques constituent un contre-exemple aux constats synthétiques annonçant la fin des idéologies dans les politiques urbaines.

Une lecture qualitative « simple » de ces trente-six PDU portant sur la présence ou l'absence des différents thèmes abordés aurait pu conduire au constat d'une apparente homogénéité de ce corpus. En s'intéressant plus finement aux nuances et aux contrastes dans le lexique utilisé, on s'aperçoit que, si toutes les agglomérations traitent effectivement des mêmes sujets, ceux-ci n'ont pas la même importance au sein du document. En cela, cette méthode permet de révéler de fortes oppositions idéologiques invisibles à une première lecture.

PERSPECTIVES

Ces résultats et éléments de discussion mettent en avant l'intérêt d'une méthode systématique, à la fois quantitative et qualitative, qui permet d'étudier les discours accompagnant et justifiant les politiques urbaines. La textométrie semble en effet efficiente, en complément des méthodes classiques, pour identifier les permanences, ruptures, oppositions et autres transitions qui seraient invisibles « à l'œil nu ».

Analysé en tant qu'« événement » au sein d'une « série discontinue » inscrite dans la longue durée (Foucault, 1971), le document de planification devient alors le révélateur d'un équilibre particulier entre forces discursives antagonistes et, par extension, entre plusieurs acteurs (élus, techniciens, associations, agences de communication, bureau d'études, services de l'État, etc.). En confrontant de telles situations d'équilibre, ancrées dans le temps et dans l'espace, des idéologies et des stratégies d'acteurs peuvent alors être nettement mises en évidence.

« Il semble [...] que ce soit en resserrant à l'extrême le grain de l'événement, en poussant le pouvoir de résolution de l'analyse historique jusqu'aux mercuriales, aux actes notariés, aux registres de paroisses, aux archives portuaires suivis année par année, semaine par semaine, qu'on a vu se dessiner au-delà des batailles, des décrets, des dynasties ou des assemblées, des phénomènes massifs à portée séculaire ou pluriséculaire » (Foucault, 1971, p. 57)

Sans vouloir aller vers un suivi aussi fin et régulier des discours, et en se concentrant pour l'instant sur une décennie, l'approche proposée ici permet néanmoins de se libérer de l'« événement » que constitue le document de planification pour analyser les discours véhiculés dans les politiques urbaines au sein d'une série plus large temporellement et géographiquement. C'est en cela que la textométrie, appliquée à des documents de planification, permet potentiellement de concilier approches s'intéressant à la matérialité discursive et approches poststructuralistes (cf. dualisme présenté plus haut), en identifiant et en situant, par une focalisation sur le texte, des idéologies et des stratégies d'acteurs sociaux.

Dès lors de nombreuses perspectives s'ouvrent parmi lesquelles l'application de cette méthode à d'autres types de documents d'urbanisme et de planification français. On peut penser aux PLU, et notamment à leur PADD, mais également aux SCoT dont on sait que certains sont plus prescripteurs et d'autres plus délégateurs. Enfin, la méthode textométrique pouvant s'appliquer à de nombreuses langues (27), des travaux comparatifs sur les discours des documents de planification urbaine pourraient être mis en œuvre à une échelle élargie.

Thomas Buhler est maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université Bourgogne-Franche-Comté. Au sein du laboratoire ThéMA, ses recherches portent principalement sur le rôle des habitudes dans les pratiques de déplacements urbains et dans l'usage domestique de l'énergie. Il s'intéresse également à la mise en forme et au sens des politiques publiques ayant pour objectif des changements de comportements dans ces deux domaines.
thomas.buhler@univ-fcomte.fr

Marion Bendinelli est maître de conférences en sciences du langage à l'université Bourgogne-Franche-Comté. Au sein du laboratoire ELLIADD – pôle DTEPS, ses travaux reposent sur des corpus textuels multilingues parallèles ou comparables (discours scientifiques et discours politiques). Deux questions sont au cœur de ses recherches : d'une part, la construction de points de vue en anglais et en français, notamment à travers l'étude de marqueurs de modalité et de patrons argumentatifs ; d'autre part, le caractère préconstruit de la langue et des discours (phraséologie, motif). Toutes deux tirent parti des résultats de l'exploration outillée de corpus finement annotés et de la statistique textuelle. Ses questions de recherche se situent ainsi dans le champ de la linguistique de corpus, de la linguistique énonciative, de l'analyse du discours et de la traduction.
marion.bendinelli@univ-fcomte.fr

Virginie Lethier est maître de conférences en sciences du langage à l'université Bourgogne-Franche-Comté (laboratoire ELLIADD – pôle DTEPS). S'inscrivant au croisement de la philologie numérique, de l'analyse du discours, et de la textométrie, ses recherches s'articulent autour de deux grands axes : d'une part, le développement d'outils méthodologiques et conceptuels pour l'acquisition et le prétraitement de vastes ensembles de données textuelles ; d'autre part, l'interrogation des modes d'accès au texte et à la textualité autorisés par une exploration textométrique de vastes corpora (discours médiatique, littéraire, et de spécialité). Au sein de la MSHE Cl.-N. Ledoux, elle coordonne la plate-forme NuAnCES (Numérisation et Analyse de Corpus pour la Recherche Scientifique) qui accompagne les chercheurs de SHS dans la conception et la mise en œuvre d'analyses de corpus s'appuyant sur la statistique textuelle.
virginie.lethier@univ-fcomte.fr

Yuting He est ingénieure d'études contractuelle au sein du laboratoire ThéMA, université Bourgogne-Franche-Comté. À l'aide d'analyse sur TXM, elle a notamment travaillé sur des corpus de discours présidentiels et sur des documents de planification, dans une démarche comparative. Elle étudie les différents types de discours à travers le lexique, leurs genres, et la construction de l'image du locuteur en analysant les marques énonciatives.
he-yuting1990@outlook.com

NOTES

(1) Par « acteurs » nous entendons ici – par simplification – les élus et les techniciens (collectivités, services de l'État...) qui sont les deux principaux types d'intervenants institutionnels dans le cadre de telles politiques.

(2) Petit exemple illustratif : un questionnaire auto-administré portant sur des scénarios d'aménagement a été conçu et distribué par Nicolas Lunardi, doctorant au laboratoire ThéMA, auprès d'une vingtaine de techniciens et d'une douzaine d'élus d'agglomération de toutes étiquettes politiques en décembre 2015. Il n'a eu aucun retour d'élus, mais en revanche, il a obtenu un retour quasi systématique des techniciens présents ce jour-là.

(3) Le corpus sur lequel nous avons travaillé comprend environ 1,8 million de mots. Une lecture « classique » est bien sûr possible, mais les limites humaines (notamment de mémorisation des formes et des contenus d'un corpus aussi conséquent) pourraient restreindre les analyses envisageables et envisagées.

(4) Dans l'ordre alphabétique : Aix-en-Provence, Amiens, Bayonne, Besançon, Brest, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Le Havre, Lille, Lorient, Marseille, Nantes, Strasbourg, Toulouse, Tours, Valenciennes, Vienne.

(5) Par exemple : la stratégie développée pour limiter ou réduire la place de l'automobile, les actions en faveur d'une accessibilité pour tous les publics aux transports en commun, les infrastructures « modes doux » attendues...

(6) On peut penser ici à Lorient en 1987, Nantes en 1991, Bordeaux en 1992, Metz en 1995 ou encore Lyon en 1997.

(7) Les délais ont finalement été prolongés par deux fois.

(8) Cette obligation est inscrite dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de décembre 2000.

(9) Remercions ici le service « déplacements durables » du CEREMA et M. Thomas Durlin pour avoir répondu favorablement et promptement à notre requête.

(10) Contrairement à ce qu'on pourrait croire de prime abord, retrouver un PDU datant d'une quinzaine d'années n'est pas si aisé lorsque celui-ci n'est pas disponible dans la base de documents du CEREMA.

(11) Il s'agit de dix-huit agglomérations sur les soixante-six concernées.

(12) Pour cette distinction, la liberté de forme des PDU (par rapport aux PLU ou SCoT) a parfois posé des problèmes de catégorisation.

(13) Centres d'Études Techniques de l'Équipement, service déconcentré de l'État français qui apporte des prestations d'ingénierie technique et économique de l'aménagement et des transports aux collectivités.

(14) Il s'agit du « périmètre des transports urbains » sur lequel la structure portant le PDU organise, exploite (ou fait exploiter) les transports en commun.

(15) Depuis la loi SRU, un PDU est obligatoire dans les Périmètres des Transports Urbains inclus dans des Unités Urbaines (au sens de l'INSEE) de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Ainsi, des PTU relativement peu peuplés, mais inclus dans des Unités Urbaines plus grandes, peuvent être obligés de mettre en place un PDU (ex : Vienne, Pompey, etc.).

(16) Rappelons ici que dix-neuf Périmètres des Transports Urbains ont choisi de mettre en place un PDU de manière volontaire (ex : Blois, Castres, Le Creusot...).

(17) Les résultats des « années 2000 » pour l'« ensemble des agglomérations » françaises correspondent aux résultats des élections municipales de 2001 pour les villes-centre des 66 PTU concernés par l'obligation d'un PDU.

(18) Les résultats des « années 2010 » pour l'« ensemble des agglomérations » françaises correspondent aux résultats des élections municipales de 2008 pour les villes-centre des 66 PTU concernés par l'obligation d'un PDU.

(19) Le PDU de Strasbourg de 2012 est le seul à ne pas respecter cette règle. Il présente un plan particulièrement singulier : un corps de document de seulement trente-quatre pages, complété par environ quatre-vingt pages d'actions concrètes à mener. Les parties « classiques » que sont le diagnostic, l'évaluation environnementale, etc. sont reléguées en annexe. Nous avons ici fait le choix de tout conserver pour notre analyse.

(20) Sur cette même période de temps, on passe d'une moyenne de 30 316 mots (années 2000) à 62 520 mots (années 2010), soit un doublement de la taille pour les dix-huit agglomérations considérées.

(21) *A contrario*, ces évolutions sont probablement responsables du doublement de volume moyen de ces documents.

(22) À noter : le lemme du verbe « rester » se situe dans la partie négative de l'axe 1 du graphique (-0,60) et se trouve en dehors du cadrage choisi pour les visuels issus l'AFC.

(23) Par ailleurs, les termes de « centre-ville » et de « centre » semblent clairement plus utilisés par les PDU de la première génération.

(24) On notera que les agglomérations plutôt de droite disent « transports en commun » quand les agglomérations plutôt de gauche disent « transports collectifs ».

(25) Outre les verbes d'action, on note également des termes exprimant une volonté d'action (« action », « mesure », « effet » ...).

(26) Ce à quoi il faudrait ajouter les recrutements au sein des services de communication des collectivités, dont certaines personnes sont spécialisées sur les documents de planification.

(27) L'outil TXM permet de travailler sur plus de 188 langues. Nous menons actuellement un travail de comparaison des discours des PDU français et des LTP (*Local Transport Plans*) britanniques.

BIBLIOGRAPHIE

- BARLES S., 1999, *La ville délétère. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain. XVIII^e -XIX^e siècle*, Paris : Champ Vallon.
- BOURDIEU P., 1986, L'illusion biographique, *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 62, n° 1, p. 69-72.
- COMBY E., 2015a, *Pour qui l'eau ? Les contrastes spatio-temporels des discours sur le Rhône (France) et le Sacramento (États-Unis)*, thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Hervé Piégay, Université Lyon-III.
- COMBY E., 2015b, L'analyse de données textuelles et l'acceptation sociale, in : Depraz S., Cornec U., Grabski-Kieron U. (sous la direction de), *Acceptation sociale et développement des territoires*, Lyon : ENS Éditions, p. 131-136.
- DURNOVA A., ZITTOUN P., 2013, Les approches discursives des politiques publiques. Introduction, *Revue française de science politique*, 2013/3 (vol. 63), p. 569-577.
- FLAMINIO S., 2016, Ruptures spatio-temporelles dans les représentations médiatiques des barrages (1945-2014), *L'Espace Géographique*, vol. 2, p. 157-167.
- FOUCAULT M., 1971, *L'ordre du discours*, Paris : Gallimard.
- HAROCHE C., HENRY P., PÊCHEUX M., 1971, La sémantique et la coupure saussurienne : langue, langage, discours, *Langages*, vol. 24, p. 93-106.
- HASTINGS A., 1999, Discourse and urban change: introduction to the special issue, *Urban Studies*, vol. 36, n° 1, p. 7-12.
- HEALEY P., 1997, *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*, London: Macmillan.
- HEIDEN S., 2010, The TXM Platform: Building Open-Source Textual Analysis Software Compatible with the TEI Encoding Scheme, in: Ryo Otuguro K. I. (eds.), *Proceedings of the 24th Pacific Asia Conference on Language, Information and Computation*, p. 389-398.
- JEGEN M., MÉRAND F., 2013, Constructive Ambiguity: Comparing the EU's Energy and Defence Policies, *West European Politics*, vol. 37, n° 1, p. 82-103.
- LEBART L., SALEM A., 1994, *Statistiques textuelles*, Paris : Dunod.
- LEHEIS S., 2011, *La ville et sa rocade. Un projet d'infrastructure au risque du temps long, le cas de Marseille*, thèse de doctorat en urbanisme, sous la direction d'Élisabeth Campagnac, École Nationale des Ponts et Chaussées.
- MAZZA L., RYDIN Y., 1997, Urban Sustainability: Discourses, Networks and Policy Tools, *Progress in Planning*, vol. 47, p. 1-74.
- MEINHOF U., RICHARDSON K. (eds.), 1994, *Text, Discourse and Context Representations of Poverty in Britain*, London: Longman.
- OFFNER J.-M., 2006, *Les Plans de déplacements urbains*, Paris : La Documentation française.
- OFFNER J.-M., 2007, Introduction, *Flux*, 2007/3 (n° 69), p. 5.
- PASOTTI E., 2010, *Political Branding in Cities. The Decline of Machine Politics in Bogota, Naples and Chicago*, Cambridge: Cambridge University Press.
- PINSON G., 2014, La gauche, la droite, les villes, *Métropolitiques*, 19 mars 2014.
- REIGNER H., HERNANDEZ F., 2007, Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux, *Flux*, 2007/3 (n° 69), p. 21-34.
- SHARP L., RICHARDSON T., 2001, Reflections on Foucauldian Discourse Analysis in Planning and Environmental Policy, *Journal of Environmental Policy and Planning*, vol. 3, n° 3, p. 193-209.
- STENSON K., WATT P., 1999, Governmentality and the 'Death of the Social?': a discourse analysis of Local Government Texts in South-east England, *Urban Studies*, vol. 36, n° 1, p. 189-201.
- TANNIER C., HIRTZEL H., STEPHENSON R., COUILLET A., VUIDEL G., YOUSOUFI S., 2016, Conception and use of an individual-based model of residential choice in a planning decision process. Feedback from an experimental trial in the city of Besançon, France, *Progress in Planning*, vol. 108, p. 1-38.
- TESSON F., 2004, Quand le politique parle de territoire, c'est pour le fabriquer, *Colloque Espaces et sociétés aujourd'hui*, Rennes, 21-22 octobre 2004.
- ULTSCH J., 2010, Les temporalités de l'interface ville-rivière à travers le cas de Saint-Etienne et du Furan, *Géocarrefour*, vol. 85, n° 3, p. 209-219.
- ZITTOUN P., 2013, *La fabrique politique des politiques publiques*, Paris : Presses de Sciences Po.

Résumé – Thomas Buhler, Marion Bendinelli, Virginie Lethier, Yuting He – La textométrie pour révéler évolutions et oppositions dans les discours des politiques urbaines. Le cas des PDU français (2000-2015)

Le présent article propose de compléter la palette des méthodes existantes en analyse des discours des politiques urbaines par l'exploration textométrique d'un corpus de documents de planification. La textométrie consiste en une analyse de données textuelles, systématisée et assistée par ordinateur. Elle permet à la fois une approche quantifiée, agrémentée d'une possibilité constante de retour au texte pour une lecture plus qualitative. Appliquée à des corpus de textes au volume conséquent, cette méthode permet de révéler des contrastes difficilement décelables par une lecture humaine, non instrumentée. Mobiliser la textométrie semble donc une piste prometteuse pour une analyse de documents de planification urbaine et l'identification de continuités et de ruptures en leur sein.

L'analyse proposée dans cet article s'appuie sur un corpus de trente-six PDU (Plans de Déplacements Urbains) français correspondant à deux éditions de dix-huit agglomérations françaises. Nos résultats permettent d'identifier de fortes oppositions dans les discours entre certains documents ou groupes de documents.

Dans le cas des PDU français sur la période 2000-2015, ces oppositions discursives sont premièrement le fait d'évolutions temporelles générales qui sont communes à l'ensemble des agglomérations. Les discours deviennent paradoxalement de plus en plus abstraits en même temps qu'ils mettent en avant une attitude proactive et volontariste. Viennent ensuite des oppositions qui s'expliquent par des logiques plus partisans liées à l'appartenance politique des structures portant le document. On retrouve deux oppositions idéologiques principales concernant la place de l'automobile et le rapport aux habitants. En prenant appui sur un nombre conséquent de documents, la méthode textométrique permet donc de faire apparaître par contraste des discours spécifiques à des époques et à des groupes d'acteurs, et ouvre d'importantes perspectives méthodologiques.

Mots-clés : discours, planification, déplacements, textométrie, PDU

Abstract – Thomas Buhler, Marion Bendinelli, Virginie Lethier, Yuting He – Using textometry to reveal developments and oppositions in urban policy discourses: the case of French urban transport plans (2000-2015)

This paper supplements the array of methods in urban policy discourse analysis by applying textometry to a corpus of planning documents. Textometry is a computer-assisted and systematic analysis of textual data. When applied to large corpora, the method can reveal contrasts that cannot readily be detected by non-instrumented human reading. By analysing numerous documents at a time we suggest a change in the scale of analysis of discourses so as to focus on massive transitions of discourse over time and on strong oppositions of discourses related to specific groups of actors. To exemplify the potential of such a method, the analysis developed here draws on a corpus of 36 French urban transport plans for the period 2000–2015. Our results display marked contrasts in discourses. They are primarily the result of general changes over time common to all cities. Paradoxically, the discourses become increasingly abstract at the same time as they highlight a purposive attitude. There are then contrasts that can be explained by more partisan rationales relating to the political persuasive strategy of the organizations producing the document.

Keywords: discourse, urban planning, transport planning, textometry, Urban Transport Plans