



HAL
open science

Ralentir : oui, mais pourquoi ? quoi ? comment ?

Jean-Yves Boulin

► **To cite this version:**

Jean-Yves Boulin. Ralentir : oui, mais pourquoi ? quoi ? comment ?. [Rapport de recherche] Université Paris-Dauphine. 2020, pp.34. hal-03106777

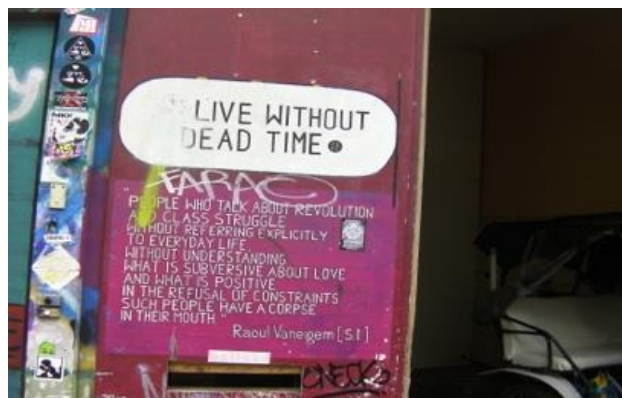
HAL Id: hal-03106777

<https://hal.science/hal-03106777>

Submitted on 12 Jan 2021

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.



*C'est une tâche importante que de faire du temps son allié
Haruki Murakami in Le Meurtre du Commandeur*

Ralentir : oui, mais pourquoi ? quoi ? comment ?

Enseignements d'un atelier d'experts dans la perspective de doter les citoyens de savoirs et de perspectives d'action dans l'objectif de mieux maîtriser leurs temporalités

*Jean-Yves Boulin
Chercheur associé au laboratoire
IRISSO-Université Paris Dauphine
jean-yves.boulin@dauphine.fr*

« Souviens-toi que le Temps est un joueur avide qui gagne sans tricher, à tout coup ! c'est la loi, le jour décroît, la nuit augmente, souviens-toi ! le gouffre a toujours soif, la clepsydre se vide. » Charles Baudelaire, *L'Horloge, Les Fleurs du Mal*, 1857

« À force de sacrifier l'essentiel à l'urgence, on finit par oublier l'urgence de l'essentiel. » Edgard Morin, *La Méthode, Éthique*, 2014

Introduction : objectifs de l'atelier

À la demande de Forum Vies Mobiles, un atelier réunissant des personnalités du monde académique, françaises et étrangères, mais également un consultant et un instituteur – ancien trader et réalisateur du film « *Tout s'accélère* » – ainsi que l'équipe du Forum Vies Mobiles (voir Annexe 1, composition de l'atelier), a été organisé à Paris afin de réfléchir sur le désir de ralentissement. Cette thématique était dictée par les enseignements de l'enquête internationale « Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie », commanditée en 2015 par le Forum Vies Mobiles et menée au sein de six pays (France, Espagne, Allemagne, États-Unis, Turquie et Japon)¹, dont l'un des enseignements majeurs a été l'affirmation de la prégnance d'un sentiment d'accélération et d'un fort désir de ralentissement. En réunissant durant une journée une dizaine de chercheurs et d'acteurs de la vie économique, sociale et culturelle, venus de plusieurs pays européens (Allemagne, France, Italie) et issus de disciplines différentes (sociologie, urbanisme, droit, philosophie, histoire), il s'agissait de poser un diagnostic sur ce sentiment d'accélération déjà bien analysé par ailleurs (Rosa, 2010 et 2012), et de son corollaire, l'urgence (Aubert, 2003 ; Bouton, 2013 ; Finchelstein, 2011) ; d'en analyser les manifestations concrètes, notamment si ces perceptions sont partagées par les habitants des pays représentés autour de la table, et de voir dans quels champs de la vie quotidienne ce sentiment apparaît le plus prégnant ; d'en mettre en lumière les principaux symptômes et de voir quelles sont les populations les plus concernées. Dans un second temps, l'objectif était d'effectuer un diagnostic similaire sur la question des aspirations au ralentissement pour être en mesure de dégager les principales pistes d'action, orientations politiques observables et/ou imaginables qui permettraient de répondre à ces aspirations.

¹ <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240>

La synthèse qui suit s'organise autour du constat de la validité du désir de ralentissement et s'intéresse successivement au pourquoi ralentir, au quoi ralentir et au comment ralentir. Précisons d'entrée de jeu que les participants à cet atelier n'appréhendent pas l'accélération et le ralentissement comme deux modalités d'organisation polaires renvoyant à des modèles de développement spécifiques, mais plutôt comme devant être constitutifs d'un mode de développement repensé, un mode d'être aux autres, tout comme un autre mode de travailler, de se déplacer et de consommer fondés sur l'équilibre d'une part entre vie professionnelle et vie sociale et familiale, et d'autre part entre vitesse et lenteur.

I. Ralentir, oui, mais pourquoi ?

Causes et conséquences du sentiment d'accélération

Le constat de la pertinence du sentiment d'accélération ressenti par la population et de la diffusion de ce sentiment dans le corps social a été acté au cours du tour de table par lequel a débuté la journée. D'une manière générale, l'idée avancée par le philosophe Clément Rosset (2013) selon laquelle ce sentiment d'accélération résulterait d'une « hallucination collective » n'a pas été validée par les participants qui ont pris au sérieux ce fait social, notamment dans sa dimension immédiatement pratique que constitue l'urgence (Bouton, 2013). Il a même été avancé l'idée d'une addiction des individus à l'accélération, ce qui rejoint le constat de Carl Honoré qui, dans son ouvrage *In praise of slow* (2004), évoque le fait que l'on est obligé d'accélérer parce que tout le monde accélère (Gilles Vernet a à cette occasion rappelé le célèbre sketch de Raymond Devos, « *Où courent-ils ?* »). Plutôt que d'une « hallucination collective », le sentiment d'accélération dont le constat repose sur les pratiques créatrices d'une pénurie temporelle partagée semble relever d'un « fait social total », au sens où l'entendait Marcel Mauss.

Les causes de ce sentiment d'accélération ont été également largement partagées : la mondialisation contemporaine, le productivisme, la financiarisation de nos économies, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC). Il a surtout été souligné que la conjonction de ces causes constituait le catalyseur du sentiment d'accélération, en particulier l'association entre la financiarisation et les NTIC, puisque la première privilégie le court terme et la vitesse de traitement des données qui est permise par

les secondes. Comme chez Hartmut Rosa (2010 et 2012), la dimension culturelle de l'accélération a également été pointée, notamment à travers le rappel du constat de Nicole Aubert (2003) d'une recherche d'intensité qui aurait remplacé la quête d'éternité. Rosa de son côté souligne que l'augmentation du rythme de vie est une réponse moderne à la mort : en multipliant les expériences à l'infini, en densifiant le temps, on imagine repousser indéfiniment l'issue finale, ou à tout le moins l'atteindre après avoir vécu un maximum d'expériences, fussent-elles illusoire et non abouties (voir encadré 1).

Encadré 1 : Harmut Rosa, *Une critique sociale du temps*, 2010, et *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*, 2012 (éditions La Découverte).

H. Rosa distingue trois dimensions de l'accélération : l'accélération technique (accélération dans les transports, la communication et la production), l'accélération du changement social (par exemple, accélération de la transformation des structures familiales et professionnelles, des styles artistiques, etc.) et enfin l'accélération du rythme de vie (par exemple, réduction de la durée consacrée aux repas ou au sommeil), qui se traduit subjectivement par un sentiment d'urgence, de stress et de pression temporelle. L'auteur consacre un chapitre à chacune de ces dimensions de l'accélération sociale. Il analyse ensuite les moteurs externes de l'accélération : moteur économique (le système capitaliste), moteur socio-structurel (la complexification des systèmes entraîne une raréfaction du temps) et moteur culturel. Ainsi pour Rosa, l'augmentation du rythme de vie est une réponse moderne à la mort : en multipliant les expériences à l'infini, en densifiant le temps, on repousse indéfiniment l'issue finale, qui s'éloigne nourrie d'une infinité d'événements à venir. Selon lui en effet, l'accélération sociale a franchi, dans la « modernité tardive », un seuil critique. Tandis que la vitesse du changement social était approximativement synchronisée avec la succession des générations dans la « modernité classique », elle a augmenté jusqu'à atteindre un rythme tendanciellement intragénérationnel dans la modernité tardive. Ce franchissement de seuil a des conséquences tant individuelles que collectives. Au niveau individuel, l'accélération du changement est aujourd'hui telle que la vie, en tant que totalité d'un déroulement biographique, perd sa direction, ne fait que piétiner à un rythme de plus en plus rapide, d'où le sentiment de plus en plus répandu d'une « immobilité fulgurante ». Au niveau collectif, parce que les diverses structures de la formation de la volonté politique, de la prise de décision et de sa mise en œuvre, inhérentes aux systèmes de démocratie représentative, ne peuvent suivre le rythme des évolutions sociales, la société perd le caractère de projet qu'il s'agirait de mettre en œuvre politiquement.

Rosa propose dans sa conclusion quatre scénarios d'évolution. Le scénario qui lui semble le plus vraisemblable est aussi le plus sombre, puisque dans celui-ci, la société moderne paie « la perte de sa capacité à équilibrer les forces du mouvement et de la permanence en provoquant des catastrophes nucléaires ou climatiques, en développant de nouvelles maladies se propageant à une vitesse fulgurante, en assistant à de nouvelles formes d'effondrement politique et à l'éruption d'une violence incontrôlable, qui peuvent surgir particulièrement là où les masses exclues des processus de croissance et d'accélération entrent en résistance contre la société de l'accélération ».

Autre point d'accord, la diversité des champs de la vie quotidienne touchés par ce sentiment d'accélération : ainsi que le souligne Carl Honoré (2004), la vitesse à laquelle on travaille – celle à laquelle on communique tant avec les membres de sa famille, avec les collègues de travail ou encore les amis, celle à laquelle on écrit, on surfe sur internet, celle à laquelle on se déplace – tend à augmenter de façon entropique. Les participants sont également tombés d'accord sur le fait que le sentiment d'accélération est lié à la tendance actuelle au multitasking, tant dans le travail que durant les déplacements ou dans la vie quotidienne, dont la conséquence est d'une part le brouillage des frontières entre les différentes temporalités de la vie quotidienne (travail, déplacement, vie familiale, loisirs) et d'autre part une mutation de la composition interne de chacun de ces temps sociaux. De fait, ce qui ressort des enquêtes et des sondages qui interrogent les citoyens sur leurs modes de vie, c'est le sentiment que la vie sociale devient de plus en plus complexe et que c'est le sens même des actes que l'on accomplit au quotidien qui tend à se diluer dans la culture de l'immédiateté, ce « tout, tout de suite » qui nous confronte au vide d'une vie que l'on ne voit pas passer et qui ne nous laisse pas le temps d'éprouver l'épaisseur que peuvent prendre les relations sociales dont elle est le théâtre. La question de la perte de la dimension humaine, tant dans le travail que dans les autres champs de la vie quotidienne, confinant à une sorte de superficialité voire d'indifférence dans les interactions, a été pointée comme potentiellement disruptive au regard de la cohésion sociale.

Les conséquences de cette « spirale de l'accélération » marquée par la densification et l'intensification des actes de la vie quotidienne ont également fait l'objet d'un consensus : remise en cause des frontières entre vie personnelle et vie professionnelle, déclin du bien-être et accroissement du stress, perte du sens attaché aux différentes actions de la vie quotidienne. De ce dernier point de vue ont été pointés les pressions exercées par le management du temps, la gouvernance par les nombres (Supiot, 2015) et l'empiètement croissant du travail sur des temps auparavant protégés. Les tendances à l'intensification et à la densification du temps de travail, associées à la recherche d'une productivité maximale qui, le plus souvent, passe par une baisse des effectifs, entraînent le sentiment que le travail accompli est de mauvaise qualité et conduit à une perte de sens de l'activité. C'est notamment le cas à l'hôpital, et de façon générale dans toutes les activités des services à la personne, comme le révèlent les conflits larvés ou exprimés dans les EHPAD au cours des dernières années en France. L'exemple de l'hôpital « la Charité » à Berlin, sur lequel nous reviendrons

plus loin, est une illustration de ces dérives à travers lesquelles c'est la rentabilité économique qui prime sur la relation humaine. Tous ces phénomènes ont été documentés depuis deux ou trois décennies par des auteurs comme Juliet Schor (1998) ou Arlie Hochschild (1990), mais également par des enquêtes comme celle sur les conditions de travail menées de façon récurrente depuis 1990 par la Fondation pour l'Amélioration des conditions de Vie et de Travail (EWCS, 2017).

Carl Honoré (2004) souligne dans l'introduction à son ouvrage les dégâts sur la santé de l'accélération : consommation de drogues et de psychotropes pour « tenir », diminution du temps de sommeil, croissance de l'obésité. Une autre conséquence de cette tendance de nos sociétés et des individus qui la composent à être aspirés dans cette spirale de l'accélération réside dans son caractère inégalitaire. De ce point de vue, les participants à l'atelier ont ainsi distingué deux ordres de problème : tout d'abord le fait que l'intensification/densification ne sont pas vécues de la même façon selon la position que l'on occupe dans l'échelle sociale (ici, ce qui est pointé est le caractère accepté d'une soumission volontaire en haut de l'échelle sociale où elle tend à être valorisée, par opposition à une soumission subie en bas de l'échelle sociale) ; ensuite l'équilibre vie au travail/vie hors travail, dont la remise en cause peut être compensée pour ceux situés en haut de l'échelle sociale par l'achat de temps (de services). Enfin, un autre faisceau de conséquences abordé au cours de la journée renvoie à la dimension écologique de l'analyse du phénomène de l'accélération : il s'agit des conséquences environnementales d'un développement non maîtrisé, catalysé par la recherche d'une productivité accrue, elle-même stimulée par la mondialisation et la concurrence acharnée qu'elle déchaîne singulièrement lorsqu'il s'agit de l'exploitation des ressources naturelles et de la recherche de la rentabilité inhérente au capitalisme financier.

Ralentir, oui, mais pourquoi ?

Le constat partagé que nos sociétés sont aujourd'hui marquées par le sceau de l'accélération et la prise de conscience des conséquences négatives que cela peut avoir au regard du bien-être individuel et collectif et de la cohésion sociale n'induisent pas, pour les participants à cette journée, un rejet simple et définitif de la vitesse et de l'accélération qui en découle. Rappelons tout d'abord que la vitesse a été au principe du progrès économique et social, porté qu'il était par l'innovation technique, et qu'elle peut donc être appréhendée de façon positive

lorsque l'on se tourne vers le passé. Par ailleurs, au plan individuel, pouvoir se déplacer rapidement ou effectuer une tâche dans un temps réduit du fait de l'utilisation des outils techniques, singulièrement ceux de l'information et de la communication, mais également ceux qui permettent une automatisation de tâches pénibles, tout cela peut être et est certainement vécu positivement. Il ne s'agit pas, dès lors que l'on se pose la question de ralentir, de vouer aux gémonies tout ce qui contribue à la sédimentation du sentiment d'accélération comme pourrait le laisser entendre la section précédente.

De façon pragmatique, les experts présents autour de la table ont mis au principe fondateur du ralentissement toutes les conséquences négatives évoquées précédemment. Si l'on doit prendre au sérieux le désir de ralentir qui ressort des enquêtes menées auprès des citoyens, c'est parce que les dérives observées de l'accélération technique et sociale semblent non soutenables sur le moyen/long terme, voire même là, tout de suite, à court terme. Sont donc mises en avant des raisons objectives, telles l'épuisement des ressources naturelles, mais également des ressources individuelles et collectives – le burn-out peut être individuel mais aussi collectif, une sorte de *nervous breakdown* collectif –, ou des raisons qui sont d'ordre philosophico-social, telle la nécessité de redonner du sens à nos actions, de retrouver du collectif face aux processus d'individualisation induits par l'accélération ou au principe même de celle-ci, d'ouvrir de nouveaux espaces au vivre-ensemble. Ces raisons doivent être assumées à travers une orientation démocratique, qui part des ressentis, des vécus.

Ce qui a été avancé a été l'idée de trouver le temps juste, le bon tempo, le *eigenzeit* (le temps propre à chaque chose), qui peut être, selon les activités et les moments ou les contextes où elles sont pratiquées, soit lent, soit rapide, soit une alternance des deux. La motivation principale n'est donc pas un retour nostalgique en arrière, mais bien plutôt de trouver un équilibre entre ce qui peut (doit) être accompli rapidement et ce qui réclame du temps, de la lenteur. Cette question du temps juste, c'est-à-dire du temps nécessaire à telle ou telle activité, concerne l'ensemble des activités de la vie quotidienne et est au fondement du mouvement slow (voir Carl Honoré, 2004) : s'occuper d'un malade (on pense ici à l'accord de l'hôpital la Charité à Berlin ou aux expérimentations menées dans les services de santé à Göteborg), lire une histoire à ses enfants (Carl Honoré ouvre son ouvrage en expliquant avoir lu un article vantant une ligne de morceaux sonores condensant les histoires pour enfants en 60 secondes !), mais aussi préparer un repas ou encore lors de la relation amoureuse. De la même manière, certains espaces peuvent être des lieux d'accélération, dédiés à la vitesse,

tandis que d'autres appellent la lenteur, alors qu'enfin, le même espace peut être un lieu où lenteur et vitesse peuvent coexister (espaces polychrones). Il faut donc tendre vers une déspecialisation des espaces, à l'image de la gare de Uelzen, en Allemagne du nord, qui est à la fois une gare et un musée à la suite de sa reconfiguration architecturale par l'artiste autrichien Friedensreich Hundertwasser.



La gare d'Uelzen en Allemagne

Autre objectif de la mise en œuvre d'une politique de ralentissement : redonner de la maîtrise aux individus et aux collectifs sur leurs temporalités, en particulier s'agissant de l'équilibre entre vie au travail et vie personnelle, dont l'architecture temporelle est variable selon la phase de la vie dans laquelle l'on se trouve, le contexte culturel et social ou encore le statut social (par exemple, cette problématique ne se pose pas que pour les actifs, même si c'est à eux que l'on réfère de façon systématique, mais elle fait sens également pour les inactifs).

Cette question de la maîtrise du temps, dont une des composantes est liée aux déplacements subis afin de pouvoir effectuer l'ensemble des activités, soulève un paradoxe : alors que la modernité a visé à ce que l'individu puisse se déprendre du local, des liens étroits du voisinage, la problématique de la maîtrise du temps induit, elle, des modes de vie fondés sur la proximité. On le voit ici, ralentir signifie pour nombre d'activités la possibilité d'effectuer des déplacements selon des modes doux (la marche, le vélo), ce qui implique bien souvent de réorganiser l'espace au prisme de la proximité. La question du « *temps juste* » mise en avant par la plupart des participants n'a pas qu'une dimension individuelle : elle est aussi sollicitée au regard des interactions sociales, notamment en cherchant à y remettre de l'humain, que le cadre soit celui du travail ou des relations familiales et sociales. À travers la maîtrise du temps, il s'agit surtout de dégager du temps pour soi, mais aussi pour les autres, en valorisant les activités bénévoles et celles qui sont liées au soin (*care*). On le voit bien avec l'exemple de la suppression d'un jour férié pour soi-disant contribuer à la solidarité avec les personnes dépendantes : il s'agit dans ce cas d'accélérer un peu plus, d'ajouter un jour de travail dont le résultat en termes de points de PIB serait reversé aux institutions s'occupant de ces personnes dépendantes. Ce faisant, ce temps de travail additionnel est autant de temps d'attention, de soin, qui ne pourra plus être utilisé pour rendre visite à nos ascendants ou proches malades ou isolés.

Une autre raison de ralentir a été formulée comme étant une recherche du bonheur qui passe par un changement de notre rapport au temps : il s'agit ici de donner une place centrale aux temps non marchands, à ce qui échappe à la mesure, c'est-à-dire au temps qualité, vécu, par opposition au temps quantité, computable. C'est donc bien la question du sens qui a été posée ici comme motivation essentielle sous-jacente à l'idée de ralentissement : sens que les individus trouvent dans leurs activités, mais aussi sens collectif entendu comme potentiel éthique et de création.

Durant l'atelier se sont mis en place les ingrédients d'un débat entre d'un côté une urgence sociétale et sociale à ralentir (singulièrement pour des raisons environnementales, mais également dans un objectif de réduction des inégalités, puisque l'accélération peut être appréhendée comme une stratégie de domination, en ce sens que lorsque l'on pousse quelqu'un à accélérer, on le prive des moyens de réflexivité et de retour sur soi), et de l'autre une position plus philosophique visant la recherche du bonheur au sens aristotélien du terme, celui de la recherche de la « vie bonne ». On retrouve là le débat qui anime les partisans

du mouvement slow, dont nous livrons, dans les encadrés 2 et 3, quelques éléments structurants, notamment en opposant la position de Parkins et Craig (2006), qui relie le mouvement slow à sa dimension « politique » et environnementale, et celle de Nick Osbaldiston (2013), qui se constitue plus comme une réaction culturelle à l'idéologie de la vitesse et qui se fonde sur la recherche d'authenticité.

Encadré 2 : Wendy Parkins et Geoffrey Craig, *Slow living*, 2006

Pour les auteurs, dès lors que les individus ont une posture réflexive, c'est alors une opportunité pour une transformation des comportements qui entre en résonance avec des orientations plus politiques : soutenabilité, environnement, et post matérialisme. Mais pour Parkins et Craig, ces nouveaux comportements doivent aussi être analysés comme une réponse à la globalisation et non uniquement à la pression qui s'exerce à l'échelon de la vie quotidienne. Car la globalisation a deux conséquences : d'un côté elle suscite un désir de retour à des comportements traditionnels visant à échapper à l'accélération qu'elle génère (comme par exemple, les mouvements contestataires de la fin des années 1960's). D'un autre côté, la globalisation peut être appréhendée comme engendrant de façon non intentionnelle une opposition à sa dimension de rapidité/vitesse. De ce point de vue, il y a certes un retour vers le local mais le slow living comporte aussi une dimension de reconfiguration des relations sociales au plan local, ainsi que des identités dans une perspective réflexive nouvelle. Il y aurait donc une association via ces nouvelles pratiques entre des objectifs plus larges, politiques, environnementaux par exemple, et le plaisir hédoniste de vivre autrement. Ce que les auteurs nomment *glocalisme éthique*.

Il y a donc chez Parkins et Craig une association, une intrication entre objectifs politiques et éthiques globaux, et ressenti personnel, plaisir de retrouver des sensations physiques et émotionnelles qui étaient progressivement érodées par la culture de l'accélération.

De fait, ces auteurs ne définissent pas la culture du slow par les pratiques – car la plupart de celles que l'on peut évoquer (vélo, couture, marche, jardinage, cuisiner, lire et méditer) peuvent être faites rapidement –, mais comme une manière de cultiver une approche éthique du quotidien.

Encadré 3 : Nick Osbaldiston (ed.), *Culture of the slow. Social deceleration in an accelerated world*, 2013

Nick Osbaldiston conteste l'idée que le slow soit articulé uniquement à un idéal ou à des objectifs politiques. Il approche le slow comme une recherche de sens et d'action, qu'elle soit ou non motivée par des raisons écologiques ou éthiques. Plutôt que de l'envisager comme une réponse organisée à un problème, il l'appréhende comme une réaction culturelle large contre la vitesse, ce qui lui donne une portée peut-être plus significative. Les gens réagissent au capitalisme de la vitesse d'une façon qui contient à la fois du sens et une relation authentique à l'environnement, aux autres et à soi. Est-ce là une authentique révolution ou au contraire une nouvelle phase du capitalisme de consommation ?

Dès lors, la lenteur ne se réduit pas à une diminution du rythme de nos existences, mais elle est une transformation de l'éthique qui encadre notre consommation du temps.

La culture du speed peut bien se révéler à long terme insoutenable (écologiquement, économiquement et individuellement). Le livre montre le potentiel que représente le mouvement slow pour déranger la fascination pour la vitesse, tout en construisant un moment d'influence culturelle critique au regard de comportements normés institutionnellement.

L'ouvrage comporte des chapitres sur la consommation (notamment sur les autres manières de consommer), sur l'alimentation, sur l'espace, sur un hédonisme alternatif, sur la sexualité, etc.

II. Ralentir, oui, mais quoi ?

Si la nécessité de ralentir, de changer de rythme, semble s'être imposée dans les esprits des citoyens, si elle trouve de nombreuses justifications de la part des experts et au-delà se concrétise dans les pratiques alternatives, la question des points d'application d'une politique du ralentissement reste posée. Au cours de la journée, plusieurs d'entre eux ont été discutés : le champ du travail ; celui des déplacements ; la consommation et l'éducation, ou plus généralement le rapport aux objets (singulièrement les NTIC et le rapport aux écrans) et le rapport aux autres. Lorsque l'on se réfère aux thuriféraires du mouvement slow on constate que les points d'application sont nombreux et très divers : chez Carl Honoré (2004), des chapitres sont consacrés respectivement au slow food, au mouvement slow city, au slow thinking et au slow movement, à la médecine lente, au slow sex, ainsi qu'aux activités qui nous ont préoccupés au cours de cette journée tels le travail, le loisir, les soins et l'éducation des enfants ; de son côté l'ouvrage dirigé par Nick Osbaldiston (2013) consacre plusieurs chapitres à la consommation, et en particulier aux alternatives aux pratiques actuelles de consommation, au slow food et aux circuits courts, aux mobilités douces, au downshifting, au slow sex. En fait, tous les domaines de la vie quotidienne peuvent hypothétiquement être concernés par l'idée du ralentissement. La difficulté réside donc dans un travail de hiérarchisation, notamment au regard des préoccupations des citoyens, qui certes réfèrent aux rythmes de vie dans leur ensemble, mais qui se focalisent sur des activités qui leur semblent structurantes de leurs modes de vie, singulièrement le travail et les déplacements

(voir à ce sujet les enseignements des études quantitatives et qualitatives menées par Forum Vies Mobiles ²). Une autre difficulté réside dans la distinction, qui apparaît très vite dès lors que l'on se pose la question de l'action, entre ce qui paraît à la portée des acteurs individuels ou collectifs et ce qui paraît leur échapper. Ainsi, qu'il s'agisse des ouvrages précités de Carl Honoré ou de Nick Osbaldiston ou des réflexions menées au cours de notre atelier, la question du « système capitaliste financier » et de la globalisation des économies, désignés invariablement comme étant les principaux catalyseurs du sentiment d'accélération de nos rythmes de vie, a été posée. Il s'agit là, nous en avons convenu, de champs qui échappent à l'action directe des citoyens dans la mesure où les experts ont acté le primat actuel de l'économie dans nos sociétés : l'action à ce niveau ne peut être que politique et suppose au surplus une coordination à l'échelon mondial. C'est pourquoi, et nous y reviendrons dans la section suivante sur le « comment faire », les champs, activités, éléments de la modernité sur lesquels agir sont ceux pour lesquels une action individuelle articulée à une dimension collective (mobilisation, revendication, mais aussi politique à travers l'adresse aux gouvernements et le recours à la loi) est de l'ordre du possible, et surtout du souhaitable. À charge ensuite d'en dégager les orientations, les principes, les modalités et conditions de mise en œuvre.

Au-delà de la question de la vitesse d'exécution de chacune des activités constitutives de la vie quotidienne, les enjeux sous-jacents à une réflexion sur le sentiment d'accélération et sur le désir de ralentissement sont ceux d'une maîtrise des temps sociaux, de la possibilité donnée aux acteurs d'avoir la main sur leurs temporalités, sur leur agencement, sur la nécessité ou non de se déplacer, de se déconnecter ou non... Il s'agissait donc, pour les experts qui ont participé à cette journée, d'identifier des actions permettant aux individus d'acquiescer une plus grande souveraineté sur leurs structures temporelles, de mettre en pratique une politique de temps choisi, de s'affranchir des contraintes inutiles qui viennent entraver leur vie de travail et l'articulation entre celle-ci et leur vie personnelle. Trois champs principaux ont été identifiés comme devant faire l'objet de réformes et de mutations dans les comportements tant des donneurs de temps que des acteurs eux-mêmes : le travail, les déplacements et le rapport aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.

² <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240> ; <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2018/03/07/modes-vie-et-mobilite-desires-quel-horizon-pour-demain-3509>

La sphère du travail

Pour les participants à l'atelier, le travail continue d'exercer dans nos sociétés un rôle structurant des temporalités sociales, qu'il s'agisse des déplacements ou des usages du temps en dehors du travail. C'est à travers l'organisation et la durée du temps de travail que se manifeste ce rôle structurant. Plusieurs formes de changement sont intervenues dans le champ du travail qui tendent à sédimenter un sentiment d'accélération : intensification du temps de travail à travers des délais de plus en plus courts de réalisation des tâches ; densification à travers la polyvalence mais également en raison de la prééminence des outils électroniques dans les échanges d'information qui accentuent le sentiment d'accumulation des tâches (la réception des mails qui hache le déroulement des activités) ; flexibilisation qui participe de la perte des repères temporels et vient percuter l'équilibre entre vie familiale/sociale et vie professionnelle. Toutes ces caractéristiques du travail contemporain sont le résultat du productivisme qui a été pointé comme la source principale de la mise en œuvre des mécanismes d'accélération. D'autant que, ainsi que cela a été souligné par les experts, cette recherche d'une productivité maximale, marque du travail professionnel, se retrouve dans les autres sphères de la vie quotidienne, qu'il s'agisse du travail domestique, de l'éducation des enfants que l'on surcharge d'activités, des loisirs ou de la consommation. Ce qui a été mis en évidence à partir de ce constat, c'est que s'est mise en place ce qu'Alain Supiot (2015) a appelé la « gouvernance par les nombres », et que cette dimension transcendante du chiffre, du quantitatif, tend à réprimer les dimensions corporelles (fatigue, exténuation, usure) et spirituelles/émotionnelles (l'attention aux autres et à soi-même) de l'individu. L'enjeu au regard de cette question du travail est apparu pluriel et parfois contradictoire, comme nous le verrons dans la section suivante sur les manières de faire.

Une première voie est de redonner aux individus la maîtrise sur leur temps de travail en le réinscrivant dans l'ensemble des activités humaines : il s'agira alors de penser et d'organiser le temps de travail dans son rapport aux autres temps sociaux, ce qui revient à convoquer ces derniers, aux côtés de la recherche de productivité et de rentabilité des organisations, comme facteurs déterminants de la durée et de l'organisation du temps *de* travail. Dans cette perspective s'inscrivent tant des politiques de réduction du temps de travail, que des politiques visant à donner plus d'autonomie aux salariés dans l'organisation de leur temps de

travail, et ce sur différentes échelles temporelles (le jour, la semaine, le mois, l'année, le cours de la vie), et plus largement dans l'organisation de leur travail. Le droit à la déconnexion, le télétravail, la constitution de groupes de travail autonomes comme espaces d'auto-régulation, de même que la préservation des temps connexes qui permettent l'échange entre pairs, mais aussi la formation et autres investissements immatériels, apparaissent comme des voies vers un desserrement du lien de subordination qui paraît être la condition indispensable à la constitution de ce temps-qualité par opposition au temps-quantité. Parallèlement à ces actions sur les temps *du* et *de* travail, les réflexions ont été avancées dans la perspective de repenser le temps *au* travail, c'est-à-dire de trouver le temps juste, le temps propre à chaque activité.

À l'opposé de cette perspective que l'on peut qualifier de social-démocrate, au sens noble du terme puisqu'il s'agit de « *civiliser les temps au travail* », qui transite par des formes de régulations négociées ou par la loi, une autre approche consiste en quelque sorte à renverser la table, à redonner une place centrale aux temps non marchands, à ce qui échappe à la mesure. Cette perspective est plus radicale – révolutionnaire au sens premier du terme – et ne peut transiter que par une inversion des choix politiques dont l'occurrence ne peut survenir qu'à travers une prise de conscience collective de la nécessité de modifier notre rapport à l'argent, au temps, au travail et à la consommation. C'est-à-dire, finalement, à travers une remise en cause de notre mode de production.

Reste enfin, une troisième perspective – sachant qu'aucune de ces voies n'est exclusive des autres –, que l'on pourrait nommer la voie technologique, consiste à remplacer le travail humain par les robots et l'intelligence artificielle, ce qui suppose, notamment, la mise en place du revenu universel. Mais cette perspective permet également, en articulation avec les deux précédentes, d'adresser la question des inégalités, la principale d'entre elles consistant dans le fait que certains en emploient d'autres. Cela signifie, si l'on en revient au sens étymologique du verbe « employer » qu'ils peuvent « plier » la vie des autres au regard de leurs objectifs : comment, pour reprendre la perspective tracée par André Gorz, sortir de la société du travail pour aller vers celle de l'œuvre ? Dès lors, les emplois à robotiser se limiteraient à ceux à travers lesquels l'individu est « plié à », est dans une situation de subordination, soumis à une norme hétéronome.

La sphère des mobilités

Le constat de départ a été celui de la place croissante de la mobilité dans les modes de vie. Il a été ainsi rappelé qu'un citoyen français parcourait environ 5 km par jour dans les années 1950 et qu'il parcourt aujourd'hui, en moyenne toujours, environ 50 km. La vitesse des déplacements joue un rôle central en permettant de couvrir beaucoup plus rapidement les distances qui séparent les différents lieux d'activité, mais elle a généré un accroissement des temps de parcours en permettant une dispersion croissante des activités. De la même façon qu'ils ont souhaité ré-encadrer le travail dans l'ensemble des temps de vie – en ne lui donnant que sa « juste » place, ce qui de façon corrélative lui redonne sa dimension de bien commun – les participants à l'atelier ont appréhendé les mobilités au regard de l'ensemble des activités de la vie quotidienne. De ce point de vue, les politiques temporelles telles qu'elles ont été développées en Italie (voir section suivante) ont appréhendé les mobilités par rapport à l'ensemble des champs de la vie quotidienne : travail, loisir, activités de soins au sens large (accompagner les enfants à l'école et pour leurs activités périscolaires), tâches domestiques (courses par exemple). La mobilité, les déplacements, permettent de mettre en relation les différentes sphères de la vie quotidienne, ce qui comme dans le cas du travail amène à les appréhender à partir de la dimension intrinsèque de chacune d'entre elles. La problématique du ralentissement appliquée aux mobilités soulève un paradoxe, dans la mesure où beaucoup souhaiteraient effectuer certains déplacements rapidement (le commuting par exemple, ou les déplacements pour effectuer des courses, etc.), voire ne pas se déplacer du tout ou peu pour ces mêmes activités, tout en privilégiant la lenteur pour d'autres types de déplacements (loisirs, promenade etc.). L'accord ici s'est rapidement fait sur le fait de viser la diminution, voire la suppression, des mobilités contraintes, tout en favorisant les mobilités choisies.

Le problème est que les natures et formes des mobilités contemporaines sont structurées, comme les natures et formes du temps de travail, par l'échange mondialisé des biens et des humains. Pour certains, ce « tout est déplaçable » implique que la mobilité constitue le problème plutôt que la solution, dans la mesure où le désir de ralentissement peut certes se concrétiser à l'échelon local, mais dépend largement d'une organisation mondialisée, de mise en concurrence qui oblige à accélérer. À l'échelle nationale, on observe, comme on a pu le faire au regard du temps de travail dans les services des soins (voir à nouveau le cas de l'hôpital de la Charité à Berlin), une incidence de la gouvernance par les nombres sur les

développements de la mobilité contrainte : ainsi, l'optimisation financière qui a pour résultat la contraction maximale du temps d'hospitalisation conduit au développement des déplacements sur de longues distances plusieurs fois par semaine pour les patients. On reporte sur les mobilités cette politique d'optimisation financière des temps (Véolia Transdev a racheté 200 sociétés d'ambulances), ce qui induit des problèmes environnementaux et une dégradation de l'activité des soins.

Une autre raison de prendre les mobilités pour point d'application d'une politique des temps (et pas seulement du ralentissement) réside dans le fait que, dans les conditions actuelles, elles constituent un des facteurs principaux de dysfonctionnement de nos emplois du temps. Les solutions, nous le verrons dans la section suivante, vont de la dé-mobilité, à travers le télétravail ou la e-administration, qu'il convient de réguler de façon fine pour éviter les dérives observables aujourd'hui (notamment sous la forme de livraisons de toutes sortes de services au domicile, l'immobilité physique pouvant en effet générer un isolement social), à la nécessité de repenser la distribution spatiale des activités afin de privilégier la proximité, là également en prenant garde de ne pas sanctuariser des populations fragiles. L'approche est similaire avec les mobilités douces (marche, vélo ou autres), qui font également partie des solutions privilégiées, à condition de veiller à ne pas renforcer les inégalités sociales sachant « qu'aujourd'hui, c'est le rapide qui mange le lent » (John Chambers). C'est donc à une appréhension conjointe des dimensions temporelles, spatiales, sociales et sociétales des mobilités que le groupe d'experts appelait en recommandant de prendre appui sur les politiques temporelles.

Nouvelles technologies et écrans

Les technologies de l'information et de la communication occupent une position paradoxale et ambivalente au regard de la double problématique de l'accélération et du ralentissement. Autour de la table, le consensus s'agissant de leur rôle dans la réification d'un sentiment d'accélération était bien établi : elles participent en effet d'un phénomène d'accumulation, l'exemple des mails est de ce point de vue éclairant, qui est autorisé par l'accroissement qui semble infini de leur vitesse de traitement et de transmission des données ; elles contribuent à ce qui est considéré comme une des causes du « burn-out » à travers le multitasking ; elles impactent les modes de consommation à travers le sentiment d'accès immédiat (le « tout,

tout de suite ») qu'elles permettent. De ces différents points de vue, les outils numériques contribuent ainsi à la densification et à l'intensification des différentes activités de la vie quotidienne, qu'il s'agisse du travail, des tâches domestiques, de l'éducation des enfants ou encore des loisirs. Bien plus, l'addiction aux écrans a été appréhendée comme responsable du déficit de communication au sein de l'espace social proche – amis, conjoint, enfants –, parfois au bénéfice illusoire d'un espace de socialisation élargi puisque des liens sociaux virtuels peuvent être établis *urbi et orbi*. Il a été souligné que ces outils numériques participaient au mieux d'un sentiment d'insatisfaction (plus on s'y adonne moins on est satisfait) et au pire à une perte de sens, puisqu'aussi bien leur usage peut se substituer à l'acte de penser, le trop-plein d'information et de communication pouvant paradoxalement créer un vide, vide que l'on cherche à combler par encore plus de biens (hyperconsommation) et de connexions internet. En miroir de ces sombres constats, les outils numériques sont également appréhendés comme faisant partie des solutions à la résolution du sentiment d'accélération. Par l'accès distant qu'ils autorisent, ils permettent d'effectuer nombre de tâches tant dans le domaine du travail que des démarches administratives ou relevant de la sphère domestique sans avoir à se déplacer. Pouvoir effectuer plusieurs actions en même temps (se déplacer et travailler ou se livrer à des activités de loisir) peut rendre les temps contraints de déplacements moins ennuyeux, moins subis. Par l'accès illimité à la connaissance que les NTIC autorisent, elles peuvent participer au développement humain. Face à ce constat marqué par de profondes contradictions, c'est l'usage des technologies qui s'est trouvé questionné. C'est-à-dire comme pour le travail, les mobilités, la consommation, bref l'ensemble des activités de la vie quotidienne qui sont marquées du sceau de l'accélération, c'est la question du « comment faire » pour aller vers une plus grande maîtrise de leurs temps sociaux et de leurs rythmes par les citoyens qui a occupé la dernière partie de cet atelier.

III. Ralentir, oui, mais comment ?

Les raisons d'infléchir le rythme de nos modes de vie ont été déclinées dans la première section de cette synthèse tandis que la seconde a permis de mettre en évidence les principaux domaines concernés, ceux qui apparaissent structurants de nos modes de vie, même si pratiquement toutes les activités de notre vie quotidienne sont potentiellement concernées.

Se posait donc la question de savoir comment procéder pour enclencher le mouvement de ralentissement, ou plutôt celui d'une autonomisation des individus au regard de la gestion de leurs temporalités, de l'articulation entre leurs temps sociaux, de repérer les initiatives allant dans ce sens, d'en comprendre les ressorts et les modalités d'action.

Actions individuelles ou collectives ?

Les ouvrages consacrés au mouvement slow, tels que ceux de Carl Honoré ou Nick Osbaltiston, tendent à mettre en évidence des actions de nature individuelle ou agies par des communautés rassemblant des personnes mues soit par un sentiment de responsabilité au regard des questions environnementales, soit par une envie de rompre avec un mode de vie jugé trop rapide et exténuant, ou encore se trouvant en désaccord avec le mode de production induit par le capitalisme financier. Les experts qui ont participé à notre journée ont plutôt cherché à mettre en évidence les leviers collectifs permettant aux individus de ne pas se retrouver seuls à se débattre avec une problématique ayant certes une dimension individuelle, mais également – et surtout - collective. Ou pour le dire autrement, comment faire en sorte que des sujets privés se transforment en acteurs de politiques publiques, ou à tout le moins en catalyseurs de celles-ci ? Comment faire en sorte que ceux qui sont, en apparence, les plus éloignés de la chose publique puissent y être impliqués à l'image de ce que l'on a pu observer avec la discussion de budgets participatifs dans des villes comme Curitiba au Brésil ou Montreuil et plusieurs autres en France ?

Parmi les exemples qui ont été débattus au cours de cette journée, nous pouvons distinguer ceux qui relèvent d'une action collective menée par des acteurs institutionnels (en lien avec leurs mandants) à l'image des négociations collectives sur le temps de travail menées en Allemagne (voir plus bas), et ceux qui visent à peser sur une décision politique à travers une mobilisation collective (par exemple les mobilisations en faveur de l'instauration d'une taxe sur les transactions financières, qui sont un des facteurs clés du sentiment d'accélération dans la sphère du travail, ou visant l'interdiction de pesticides et autres adjuvants dont la finalité est une accélération de la production agricole). Une autre forme d'action collective résulte de l'agrégation de comportements individuels visant à rompre avec un mode de vie jugé non souhaitable ou soutenable à l'aune de la vie quotidienne ou à celui de l'environnement : ce sont des mouvements citoyens comme les *clubs convivialistes* ou ceux prônant une *sobriété*

heureuse, qui sont structurés par des valeurs et représentations en rupture avec le mode dominant de production et de consommation. Ces mouvements promeuvent et mettent en pratique d'autres façons d'habiter, de se déplacer, de consommer, de travailler. Si ces décrocheurs (*downshiffters*) d'avec le mode de vie dominant peuvent initier de nouvelles façons d'habiter en choisissant de s'installer à la campagne, ils peuvent aussi, comme l'a analysé Angela T. Ragusa (2013) à propos des mouvements *treechange* ou *seachange*, simplement viser à se mettre à l'écart d'un mode de vie urbain trépidant sans pour autant changer de valeurs au regard du travail ou de la consommation. Ils se différencient des mouvements étudiés par Juliet Schor, ceux qui innovent à travers une « consommation connectée » fondée sur l'échange de biens et le recyclage, ou encore des communautés intentionnelles étudiées par Michel Lallement, qui se placent en rupture vis-à-vis de l'économie de marché en refusant de s'intégrer dans les circuits de la mondialisation et en édictant des règles restrictives au regard de l'utilisation des outils numériques.

Civiliser les temps au travail

Nous l'avons vu, la sphère professionnelle est structurante des modalités d'utilisation du temps dans les autres champs de la vie quotidienne, alors même qu'elle est marquée de différentes façons du sceau de l'accélération. De plus, du fait de la subordination qui reste la marque du salariat, les marges de manœuvre des individus sont limitées en dehors d'un changement des règles. Chacun peut certes se mettre en retrait, procrastiner, ralentir, se déconnecter, travailler depuis son domicile ou d'un lieu proche de son domicile, mais en l'absence de ce changement de règles, le risque professionnel est grand. Ce changement de règles peut résulter d'une décision de l'employeur, comme dans le cas de l'instauration de la journée de 6 heures dans plusieurs établissements de soins de la ville de Göteborg en Suède, résulter d'une négociation collective ou être fondé sur un mix des deux. Le droit à la déconnexion qui a été mis en œuvre en France par la loi « travail » en 2016 relève de ce double mouvement, puisqu'il nécessite un accord ou une charte négociée à l'échelon de l'entreprise pour être mis en œuvre. Il en va de même pour le télétravail, qui est incité par la loi mais dont la mise en œuvre concrète repose sur la signature d'une convention. Ainsi, une charte établie pour une université a établi des règles relatives à l'envoi de mails : pas de mails à partir du vendredi soir et durant les week-end et les vacances.

Ce type d'articulation loi/accord semble avoir la préférence en France (mais dans la mesure où il s'agit d'une logique descendante, non appropriée car non construite par les acteurs, son application dépend de la bonne volonté des acteurs), alors qu'en Allemagne c'est la négociation collective qui a le rôle catalyseur d'édition de règles permettant de « civiliser le travail ». Cette notion a pris dans les accords récents conclus en Allemagne soit à l'échelon d'une entreprise, soit à celui d'une branche, quatre formes différentes, qui ne sont pas exclusives l'une de l'autre mais bien au contraire complémentaires :

- Identifier et respecter les temps propres de l'activité de travail (voir plus bas l'encadré sur l'accord conclu à l'hôpital la Charité à Berlin).
- Tenir compte des temps sociaux dans l'organisation du temps de travail (voir plus bas l'encadré sur le *travail en essaim* chez Daimler Benz).
- Clarifier et respecter les frontières entre les temps du travail rémunéré et les autres activités de la vie quotidienne (voir plus bas l'encadré sur le télétravail dans l'administration publique allemande).
- Organiser un nouvel équilibre entre le temps de travail rémunéré et les autres temps sociaux sur l'ensemble du cours de la vie (voir plus bas l'encadré sur l'accord conclu dans la métallurgie allemande en février 2018).

Ces exemples montrent que pour changer la culture temporelle dans l'entreprise, il faut la confronter avec la culture du soin et la vie hors travail. Autrement dit, contre le productivisme, il n'y a aucune issue si on ne part pas des urgences du hors travail.

Encadré 4 : Accord conclu entre la direction de l'hôpital La Charité et le syndicat Ver.di :
Qualité du travail et des soins

Après un conflit collectif de trois années, Ver.di et la direction de la « Charité » ont conclu un accord destiné à promouvoir le « temps juste » pour l'activité de soins.

Objectifs : santé des salariés ; élimination des surcharges de travail ; garantie de la qualité des soins aux patients.

Principe : « le personnel suit le patient »

Mesures :

- Une « clé »/ratio personnel/patient est convenue pour les différents secteurs : soin « intensif » 1 pour 1, 1 pour 2 ou 1 pour 3 selon la gravité des cas (moyenne 1 pour 2) ; autres secteurs : analyse des risques et du « workflow » et accord sur le personnel nécessaire.
- Contrôle de la charge de travail et compensation sur le plan du personnel (*i.e.* embauches).

- Création d'un « fonds santé » doté de 300.000 € pour les mesures de compensation.
- Création d'un comité paritaire de santé, Charité – Ver.di.
- Création d'un comité arbitral paritaire avec un président (*Ombudsman*) qui prend des décisions sur une base majoritaire.

Encadré 5

Le travail « agile » chez Daimler : temps propre au travail

Un projet est développé sur le principe du *travail en essaim* autogéré et composé de différents secteurs. Essaim à court terme : entre 5 et 12 membres pour 4 semaines, avec un maximum de 12 mois.

Préalables :

- mise en place d'un « agile coach » ;
- feedback permanent ;
- assez de ressources, qualifications et autonomie ;
- augmentation du personnel dans les secteurs de provenance des membres de l'essaim ;
- e.cogestion de la planification des capacités.

Encadré 6 :

Accord dans une administration publique dans l'ex RFA sur le télétravail et les temps connexes :

- droit au télétravail pendant deux jours fixes par semaine pour chaque salarié ;
- réorganisation de la structure de communication entrepreneuriale : répartition entre jours « projets et silence » (y compris le télétravail) et jours « communication et présence » (meeting, email, rencontres au sein du personnel) ;
- apaisement de la communication ; « temps propres » au travail.

Encadré 7

Accord Métallurgie allemande (mars 2018)

L'accord comporte 2 dimensions :

- Augmentation de 4,3% des salaires et prime de 27,5% du salaire mensuel en prime annuelle et 400€ à partir de 2020 ;
- Temps : droit à temps partiel transitoire (28h au lieu de 35h durant 2 ans).

On peut remplacer cette prime de 27,5% par 8 jours de congés payés, seulement si il y a un besoin de temps pour le soin des enfants et /ou parents ou si le travailleur est en équipe de nuit (8 jours : la prime (6 jours) plus 2 jours qui sont la contribution de l'employeur).

NB : cette revendication d'IG Metall résulte d'un sondage auprès des salariés qui a révélé l'importance pour les salariés de pouvoir bénéficier de temps libre à l'instar de l'accord conclu chez Deutsche Bahn. Cet accord donnait le choix aux salariés entre une augmentation salariale de 2,62% ou 6 jours de congés. Résultat : 58% en faveur des congés et 42% pour une augmentation.

Chacun de ces quatre cas illustre une volonté portée par les organisations syndicales de donner plus d'autonomie aux salariés dans la façon dont ils articulent leur temps professionnel avec leurs autres temps sociaux (temps du soin aux autres, temps de loisir, temps pour se former à d'autres activités...), et ce sur différentes échelles temporelles : jour, semaine, mois, année, vie entière. Ils indiquent aussi une volonté de désintensifier les temps au travail en introduisant la notion de temps propre ou temps juste (*eigenzeit*) pour chacune des activités de travail, mais aussi pour l'ensemble du collectif de travail à travers la réhabilitation des « temps connexes ». Il s'agit dans ce dernier cas de ménager des temps de respiration au travail, des temps qui ne sont pas directement productifs, comme les temps de retours/analyse d'expériences entre pairs, et qui tendent à être laminés par l'accent mis sur les gains de productivité et la rentabilité à court terme. Au-delà de ces exemples d'accords conclus entre syndicats et patronat, des actions pour rendre le travail plus soutenable sont envisagées en Allemagne, qui s'apparentent à l'institution de banques de temps. Ainsi, le ministère allemand du Travail réfléchit à l'idée de développer un budget portable de temps pour chaque salarié d'une durée de six ans pour une vie entière de travail. Ce projet rejoint une idée— elle-même inspirée des travaux de Gösta Rehn (1978) à la fin des années soixante-dix – développée par Alain Supiot dans son ouvrage *Au-delà de l'Emploi* (1999), avec l'instauration de droits de tirages destinés aux activités de soins aux autres, aux formations visant à la réorientation professionnelle, aux activités bénévoles, à la prise d'une année sabbatique, etc. Dans la même perspective, des initiatives sont prises par des employeurs dans l'objectif de valoriser les comportements altruistes, à l'image de Google qui propose à ses salariés de consacrer l'équivalent de 10% à 20% de leur temps de travail à des activités bénévoles.

Pour une régulation collective et démocratique des mobilités

S'agissant des déplacements et de la mobilité, les initiatives suggérées visent surtout à aider les citoyens à éviter/diminuer les mobilités contraintes tout en les incitant à utiliser des modes doux (marche, vélo) dans le cadre des mobilités choisies. Le partage et la mutualisation sont également fortement suggérés. Les outils numériques, considérés par ailleurs comme responsables du déploiement du sentiment d'accélération, sont largement mobilisés au

regard de ces objectifs de réduction des mobilités contraintes. De ce point de vue, le travail à distance est apparu comme l'une des voies à privilégier dans une perspective de désintensification de la problématique de l'articulation entre le temps professionnel et les autres temps sociaux. Mais cette forme de travail devrait être régulée par des accords à l'image de l'accord conclu dans l'administration publique allemande (voir encadré 6).

Une autre suggestion a été d'intégrer le télétravail dans le cadre des politiques temporelles locales (encore appelées politiques des temps de la ville) afin de le constituer comme un élément de la planification urbaine et d'une réflexion plus globale sur les mobilités et sur l'offre de services. L'idée de développer des « tiers-lieux » qui soient à la fois des espaces d'accueil des télétravailleurs et des centres de services (crèches, centre de formation aux NTIC, services de la vie quotidienne) a été mise en avant par plusieurs des participants à l'atelier, notamment dans l'objectif de requalification des espaces urbains désertés par les habitants qui vont travailler hors de la commune. Le développement des possibilités de travail à distance peut toutefois avoir pour effet pervers d'augmenter les distances parcourues en voiture, notamment dans le cas de personnes qui tendent à fuir les espaces urbains densifiés pour s'installer à la campagne. Il s'agit donc là aussi de trouver des formes de régulation collective de ces nouveaux comportements.

Les politiques temporelles, celles qui ont institué les bureaux du temps, les analyses chronotopiques du territoire et les processus démocratiques de délibération entre une grande diversité d'acteurs (Boulin, 2008 ; Royoux et Vassalo, 2013 ; Bonfiglioli, 1997 ; Mückenberger, 2012 ; Tempo Territorial, 2013) ont largement investi le champ de la mobilité. Ainsi, en Italie, dès le démarrage de ces politiques au début des années 1990, des pactes pour la mobilité ont été élaborés en réunissant autour de la table tous les acteurs de la mobilité, publics et privés, ainsi que les autres parties prenantes (employeurs, associations d'habitants). Ainsi, des villes comme Bolzano, Crémone ou Bergame, pour n'en citer que quelques-unes, ont repensé la problématique des mobilités dans la double dimension multiscalaire et multimodale fondée sur un système d'action large, comprenant des acteurs diversifiés et investissant l'ensemble des secteurs d'activité. Ces pactes, certes élaborés localement, ont permis de réguler des problèmes d'accès aux différentes zones d'activités, aux écoles ou aux centres de services. Les collectivités françaises qui ont initiés des politiques temporelles au tournant des années 2000 ont également pris de nombreuses initiatives visant à fluidifier les mobilités et diminuer les temps passés dans les transports : actions sur les horaires de pointe à Rennes, Poitiers,

Montpellier ou Lille (MEL), en réunissant autour d'une table de concertation les acteurs de la mobilité (métro, tram, bus, taxis, associations d'usagers de l'automobile) et les générateurs de mobilité (université, hôpitaux, grandes entreprises) afin d'agir sur les horaires de début et de fin de travail. D'autres, comme le Grand Lyon, ont contribué au développement du co-voiturage à travers la mise en œuvre de plans de déplacement d'entreprises et inter-entreprises.

Partage des lieux, partage des temps

Les initiatives générées dans le contexte de la mise en œuvre des politiques temporelles ont été reconnues comme susceptibles de participer d'une politique de ralentissement. Ainsi, dans la plupart des collectivités néerlandaises (voir encadré 8), mais également de façon moins prégnante en France, l'idée d'espaces polychroniques reposant sur leur multifonctionnalité et leur mutualisation, à l'image des tiers-lieux évoqués précédemment, apparaît heuristique au regard d'une limitation des déplacements. Ainsi, un tiers-lieux où vont se rendre des salariés ou des indépendants pour travailler non loin de leur domicile peut aussi accueillir une crèche, ce qui évite des déplacements interstitiels entre le domicile et le lieu de travail. Si, à l'image des *smartwork centres* néerlandais, ces lieux recèlent également des services de la vie quotidienne (pressing, alimentation en circuit court, cafétéria, salle de sport/fitness, etc.), on comprend bien en quoi ce chronotope peut constituer à la fois un élément de dynamisation du territoire et un moyen de limiter les motifs de déplacements.

Encadré 8 :

Les *Vensterscholen* : un concept mis en œuvre d'abord par la ville de Groningen³.

C'est en 1995 que le conseil municipal a décidé de financer ce type d'écoles. À l'origine se trouve le constat que Groningen est une ville universitaire qui comporte une large part de personnes de faible niveau de qualification. L'idée est de requalifier les établissements scolaires existants ou d'en construire de nouveaux dans une conception qui intègre diverses fonctions autour d'une école primaire : crèches, espaces de jeux pour enfants, équipements socio-culturels, centre de soins pour les enfants, bibliothèque, centre de formation pour adultes, équipements sportifs, école de musique, services sociaux, café et restaurant (sans que l'on retrouve l'ensemble de ces fonctions dans toutes ces écoles). Le principe de base et structurant du concept est qu'il s'agit d'un espace qui doit pouvoir accueillir les enfants de 0 à 15 ans ; que les parents doivent être impliqués dans son fonctionnement et son utilisation ; que le lieu doit réunir un ensemble de services visant à améliorer la conciliation entre vie au

³ Toutefois, les Néerlandais se sont inspirés des *communities schools* développées aux USA.

travail et vie hors travail (en particulier au regard des soins aux enfants). Les *Vensterschoolen* sont le cœur battant du quartier, dans la mesure où elles regroupent un ensemble de services et d'activités destinés aux enfants, à leurs parents et aux habitants. Les parents et habitants du quartier ont été associés à la conception de chaque *Vensterschool*, notamment s'agissant de la nature des activités et services et de leurs rythmes temporels. Les espaces internes au bâtiment doivent faire l'objet d'utilisations diversifiées et non fermées sur un seul objet ; ils sont ouverts à des prestations faites par des gens extérieurs. Les salles de classe peuvent être utilisées durant l'après-midi ou en soirées pour des réunions de quartier ou des conférences, par des clubs d'échecs ou pour des cours de gymnastique pour adultes, etc. Si les trois principes énoncés plus haut constituent l'esprit des *Vensterschoolen*, celles-ci sont toutefois très diverses dans la nature des activités qu'elles accueillent, dans leur conception architecturale (certaines regroupent toutes les activités dans un même bâtiment ou un ensemble de bâtiment attenants – une sorte de campus, conception considérée comme idéale –, tandis que dans d'autres ces activités sont dispersées dans plusieurs espaces du quartier). Groningen possède dix *Vensterschoolen* (sur quatorze quartiers), chacune étant considérée comme unique dans sa conception, dans la mesure où celle-ci dépend de la sociologie et de la morphologie physique du quartier. En termes d'horaires de fonctionnement, elles assurent la prise en charge des enfants de 8h à 18h (elles proposent des activités périscolaires l'après-midi puisque les cours sont concentrés sur la matinée) et sont en général accessibles jusqu'à 23h.

Ce modèle des *Vensterschoolen* initié à Groningen est désormais mis en œuvre dans près des 60% des municipalités aux Pays-Bas.

Toujours dans la perspective de la mutualisation et du partage, les politiques temporelles ont, essentiellement en Italie et en Espagne, favorisé les initiatives citoyennes visant à constituer des banques de temps. Ces initiatives fondées sur des échanges de temps quels que soient la nature ou le contenu des activités échangées (une heure égale une heure) sont porteuses d'une modification de notre rapport au temps (et à l'argent), dans le sens d'une relativisation des politiques d'intensification/densification, tout en favorisant des comportements de mutualisation et de coopération. Les échanges de temps apparaissent ainsi comme des leviers collectifs dans une perspective de ralentissement puisque, ainsi que cela été souligné, il apparaît illusoire de vouloir ralentir seul et que l'une des questions est de savoir comment coopérer pour ralentir, de trouver les voies collectives de régulation des choix individuels. Cette problématique de l'échange du temps et de son partage a été poussée à une dimension sociétale en évoquant la fiscalité temps, c'est-à-dire l'idée d'un impôt-temps qui se substituerait à l'impôt monnaie. Une telle perspective telle qu'elle est problématisée par Bruno Théret suppose une politique volontariste et collective de réduction du temps de travail

(différente du modèle initié dans la métallurgie allemande qui laisse le choix aux salariés) et le réinvestissement du temps ainsi libéré en activité politique tenant lieu d'impôt. Bruno Théret rejoint là André Gorz, pour qui « la réduction de la durée du travail rémunéré [...] est la condition fondamentale de la coopération solidaire au sein des communautés et associations volontaires [...], base par excellence de l'intégration sociale et de la production de liens sociaux démocratiques » (Gorz, 1988). Ces échanges de temps et au-delà cette fiscalité temps paraissent être en adéquation avec le désir de ralentissement (on pense ici aux effets bénéfiques tant sur la production que sur le bien-être des expériences de la semaine de 30h dans plusieurs entreprises suédoises), dont l'objectif est en réalité moins de ralentir que de dégager du temps pour les autres, pour soi, pour l'intérêt général.

Une éducation aux usages des écrans et plus généralement des outils numériques

Rendus responsables de ce sentiment endémique d'accélération, les outils numériques – nous l'avons vu tout au long de cette journée dont les enseignements ont été synthétisés ici – constituent en partie des éléments de solutions notamment au regard de la mobilité mais également de l'accessibilité des services de la vie quotidienne. Ce sont donc les usages qui posent problème, l'addiction aux écrans dès le plus jeune âge, l'accumulation des messages électroniques et l'injonction à y répondre rapidement... Modifier ces usages peut emprunter deux voies, d'une part celle d'un paramétrage des outils numériques limitant leur usage, d'autre part celle de l'éducation à leur utilisation raisonnée. Pour certains, toutefois, il faut aller plus loin dans un confinement des écrans en limitant l'expansion dans les espaces publics ou en interdisant l'usage des smartphones dans les écoles.

Pour une régulation collective des choix individuels

L'un des enseignements essentiels que l'on tire de cette journée est la réfutation de la position de Hartmut Rosa selon laquelle il n'y a pas d'échappatoire au processus d'accélération et que la société moderne paie « *la perte de sa capacité à équilibrer les forces du mouvement et de la permanence en provoquant des catastrophes nucléaires ou climatiques, en développant de nouvelles maladies se propageant à une vitesse fulgurante, en assistant à de nouvelles formes d'effondrement politique et à l'éruption d'une violence incontrôlable, qui peuvent surgir*

particulièrement là où les masses exclues des processus de croissance et d'accélération entrent en résistance contre la société de l'accélération » (Rosa, 2010). Les experts réunis pour réfléchir aux moyens de donner forme, sens et contenu au désir de ralentissement exprimé tant à travers les enquêtes quantitatives que qualitatives ont, eux, plutôt penché vers l'idée qu'il fallait – et que l'on pouvait, en s'appuyant sur des exemples – imaginer des voies pour sortir de cette spirale de l'accélération (voir ci-dessous le tableau synthétisant les principales propositions). Mais cela suppose, sinon une mobilisation collective qui apparaît bien sûr souhaitable mais peu envisageable dans les conditions actuelles, un appui à des initiatives qui visent à instituer des régulations collectives des choix individuels, comme celles mises en œuvre au regard du temps de travail en Allemagne et dans les pays du nord de l'Europe, ou celles qui ont été développées dans le contexte des politiques temporelles locales ou politiques des temps de la ville. Ces dernières, à la différence du mouvement *slow city*, reposent sur des enjeux communs d'égalité, de soutenabilité et de partage/mutualisation. Elles ont élaboré des méthodes d'analyse chronotopique du territoire, et imaginé des institutions (les bureaux du temps) et des modalités de démocratie délibérative et participative qui sont susceptibles de modifier les comportements au regard du temps. Si la démarche individuelle, c'est-à-dire commencer « là, tout de suite » sans attendre des changements de normes et de valeurs collectives (voir le mouvement *treechange* en Australie ou les expérimentations recensées dans le film « *Demain* ») possède une valeur heuristique et peut avoir un effet d'entraînement pour acquérir, conquérir une autonomie par rapport aux différentes dimensions temporelles et spatiales de la vie quotidienne, l'idée s'est imposée que l'autonomie recelait également et surtout une dimension collective qu'il convenait de cultiver : l'interaction entre le « je » et le « nous » apparaît centrale dans les processus qui peuvent être initiés, tant l'adhésion individuelle à des normes alternatives élaborées collectivement apparaît indispensable au regard des objectifs poursuivis.

Reste à trouver les moyens de contrer les obstacles principaux que constituent les normes actuelles, dont la subordination n'est pas le plus mince élément, à éviter que les initiatives envisagées au cours de cette journée ne soient paralysées par la financiarisation de l'économie, l'accent mis sur le court terme et le primat de l'argent et de la consommation, principaux facteurs de l'accélération.

Synthèse des champs d'actions identifiés, des principes moteurs de l'action et des actions proposées

Domaines d'action	Travail	Mobilités	Espace	Consommation	NTIC/Ecrans
Principes	<ul style="list-style-type: none"> *Donner la maîtrise aux individus sur leur temps de travail *réduire le temps consacré au travail et en moduler l'organisation temporelle sur l'ensemble du cours de la vie 	<ul style="list-style-type: none"> *Réduire le temps passé dans les transports (vitesse, démobilité) *Favoriser l'accessibilité spatio-temporelle des services (proximité, e-administration, horaires ouverture) 	<ul style="list-style-type: none"> *Déspecialisation des espaces (multifonctionnalité, polychronicité) *Favoriser la proximité 	<ul style="list-style-type: none"> limiter le champ spatial et temporel de la consommation 	<ul style="list-style-type: none"> Ménager des temps d'intériorité
Modalités d'action	<ul style="list-style-type: none"> *Négociation collective/expression directe *législation (définition des principes relatifs à l'ordre public social en matière de durée et organisation du temps de travail) 	<ul style="list-style-type: none"> Politiques Temporelles locales 	<ul style="list-style-type: none"> Politiques temporelles locales 	<ul style="list-style-type: none"> *Politiques temporelles locales *Négociation collective *législation sur horaires d'ouverture 	<ul style="list-style-type: none"> *Éducation *Politiques temporelles locales
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> *Trouver le temps juste pour chaque type de tâche *Flexibilité individuelle (sur la journée, la semaine, l'année, le cours de la vie) via la réversibilité des durées et modalités d'organisation du travail *Droit à la déconnexion *Travail à distance * Contrôle individuel et collectif de la charge et des horaires de travail 	<ul style="list-style-type: none"> *Pactes pour la mobilité *Aménager les horaires de travail (désynchronisation) pour écrieter les pointes matinales et vespérales *PDE/PDIE *Auto-partage, co-voiturage *Modes doux (marche/vélo) * cartes isochrones 	<ul style="list-style-type: none"> *Tiers-lieux *Smartworkcentres *Écoles fenêtres sur le modèle des Venterschoolen néerlandaises et autres lieux partagés 	<ul style="list-style-type: none"> *Troc ; partage ; échange * Favoriser l'accès aux loisirs peu onéreux *Banque de temps 	<ul style="list-style-type: none"> *Limiter la présence des écrans dans les espaces publics *Limiter la présence des écrans dans l'espace scolaire *Paramétrer les outils numériques pour permettre d'en limiter l'usage

Annexe.

Liste des participants à l'atelier « Rythmes de vie et mobilité »

20 février 2018, de 8h30 à 18h

Pavillon du Lac, Buttes-Chaumont, Paris

Jean-Yves Boulin, sociologue du temps de travail et des temps sociaux, Université Paris Dauphine (IRISSO), Tempo Territorial, organisateur et co-animateur de l'atelier avec Dominique Royoux.

Sandra Bonfiglioli, a été professeur de planification territoriale au Politecnico de Milan, spécialiste des politiques des temps de la ville, (Tempi della Città) en Italie, collabore actuellement au LabMI per la città del primum vivere.

Christophe Bouton, philosophe, Professeur à l'Université de Bordeaux Montaigne, auteur du *Temps de l'urgence*, Ed. Le Bord de l'eau, 2013.

Yann Castanier, journaliste en charge du suivi des ateliers du Forum Vies Mobiles.

Julie Chrétien, sociologue, organisatrice de l'atelier expert « Proximité ».

Judith Ferrando, co-directrice du cabinet spécialisé dans la participation « Missions Publiques » qui organise les ateliers citoyens du Forum Vies Mobiles.

Pierre Gaudino, chargé de projets de recherche au Forum Vies Mobiles.

Christophe Gay, co-directeur du Forum Vies Mobiles.

Sylvie Landrière, co-directeur du Forum Vies Mobiles.

Jean-Pierre Martin, écrivain, membre du comité d'orientation du Forum Vies Mobiles et du comité de suivi du projet de débats citoyens.

Ulrich Mückenberger, anciennement professeur de droit social à l'université de Hambourg, rattaché désormais à l'université de Brême, a développé les politiques temporelles en Allemagne et s'intéresse au rapport entre droit et temps.

Pascal Michon, philosophe et historien, Créateur et animateur du site et de la maison d'édition Rhythmos, S'intéresse aux rapports entre temps et politique.

Benjamin Pradel, sociologue et urbaniste, sur les rythmes individuels et collectifs.

Christopher Pollmann, Professeur de Droit Public, Université de Metz, organisateur depuis 2016 à l'EHESS d'un séminaire annuel sur le thème de l'accélération.

Dominique Royoux, Professeur associé de Géographie à l'Université de Poitiers, Ancien président de Tempo Territorial et animateur de l'agence des temps de Poitiers. Co-animateur, avec Jean-Yves Boulin, de l'atelier.

Gilles Vernet, réalisateur, ancien trader reconverti en professeur des écoles, réalisateur du film *Tout s'accélère* (2016).

Bibliographie

- Aubert, N. (2003), *Le culte de l'urgence. La société malade du temps*, Flammarion.
- Bonfiglioli, S., Mareggi, M. (a cura di), *Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, Urbanistica Quaderni, Politecnico di Milano, 1997.
- Boulin J.-Y., Cette, G. (2008), « Temps de travail et pouvoir d'achat : le temps est-il de l'argent ? », *Regards sur l'actualité*, vol. 341, p. 43-58.
- Boulin, J.-Y. (2008), *Villes et politiques temporelles*, La documentation française.
- Boulin, J.-Y., Lesnard, L. (2017), *les batailles du dimanche*, Puf.
- Bouton, C. (2013), *Le temps de l'urgence*, Lormont, Le bord de l'eau.
- Bregman, R. (2017), *Utopies réalistes*, Seuil.
- Dumazedier, J. (1962), *Vers une civilisation du loisir ?*, Seuil.
- Eurofound (2017), *6th European Working Conditions Survey. Overview Report*, Publication Office of the European Union, Luxembourg.
- Finchelstein, G. (2011), *La dictature de l'urgence*, Fayard.
- Forum Vies Mobiles (2016), *Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie – enquête internationale*, <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240>
- Fourastié, J. (1965), *Les 40 000 heures*, Gonthier Laffont.
- Hall, E. T. (1984), *La danse de la vie. Temps culturel, temps vécu*, Seuil.
- Harris Interactive (2018), *Les Français et leur rapport au temps*, étude pour Volvo.
- Hochschild, A. (1990), *The second shift*, Avon books.
- Hochschild, A. (1997), *The time bind: when work becomes home and home becomes work*, Metropolitan books.
- Honoré, C. (2004), *In praise of slow. How a worldwide movement is challenging the cult of speed*, Orion Paperback.
- Laïdi, Z. (1999), *La tyrannie de l'urgence*, Montreal, Fides.

Landes, D. S. (1987), *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde*, Gallimard.

Moati, P. (2016), *La société malade de l'hyperconsommation*, Odile Jacob.

Osbaldiston, N. (ed.) (2013), *Culture of the slow. Social deceleration in an accelerated world*, Palgrave Macmillan.

Parent-Thirion, A., Biletta, I., Cabrita, J., Vargas, O., Vermeylen, G., Wilczynska, A., Wilkens, M. (2016), *Six European Working Conditions Survey. Overview report*, Eurofound Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Parkins, W., Craig, G. (2006), *Slow living*, Berg, Oxford.

Ragusa, A. T. (2013), « Dowshifting or conspicuous consumption? a sociological examination of treechange as a manifestation of slow culture », in Nick Osbaldiston (ed.) (2013), *Culture of the slow. Social deceleration in an accelerated world*, Palgrave Macmillan.

Rehn, G. (1978), « Vers une société de libre choix », *Droit Social*, n°7-8, juillet-août.

Rosa, H. (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, coll. « Théorie critique ».

Rosa, H. (2012), *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, La Découverte.

Royoux, D., Vassalo, P. (2013), *Urgences temporelles. L'action publique face au temps de vivre*, Sylllepse

Rosset, C. (2013) ; *Faits divers*, Collection Perspectives Critiques, PUF

Sautory, O., Zilloniz, S. (2014), *Les rythmes de travail en 2010*, Document d'études, n° 180, avril, Dares.

Schor, J. (1998), *The Overspent American: Why we want what we don't need?*, Harper Perennial, New York.

Schor, J. (2013), « From fast fashion to connected consumption: slowing down the spending treadmill », in Osbaldiston, N. (ed.) (2013), *Culture of the slow. Social deceleration in an accelerated world*, Palgrave Macmillan.

Sue, R. (1994), *Temps et ordre social*, Puf.

Supiot, A. (1999), *Au-delà de l'emploi*, Flammarion.

Supiot, A. (2015), *La gouvernance par les nombres*, Fayard.

Tempo Territorial (2013) ; *Les politiques temporelles au cœur de votre territoire*.

Thoemmes, J. (2010), *La négociation du temps de travail : une comparaison France-Allemagne*, Maison des Sciences de l'Homme, Réseau Européen Droit et Société, L.G.D.J.

Thompson, E.P. (2004), *Temps, discipline du travail et capitalisme industriel*, La Fabrique.

Ulrich Mückenberger (2012), *Lebensqualität durch Zeitpolitik : wie Zeitkonflikte gelöst werden Können*, Hans Böckler Stiftung, Sigma.

Viard, J. (2002), *Le sacre du temps libre. La société des 35 heures*, Éditions de l'aube.