

Pédaler pour faire advenir le changement politique local ?

Vertus civiques du vélo, transition politique et récits urbains à Valencia

Auteur : Nacima BARON,
Université Paris Est Marne la Vallée
e-mail : nacimabaron@gmail.com

Mots clés

Politique du vélo, politique municipale, urbanisme tactique, communication politique, Valencia

A l'heure où le paradigme de la transition envahit mais aussi brouille les perspectives sur l'action publique en faveur de la durabilité, ce travail veut contribuer à enrichir les travaux de narratologie consacrés aux politiques publiques locales. Il est dédié à la réflexion sur les conditions de la construction et d'utilisation, du point de vue des acteurs locaux, de récits d'action publique autour du vélo. Ce travail s'inscrit dans le contexte particulier des villes méditerranéennes marquées par une décennie de crises et de chocs d'austérité, par des transformations des équilibres politiques mais aussi par une percée rapide des thématiques de l'écologie urbaine. Nous ciblons la recherche sur une grande municipalité espagnole dirigée par une coalition engagée dans une promesse de renouvellement radical de l'offre politique (il s'agit de la troisième ville du pays, Valencia, 800 000 habitants). En 2015, cette ville a connu une alternance de la droite (parti populaire) à une coalition de gauche, régionaliste, socialiste et verte qui a été confortée aux élections locales de 2019 pour un second mandat. La vie publique est placées par l'équipe municipale sous la bannière du changement : changement après un quart de siècle de politiques locales d'inspiration néolibérale et réorientation des politiques locales vers la durabilité et la participation.

Dans ce contexte, l'objectif de ce chapitre est de déterminer la place et le contenu du récit d'action publique autour du vélo en ville. En s'appuyant sur la production discursive des édiles associée à la création d'une quarantaine de kilomètres de pistes cyclables protégées en centre-ville, on cherchera à montrer les liens argumentatifs opérés entre cette opération d'urbanisme et d'autres récits portant sur la transformation concomitante de société et des valeurs publiques.

Notre hypothèse de recherche est que le vélo permet de poser une équation entre civilité, civisme et citoyenneté. Dans la lignée des travaux d'inspiration foucauldienne sur le biopouvoir, nous considérons que les édiles tissent des récits sur la bonne conduite au double sens du terme (conduite éthique et conduite adaptée à une nouvelle approche des déplacements urbains). Ainsi, ils instrumentalisent un pan de la politique municipale habituellement inscrite dans une perspective technique ou strictement normative (régulation du trafic, gestion de l'espace public) et veulent associer le changement individuel que représente le passage de la voiture au vélo à une opération collective de régénération plus profonde ouvrant la voie à une reconquête morale et démocratique dont l'équipe municipale est l'emblème et le garant. La pacification du trafic et l'impulsion des modes doux sont censés produire un environnement urbain apaisé qui favorise des

comportements conviviaux. Le retour de pratiques plus respectueuses des droits et de devoirs des usagers dans l'espace public renforcerait alors l'affirmation de qualités civiques et régènerait l'éthique de chaque citoyen.

1. Conversion des passions urbaines et «ville aimable»

Cette partie propose une présentation et une analyse discursive des nouveaux axes de la politique municipale. On démontre que le récit du changement en faveur de la durabilité se positionne en contrepoint du discours d'inspiration néolibérale porté par la municipalité précédente et qu'il s'inscrit dans une relecture du passé politique local, mais aussi national.

1.1. Ce que le récit urbain contemporain doit aux récits précédents

On questionne dans cette première partie la teneur d'un récit politique qui use d'une lecture toute symbolique des enjeux locaux. Pour comprendre l'argument politique dominant constitué autour du vélo, on doit le présenter comme un contre-récit et le contextualiser dans le positionnement économique et politique de Valencia dans les années 1980-90 et 2000. La ville émerge comme destination touristique à cette époque avec quelques icônes architecturales comme la Cité des arts et des sciences signée de Santiago Calatrava, la construction d'une marina luxueuse, l'aménagement d'un circuit de formule 1 entre ville et port et l'organisation de méga-événements (visite du Pape en 2006, America's Cup en 2007). A cette époque, la ville, est conduite par des élites entrepreneuriales attachées au parti populaire. Rita Barbera est une Maire emblématique qui a enchaîné 6 mandats, dont 5 avec majorité absolue. Avec l'appui de la Communauté autonome de Valence également aux mains du Parti populaire pendant 21 ans, elle mobilise des modèles de croissance internationaux (*urban branding*) et des modèles nationaux (il s'agit de reproduire le succès de Barcelone et d'imiter la stratégie de Bilbao, dont l'utilisation de l'image du musée Guggenheim en tant que *narrative* a été largement diffusée dans la recherche). Les élites municipales des années 1980-2000 rabattent ces modèles de croissance urbaine transnationaux sur une ville commerçante et industrielle, hier enrichie par son port de commerce et par la puissance de l'agriculture exportatrice de sa *huerta*. Les excès de la construction immobilière et la proximité des pouvoirs politique, financier et immobilier induisent une multiplication des cas de fraudes, corruption, prévarications.

Une deuxième étape centrale du récit qui précède celui que nous analysons autour du vélo se déploie pendant la crise économique et budgétaire des années 2008-2015. Les médias nationaux et internationaux font brutalement passer Valencia d'un modèle de réussite territoriale à un contre-modèle. Valencia devient l'emblème des déviances qui ont causé l'éclatement de la bulle immobilière, l'épicentre du gaspillage de fonds publics, de la corruption, le symbole d'une situation d'impunité des élites urbaines. Plus critique encore, le romancier Rafael Chirbès obtient un prix pour le roman *Crematorio* en 2009. Il montre la situation de pourrissement social et moral associée à ces années de folle croissance et interroge la question du consentement, voire de la participation des Valenciens à ce modèle destructeur.

1.2. Le récit urbain du vélo est identifié avec celui du renouveau politique municipal de 2015

Ce détour historique permet de mieux comprendre le contexte de «croisade morale» et la volonté de réhabilitation collective dans lequel se produit la consultation de 2015. La nouvelle municipalité veut troquer l'image de Valence, symbole d'une gouvernance violente et dévoyée, par celle d'une communauté apaisée. Il est assigné aux nouvelles mobilités de rendre tangible cette renaissance. La "ville aimable" (figure 1) est le slogan municipal des années 2015-2016 et s'entend comme "un quartier vivant et dynamique, mais en même

temps tranquille et attractif, de rues propres, avec une préférence pour les piétons, une bonne offre commerciale et un tourisme respectueux."

Insérer Figure 1

Les visuels qui accompagnent ce récit font apparaître la ville comme un parc verdoyant dans lequel déambulent des individus se côtoyant et faisant communauté. Ce récit doit s'entendre comme l'amalgame de différents argumentaires sur la durabilité urbaine qu'il reconfigure, dans la lignée des travaux sur le concept d'assemblage ouvert par Eugene Mac Cann et Ward, Russel et Savage. Des spécialistes de l'histoire urbaine de Valencia ont pu porter un regard généalogique sur ce nouveau récit urbain qui n'est pas d'une grande originalité, mais dans lequel on peut justement identifier un assemblage de références : une certaine tradition hygiéniste, une vision de l'organicisme social, une touche d'identité méditerranéenne ... sans oublier l'arrière fond verdoyant du visuel qui accompagne le slogan, et qui n'est pas ici une référence générique à l'écologie mais la mise en avant plus directe d'une pièce importante du patrimoine valencien : le grand parc urbain édifié dans le lit mineur du fleuve Turia et qui est un des éléments identitaires majeurs de cette ville. Bien évidemment, cette image est toute entière placée sous le signe de la circulation et de la mobilité, avec des représentations du tramway, de multiples vélos qui sont autant des éléments de décor urbain que des supports de déplacement vers des lieux de l'action (résidentielle, productive, ...).

2. L'action comme stratégie de performisation du récit de la mobilité durable

Cette partie présente les chantiers de voirie et les projets urbains de la nouvelle municipalité. Elle explique comment la transformation de l'espace physique est interprétée comme une réappropriation de l'espace public et une reconquête de la citoyenneté.

2.1. Inscrire le récit du changement dans l'espace urbain par l'urbanisme tactique

Le *tactical urbanism* est une stratégie d'action publique consistant à agir rapidement, à privilégier des interventions marquantes visuellement mais peu coûteuses et évolutives. Recommandée par des experts des mobilités urbaines, elle repose sur le pari qu'en forçant les citoyens à modifier d'abord leurs habitudes par la méthode du fait accompli, elle les oblige à se convertir aux bienfaits d'un nouveau modèle de mobilité avant les élections suivantes. Dans ce cadre, trois actions chocs sont mises en place dans les six premiers mois de 2015. La première concerne une décision d'ordre réglementaire et produit une injonction au ralentissement généralisé de la circulation. Le centre ancien voit la circulation est limitée à 30 km/h, puis ponctuellement à 20 km/h. La seconde repose sur la gestion de la voirie, également de compétence municipale et conduit à spécialiser le mode de mobilité sur un micro-territoire. En une nuit, les rues qui entourent le marché et la *Lonja de la Seda*, (monument du 15e siècle inscrit à l'UNESCO) sont piétonnisées et protégées par des plots empêchant l'accès automobile. Enfin, la troisième action est de l'ordre de la planification et sa mise en oeuvre s'étend sur plusieurs semaines, mois et années, mais elle est enclenchée aussi immédiatement. Une piste cyclable en site propre est aménagée sur les boulevards qui ceignent le centre ancien.

Le ciblage territorial de l'action municipale intéresse l'hyper-centre ancien, ce qui conduit à noter une modification de la nature des projets d'urbanisme et un déplacement des cibles spatiales de l'action publique. Aux grands chantiers des années 2000 succèdent des interventions légères, ciblées et agiles sur l'espace public. Ce sont des actions beaucoup plus modestes financièrement, politique d'austérité oblige, mais pas moins soutenues en termes de communication et de médiatisation à destination des habitants de la ville et des publics extérieurs. En outre il y a un clair décentrement entre l'interventionnisme de la

municipalité précédente, très concentrée sur la limite entre ville et port et celui de la municipalité du changement, plus investi sur le centre patrimonial et historique, et au premier chef le lieu très symbolique de la place de la Mairie.

Ainsi, le récit produit par l'élu municipal en charge des mobilités vise moins à promouvoir la pratique cycliste qu'à constituer un nouvel espace du politique par la mise en "publicité" de l'espace public. Le récit qui se structure autour de la place du vélo en ville est l'occasion de faire (ré)émerger conjointement un espace politique et un espace public et de prendre appui sur ce dernier pour aborder publiquement des sujets d'équité socio-spatiale, de santé publique, d'environnement urbain... Ce faisant, le récit structuré autour du vélo dépasse d'autres récits fonctionnalistes et sectorisés (sur la place de la voiture ou sur le rôle du transport public). Il aborde moins les conditions effectives de possibilité du déplacement à vélo que les perspectives d'un échange socialement élargi (aux non cyclistes, qui sont la majorité) sur l'intérêt potentiel de cette pratique, son attrait, sa légitimité, les bienfaits personnels et collectifs qu'elle offre, sa facilité relative dans les rues de la ville... C'est aussi la raison pour laquelle l'élu mobilise fortement le goût, les affects, la corporéité, dans un récit "joué" qui adopte une multiplicité de gammes et de formes argumentatives pour, ensuite, mobiliser divers leviers (éducatifs, expertise universitaire, légaux, financiers, ...)

2.2. Mise en scène du vélo dans l'espace public, effectivité d'un changement spatial et social

Une fois dégagé par l'automobile, cette place et son prolongement en direction de la cathédrale, sont systématiquement réoccupés par des nouvelles mobilités mises en scène dans un cadre événementiel et festif. *València, ara sí, és una festa. Una festa de tots i totes. Una festa compartida, popular, oberta. Com la ciutat que somniàrem i que era comença a ser realitat.* (Message Twitter Adjoint aux mobilités durables et à l'espace public 1/1/2018) La reconquête des droits d'usage de l'espace public est célébrée pour son caractère populaire, ses vertus de fabrication d'une communauté, son caractère d'horizontalité, d'ouverture aux autres. La performance publique, c'est-à-dire la création d'occasions de rendre visible et possible la pratique cycliste par tous, vise à constituer l'espace public dans lequel le vélo est un accessoire d'inclusion privilégié qui paraît "casser les codes" et faire tomber la barrière entre les spectateurs et le *leader* politique.

Insérer figure 2

Ainsi, le vélo objective le récit urbain et montre la constitution de spatialités signifiantes (la géographie symbolique des batailles gagnées et perdues pour favoriser le vélo dans la ville, de rue en rue, la pérégrination entre ces points et la production du sens du récit) et culmine sur la place de la mairie. Les multiples fêtes du vélo organisées sur cette place donnent lieu à une expérience commune, partageable, créatrice de sympathie, d'empathie, d'enthousiasme censé se propager des quartiers du centre vers la périphérie.

3. Circulations des récits et réfraction des modèles de mobilité urbaine

Cette partie s'appuie sur une analyse systématique de plus de 2000 tweets diffusés, tout au long de son premier mandat, par l'élu en charge des mobilités durables. Elle montre la construction argumentative de ce discours et insiste sur deux points. D'une part, la stratégie de politisation s'appuie sur la mise en scène systématique d'un clash idéologique avec les élus de l'opposition, représentatifs des défauts du système local passé. D'autre part, l'élu repositionne Valencia dans un espace global des métropoles durables et produit peu à peu un réflexe d'exemplarité des pratiques mobiles, des pratiques politiques puis de la ville, lui rendant donc une image positive.

3.1. L'espace des récits du vélo urbain à Valencia

Les acteurs urbains articulent des régimes de spatialité à travers lesquels le local entre en relation avec le global. L'exploration lexicale des discours de la Municipalité sur les bienfaits de la politique en faveur du vélo montre que l' élu en charge des mobilités durables de Valencia, qui est lui-même de nationalité italienne, émaille ses discours de noms comme Copenhague, Amsterdam, New York... qui sont autant de modèles à suivre (voir Figure 3).

Une exploration plus systématique a été réalisée à partir de ses tweets tout au long du premier mandat, de 2015 à 2019, et fait apparaître le lien entre relationnalité et territorialité qui sous-tend les stratégies de persuasion politique. L'idée fondamentale est pour cet élu né ailleurs, mais intégré dans une coalition régionaliste, est d'associer la valorisation identitaire (les fêtes du vélo et des nouvelles mobilités organisées à Valencia) et l'approche «extrospective» qui s'appuie sur un réseau de villes modèles structuré en deux cercles.

Insérer figure 3

Dans une première "sphère de références", l' élu compare Valencia à une série de villes cyclistes ou favorables aux mobilités douces en Espagne. Il cite surtout Séville Pontevedra, Saint Sébastien, Vitoria, Ibiza ... soit en citant des événements qui s'y déroulent, soit en racontant des visites officielles qu'il y fait ou l'accueil de délégations. Une deuxième sphère de villes d'Europe du nord-ouest et des Etats-Unis (Copenhague, Amsterdam, Londres, Paris, Utrecht...) rejoint le premier ensemble. L' élu se félicite du parrainage que lui apporte ce double réseau, puis, dès 2016, commence à faire évoluer la teneur de son argumentaire. Il considère Valencia à son tour comme un modèle pour d'autres villes de Méditerranée, et les succès qu'il peut obtenir (des bornes de comptage confirment par des statistiques la montée en puissance de la pratique du vélo dans la ville, au fur et à mesure que les pistes cyclables sont aménagées sur les boulevards de ceinture du l'hypercentre).

3.2. Défense et illustration d'une politique de mobilité durable : l'analyse des registres discursifs

La mobilité constitue un élément central de la confrontation politique très tendue qui oppose la nouvelle majorité de 2015 et 2019 avec une partie de la population locale et avec l'opposition. Un travail systématique sur les registres argumentaires de l'expression politique de l' élu en charge des mobilités a permis de dégager deux grandes structures de sens.

D'une part, la moitié environ des prises de parole réelle ou virtuelle (par les réseaux sociaux) de cet élu impliquent un lien du locuteur avec la vérité. Les énoncés ne sont pas des récits qui se veulent objectifs. Ils doivent se comprendre comme des réponses ou des contreparties à des discours et des récits adverses. L' élu est en situation de réagir inlassablement, à des accusations de la presse locale, ou à des invectives personnelles relatives aux nuisances ou la congestion produites par les modifications qu'il introduit dans le système de circulation jusque-là inféodé à l'automobile. Le caractère insistant et répété de ces messages montre que la communication politique sert moins à informer qu'à rétablir des faits dont des tiers (presse, opposition...) ont, aux yeux de l' élu mal ou insuffisamment rendu compte. Les développements de l' élu en appellent à la vérité des faits émis, à la réalité des travaux en cours et donc à l'effectivité du changement politique en train de se réaliser à travers eux. C'est dans ce cadre polémique que sont encadrés, à titre non seulement illustratif et informatif, mais comme des preuves formelles de la réalité du changement dans l'espace public, des énoncés liés à l'activité "technique" d' élu : planification urbaine, régulation de la circulation, animation et éducation à la mobilité.

D'autre part, on rencontre dans le corpus d'énoncés politiques des éléments textuels qui renvoient aux résultats et aux effets attendus de cette politique. Ces énoncés développent les gains en termes de santé, de qualité de vie), comme les visées ultimes que cette politique induit (la réforme des mœurs, la régénération de l'urbanisme, la récupération de l'espace pour les piétons et les vélos). L'enjeu de cette catégorie d'énoncés est de convaincre l'auditoire ou le lectorat du rôle majeur d'une politique des mobilités orientée vers le vélo dans le déclenchement d'un processus inexorable qui enchaîne civilité, civisme et citoyenneté. Ainsi la valeur civilité engage à respecter l'espace des piétons sur les trottoirs et à ne pas stationner sur les couloirs de bus par exemple. Le civisme est rappelé pour encourager des comportements (prendre le vélo un jour de pic de pollution). La citoyenneté renvoie à la reconnaissance des droits humains qui est l'aboutissement de cet engagement politique, avec des messages associant nouvelle mobilité et équité, justice, droits sociaux (voir figure 4)

Insérer Figure 4

On revient très directement à l'affrontement politique central qui caractérise l'arène politique de Valencia via une double catégorisation binaire : la gauche victorieuse de la longue domination politique de la droite locale et le vélo comme levier d'une stratégie permettant de détrôner l'hégémonie automobile. L'homothétie qui est faite entre ces deux batailles tient au fait qu'on oppose un avant et un après et qu'on assimile l'époque de la voiture avec celle d'une gouvernance et d'une moralité publique dégradées, et donc positivement les nouvelles mobilités avec la renaissance des valeurs politiques. Les stratégies d'association entre voiture et vice s'effectue en utilisant les tournures suivantes. Ainsi l'époque de la droite locale est celle de la construction d'un circuit de formule 1, preuve de la fascination des élus d'alors pour l'automobile. L'élus actuel rappelle aussi qu'à l'époque de la droite, la ville de Valencia avait le taux d'accidentalité le plus élevé d'Espagne. Deux termes plurisémiqes sont au coeur de ce récit. D'un côté on trouve le terme de dictature : l'élus aux mobilités durables s'élève contre la dictature de l'automobile et rappelle les affinités du parti populaire valencien avec le *caudillo*, qui était maire d'honneur de Valence jusqu'en 2012. De l'autre côté on trouve le terme de conduite. Ce terme qualifie la conduite délictueuse ayant mené les élus en prison ou, par contraste, évoque la conduite détendue des cyclistes respectueux les uns des autres.

4. Limites et failles d'une surpolitisation des récits de la mobilité durable

Valencia nous offre l'exemple d'une ville dans laquelle les récits d'une mobilité renouvelée et pacifiée sont censés mettre le monde local en mouvement et produire le changement. Mais nous considérons qu'une approche par le récit ne peut être dissociée d'une analyse plus globale des conditions de portage de cette politique publique dans sa dimension institutionnelle, sociale et économique. Notre objectif ici est donc de contextualiser les arrière-plans et les limites de cette politique pour permettre une meilleure compréhension du déploiement des récits et des contre-récits de la mobilité.

Notre lecture est que la surpolitisation de la mobilité et la surmédiatisation accordée aux discours sur la mobilité durable et le vélo, surtout durant le premier mandat de l'alternance à Valencia, reflète l'étrécissement des marges de manoeuvre de l'équipe arrivée aux responsabilités. Valencia, sur le plan de la politique de transports, souffre d'une série de contraintes structurelles. La ville de Valencia est au centre d'une métropole constituée de plus de 20 communes et la gouvernance métropolitaine des infrastructures de transport est balbutiante, par opposition à d'autres métropoles espagnoles comme Barcelone. La réalisation d'un plan de mobilité pluri-communal et l'organisation d'une autorité d'organisation des transports à l'échelle métropolitaine ont été engagées depuis l'alternance de 2015 et sont donc à des étapes de démarrage. Or, bien évidemment, la résolution des

questions de circulation automobile sur les grandes pénétrantes autoroutières de la ville pose le problème d'une coordination des acteurs urbains à des échelles locales et supralocales, avec l'appui d'une communauté autonome (la Communauté valencienne) qui possède une grande part des compétences et des leviers financiers dans la gestion des transports.

Pour comprendre et contextualiser la vigueur et l'importance du travail discursif et narratif porté par les élus autour des mobilités durables et du vélo durant le cycle politique actuel, nous nous attachons à un deuxième critère : celui de la faisabilité objective des aménagements cyclables, celui de la faisabilité technique de la réforme de la voirie. En effet on ne transforme pas en un temps limité (celui d'un mandat municipal de quatre ans) l'espace physique de circulation publique aussi facilement. A Valencia, ni les tissus du centre, autour de la Cathédrale, fait de voies étroites et sinueuses, ni ceux de la première périphérie, organisés autour de larges avenues rectilignes de grande largeur, ne se laissent convertir rapidement à des modes de déplacements différents. Le développement supra dans ce chapitre a permis de montrer que l'effort déployé par l'élu a consisté à utiliser l'urbanisme tactique pour insulariser l'hypercentre patrimonial, à déployer un "anneau" cyclable sur les boulevards qui le ceinturent. La tâche qui consiste à introduire le vélo sur les grandes artères pénétrantes est bien plus compliquée, l'effort s'est d'abord porté sur la tentative de ralentir et réduire le flux automobile. Sans aller jusqu'à considérer que le développement de récits, de mises en scène des récits et de tout l'argumentaire sur la conversion des pratiques masque les difficultés et la lenteur de l'adaptation structurelle des tissus urbains, on veut seulement ici mettre l'accent sur le fait que, conformément à une lecture en vogue dans les cercles critiques de la sociologie des mobilités, le récit porte finalement beaucoup sur la responsabilisation de l'individu, l'importance du changement de pratiques et l'acceptation du changement plutôt que sur la reconnaissance des dimensions structurelles que ce changement implique dans la morphologie, ce qui induit forcément d'introduire l'idée d'une transition plus longue et sans doute plus coûteuse pour le contribuable.

Conclusion

Les résultats qui se dégagent de ce travail sont les suivants :

Premièrement, à travers les récits d'action publique analysés, les nouvelles mobilités figurent bien le changement politique dans et par l'espace. On a souligné la diversité des stratégies de spatialisation de l'action publique par la conquête et l'occupation physique et festive de secteurs clé de la ville pour partager et valoriser un nouveau modèle d'espace public dans lequel la voiture est tenue à l'écart et le vélo magnifié et fêté de toutes les manières possibles, à travers une foule d'événements sociaux et festifs.

Deuxièmement, l'intérêt heuristique du cas valencien est qu'il nous informe sur la manière dont la redéfinition des normes de mobilité urbaines accompagne et soutient l'affirmation d'une alternative politique. En ce sens les récits de la mobilité font bouger le "local". En particulier le cycliste est utilisé sur le plan visuel (dans des supports de promotion municipale) ou de manière performative (dans les fêtes locales) pour incarner et corporéiser un nouveau sujet politique, doté d'une nouvelle forme de conscience écologique et citoyenne.

Troisièmement, en ce sens, la politique de mobilité dans cette ville et dans bien d'autres, tend à occuper une place centrale dans la vie publique, une place symbolique et pas seulement technique ou institutionnelle. La cas valencien montre qu'elle est utilisée pour reconstruire la légitimité du politique. Cependant, cette stratégie qui accorde une grande importance à la communication réussit davantage sur le terrain symbolique que dans la

transformation effective du système de mobilités. En outre, des travaux ultérieurs pourraient constituer à montrer de manière critique comment le récit politique du vélo, lui-même enchâssé dans des pré-récits de croissance et d'*urban branding*, assemble et recycle des ambitions urbaines anciennes. Le récit fantasmé valencien, qui consiste à s'affirmer comme un modèle méditerranéen de ville cyclable, peut très bien s'envisager comme la poursuite, par d'autres moyens, d'une volonté d'affirmation urbaine et de rayonnement national et international inscrit dans une longue histoire.

Références

Boira, J. (2013) «Vigencia del plan general, actividad inmobiliaria y modelo de ciudad en Valencia (1979-2010)» en Cucó Josepa (ed.) *Metamorfosis urbanas: Ciudades españolas en la dinámica global*, Barcelona: Icaria.

Boix Palop Marzal (2014) *Ciudad y movilidad* Universidad de Valencia, 224 p.

Cucó, J. (dir.) (2013) *La ciudad pervertida. Una mirada sobre la Valencia global*. Anthropos, Barcelona

Cucó, J. (2013) «Éxitos y perversiones en las fórmulas neoliberales. Los contrastes entre Barcelona, Bilbao y Valencia», en Cucó i Giner, J. (dir.) *La ciudad pervertida. Una mirada sobre la Valencia global*. Anthropos, Barcelona, pp. 213-232

de Boera Helena Marije, Caprotti Federico (2017), Getting Londoners on two wheels: A comparative approach analysing London's potential pathways to a cycling transition *Sustainable Cities and Society* 32, p 613–626.

Díaz Parra, I. et al. (2017). «Del 15M al giro electoralista. Proyectos espaciales y fetiches políticos en las estrategias de acción colectiva», *Cuadernos Geográficos* 56(1), p. 344-364.

del Romero Renau Luis Valera Lozano Antonio (2016), «From NIMBYsm to the 15M: A Decade of Urban Conflicts in Barcelona and Valencia», *Territory, Politics, Governance*, vol 4, n° 3, p. 375-395.

Estevan, A., Sanz, A. (1996), *Hacia la reconversion del transporte en España*, Madrid, Catarata, 224 p.

Genieys William, Ballart Xavier, Valarie Pierre (2004), «From Great Leaders to Building Networks: The Emergence of a New Urban Leadership in Southern Europe» *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 28.1 March 2004 183-99.

Lydon Mike, Garcia Anthony (2015) *Tactical Urbanism Short-term Action for Long-term Change* Island Press, 256 pages

McCann Eugene, Ward Kevin, (2012), Assembling urbanism: following policies and 'studying through' the sites and situations of policy making *Environment and Planning A*, volume 44, p 42- 51.

Muñoz Begoña, Monzon Andres, López Elena (2016) Transition to a cyclable city: Latent variables affecting bicycle commuting *Transportation Research Part A* 84, p 4–17.

Osborne Natalie, Grant-Smith Deanna (2017), «Constructing the cycling citizen: A critical analysis of policy imagery in Brisbane, Australia» *Journal of Transport Geography* 64, 44–53.

- Ortega Botella Diego, (2015), *Ciudadanos en pedales, una etnografía sobre la nueva cultura de la movilidad. El caso de la ciudad de Valencia*, Universidad de Valencia, 274 p.
- Osorio, J. y García, J. C. (2017) «Nuevas fuentes y retos para el estudio de la movilidad urbana». *Cuadernos Geográficos*, 56(3), 247-267.
- Puncel Chornet Alfonso, (1999), «Valencia: opciones, desorden y modernidad, o la ciudad que se devora a sí misma», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Nº 47.
- Radaelli Claudio M. (2010) « Récits (Policy narrative) », in Laurie Boussaguet *et al.*, *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.) (3e éd.), p. 548-554.
- Reignier Hélène, Brenac Thierry, Hernandez Frédérique, (2013) *Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses Universitaires de Rennes.
- Romero, J., Brandis, D., Delgado Viñas, C., García Rodríguez, J. L., Gómez Moreno, M. L., Olcina, J., Rullán, O., Vera-Rebollo, J. F., & Vicente Rufí, J. (2018). «Aproximación a la Geografía del despilfarro en España: balance de las últimas dos décadas ». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 77, p 1–51.
- Romero, J.; Melo, C., & Brandis, D. (2016), «The neoliberal approach to Valencia and Madrid », en Knieling, J. and Othengrafen, F. (eds.) *Cities in crisis. Socio-spatial impacts of the Economic Crisis in Southern European Cities*, Routledge, London, pp. 73-93.
- del Romero, L. (2010) «Dos décadas de urbanismo-espectáculo en España: los grandes eventos como motor de cambio urbano», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 53, 309-327.
- Santamarina, B. & Moncusi, A. (2013), «De huertas y barracas a galaxias faraónicas. Percepciones sociales sobre la mutación de la ciudad de Valencia», *Papers: Revista de Sociologia*, 98(2), pp. 365-391.
- Savage Glenn C. (2019): What is policy assemblage?, *Territory, Politics, Governance*,
- Sorribes, J. (ed.). (2010) *Valencia, 1957-2007. De la riada a la Copa del América*. Valencia: Publicacions de la Universitat de València.
- Spinney Justin (2016), Fixing Mobility in the Neoliberal City: Cycling Policy and Practice in London as a Mode of Political– Economic and Biopolitical Governance, *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2) 2016, p. 450–458.
- Subirats, J Martí-Costa, M. (eds.) (2015) *Ciudades y cambio de época: discursos sobre políticas urbanas y crisis en España. Políticas urbanas en el escenario 2015*, Bilbao, Universidad del País Vasco.
- Stehlin John, (2015) *Business Cycles: Race, Gentrification, and the Production of Bicycle Space in the San Francisco Bay Area*, Dissertation Berkeley
- Vega, P. (2016) «Una década de planes de movilidad urbana sostenible en España 2004-2014», *Anales de Geografía de a Universidad Complutense*, 36 (2), 351-372.

Figure 1. Visuel de la "Ciudad Amable" diffusé par la ville de Valence
 (reproduit avec l'autorisation de la Municipalité)

Légende : *Un barrio vivo y dinamico, pero al mismo tiempo tranquilo y atractivo, de calles limpias, con preferencia peatonal, buen oferta comercial y turismo respetuoso.*



Figure 2

Envahissement des rues du quartier de la Mairie par les piétons : une réappropriation citoyenne de l'espace public
 Photo N. BARON janvier 2017.



Figure 3

Evocation par l'élú local de villes modèles pour leur valorisation des espaces publics et de la mobilité durable.

La taille des lettres renvoie au nombre de fois où ces villes sont évoquées dans les tweets de l'élú

Source : N. Baron

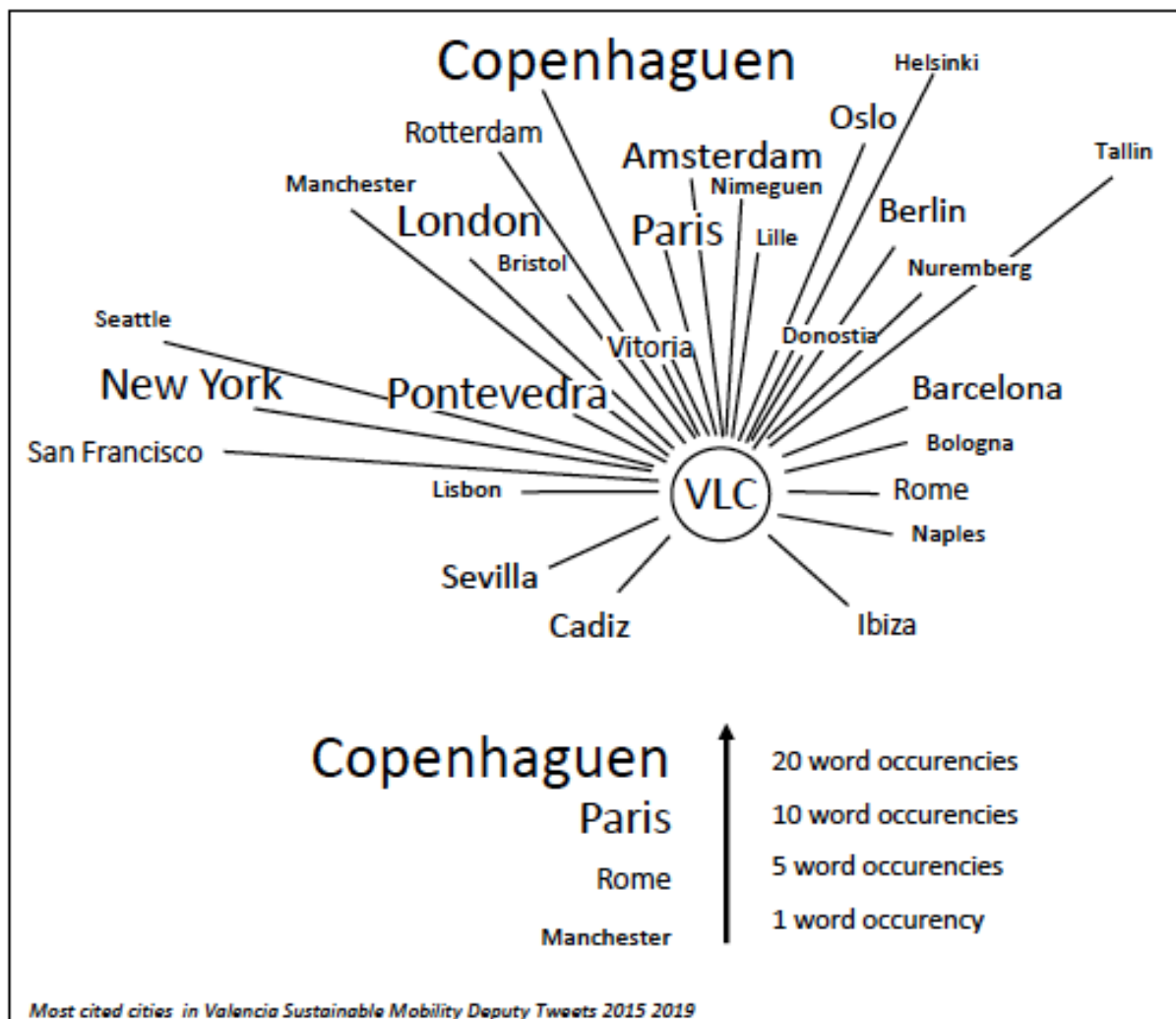


Figure 4

Stratégie argumentative de l'élú aux mobilités durables (Exploitation des tweets par nuage de mots).

Légende du schéma : La stratégie discursive s'appuie sur 4 temps : (1) le clash contre l'opposition, renvoyée à l'image de la corruption, puis (2) la description des chantiers qui transforment la ville, puis (3) l'interprétation, par des experts, des effets de ces chantiers (santé, qualité de vie) et (4) réaffirmation du sens de l'action publique (le changement permet de recouvrer l'intégrité et de refaire de Valencia un modèle urbain).

