HAL open science

Politiques de Mobilité Durable et Décélération - Rapport intermédiaire

Emmanuel Munch, Leslie Belton-Chevallier, Gwendal Simon

To cite this version:

Emmanuel Munch, Leslie Belton-Chevallier, Gwendal Simon. Politiques de Mobilité Durable et Décélération - Rapport intermédiaire. [Rapport de recherche] ADEME. 2020. hal-03376958

HAL Id: hal-03376958

https://hal.science/hal-03376958v1

Submitted on 13 Oct 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.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Politiques de mobilité durable et décélération

Rapport intermédiaire

EXPERTISES

Septembre 2020

Université Gustave Eiffel

IFSTTAR

UNIVERSITÉ PARIS-EST

CITATION DE CE RAPPORT

Emmanuel Munch, Leslie Belton Chevallier, Gwendal Simon, 2020. Rapport intermédiaire du projet PMD2, ADEME, 51 pages.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : Convention 1910C003
Étude réalisée pour ce projet financé par l'ADEME

Étude réalisée par Emmanuel Munch, Leslie Belton Chevallier, Gwendal Simon pour ce projet financé par l'ADEME

Projet de recherche coordonné par : Anne Aguiléra (LVMT UGE) et Leslie Belton Chevallier (AME UGE)
Appel à projet de recherche : TEES 2019

Coordination technique - ADEME : ROCCI Anaïs
Direction/Service : Direction exécutive Prospective et Recherche

RÉSUMÉode pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : Convention 1910C003
Étude réalisée pour ce projet financé par l'ADEME

Étude réalisée par Emmanuel Munch, Leslie Belton Chevallier, Gwendal Simon pour ce projet financé par l'ADEME

Projet de recherche coordonné par : Anne Aguiléra (LVMT UGE) et Leslie Belton Chevallier (AME UGE)
Appel à projet de recherche : TEES 2019

Coordination technique - ADEME : ROCCI Anaïs
Direction/Service : Direction exécutive Prospective et Recherche

SOMMAIRE

RÉSUMÉ **5**

ABSTRACT **6**

1. INTRODUCTION **7**

2. UN FLOU NOTIONNEL ENTOURANT L'AMBITION DE DECELERATION DES RYTHMES DE VIE **8**

2.1. L'accélération sociale : les progrès de la vitesse aux origines du sentiment de manque de temps ? **8**
2.1.1. Rapidité d'exécution des activités et intensification des agendas quotidiens 9
2.1.2. Rapidité des déplacements et augmentation de la portée des trajets 9

2.2. Rythmes de déplacements, rythmes de vie et transition écologique **11**
2.2.1. Vitesse de déplacement et rythmes de vie 11
2.2.2. Vitesse de déplacement et transition écologique 11
2.2.3. Valeur du temps: vitesses des déplacements et salariat 14

2.3. L'aspiration au ralentissement : définition, concrétisation, et moyens mis en œuvre **15**
2.3.1. L'aspiration à la décélération du point de vue des ménages 15
2.3.2. L'aspiration à la décélération : une demande sociale mobilisée par les collectivités ? 17
2.3.2.1. Les politiques temporelles et les Bureaux des Temps: la décélération par le biais de l'autonomisation temporelle 18
2.3.2.2. L'apaisement des rythmes urbains au sein des *Cittàslow* : contre la « macdonaldisation du monde », la lenteur comme projet écologique 18
2.3.2.3. Le « chronoaménagement »: agir sur les vitesses pour freiner l'augmentation des distances parcourues et l'accélération des rythmes de vie ? 19

3. DES POLITIQUES LOCALES DE LA LENTEUR ? ENQUETES DANS LES *CITTASLOW* ITALIENNES (LOT 2) **21**

3.1. Sélection des 6 villes italiennes enquêtées **21**
3.2. Méthodologie d'enquêtes **25**
3.3. La lenteur dans les *Cittàslow* : un état de fait, plus que le fruit de réelles politiques d'aménagement et de mobilité **28**
3.3.1. Cittàslow, un outil au service des élus 28
3.3.2. Le déploiement de politiques de transport dans les villes de plus de 20 000 habitants 29
3.3.3. *Cittàslow* : une manière de faire du neuf avec de l'ancien 30

3.4. Les avantages recherchés par les *Cittàslow* : proximité, convivialité **34**
3.4.1. Pour les élus : redynamisation du centre ancien et rapprochement des populations autour des valeurs du Slow 35
3.4.2. Pour les habitants : la convivialité, ou l'importance donnée aux êtres et aux éléments qui sont proches 36
3.4.3. Ivan Illich et les *Cittàslow* : un système de recherche-action opérant ? 38

4. DE LA MISE EN DEBAT CITOYENNE DE LA DECELERATION (LOT 3) **39**

5. CONCLUSION / PERSPECTIVES **41**

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES **42**

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES 46

SIGLES ET ACRONYMES 46

ANNEXES 47

ANNEXE 1 : LISTE DES 72 CRITERES D'ADHESION AU LABEL CITTASLOW (ISSUE DE LA CHARTE CITTASLOW INTERNATIONAL ADOPTEE LE 17 MAI 2017, TRADUIT DE L'ANGLAIS) 47

ANNEXE 2 : LISTE DES ENTRETIENS REALISES DANS LES CITTASLOW 48

ANNEXE 3 : GRILLE D'ENTRETIEN POUR LES ELUS DES CITTASLOW (version française) 48

RÉSUMÉ

Le thème des temporalités des mobilités quotidiennes a peu été envisagé, en France au moins, comme un levier d'action pouvant participer au développement durable ou à la transition énergétique. L'objectif de cette recherche est de montrer qu'il s'agit pourtant d'une thématique qui pourrait permettre d'allier qualité de vie, de l'air et réforme citoyenne d'implication dans la transition énergétique. En examinant par analyse de documents, entretiens et observations directes des politiques temporelles axé sur la décélération ainsi que des expériences participatives réalisées en France et dans des villes européennes, ce projet souhaite documenter les possibilités en matière de transition écologique induites par des politiques de mobilité durable jouant explicitement sur la décélération des rythmes de vie.

Le présent rapport intermédiaire a pour objectif de faire le point, à date, sur l'avancée du projet, plus spécifiquement des lots 2 et 3, consistant en un benchmark européen sur les politiques liées à la décélération et au suivi ethnographique de mise en délibération citoyenne de la décélération. La réalisation des deux lots était programmée pour la première année. Pour de multiples raisons et comme il avait été souligné dans la réponse à appel à projet, nous avons dû faire face à plusieurs aléas qui ont bouleversé le calendrier prévisionnel des recherches. Le rapport revient largement sur les impacts et conséquences de la crise sanitaire liée à la Covid-19 qui a décéléré le déroulement du projet tel qu'initialement prévu.

ABSTRACT

In France at least, the issue of the temporality of daily mobility has not been considered, as a lever for action that can contribute to sustainable development or energy transition. The aim of this research is to show that this theme nevertheless could make it possible to combine quality of life, air quality and citizen involvement in the energy transition. Through document analysis, interviews and direct observation of time-based policies focused on deceleration as well as participatory experiments carried out in France and in European cities, this project aims to document the possibilities for ecological transition induced by sustainable mobility policies explicitly playing on deceleration of life rhythms.

The present progress report aims to give an update on the project's progress to date on Lots 2 and 3, consisting of a European benchmark on policies related to deceleration and the ethnographic monitoring of citizen deliberation of deceleration. This report focuses largely on the impacts and consequences of the health crisis linked to Covid-19, which has decelerated the project's progress as initially planned in many unexpected ways.

1. Introduction

Bien qu'elles soient rarement mises en dialogue, les déplacements rapides soulèvent deux principales problématiques qui sont assez bien documentées. D'un point de vue collectif et écologique, les déplacements rapides nécessitent d'importantes consommations énergétiques (Bigo, 2020a), fussent-elles électriques ou carbonées, et ont, par ce biais, en moyenne, un effet négatif sur la pollution : « plus on se déplace rapidement plus on pollue ». Du point de vue individuel et sociologique, parce qu'ils permettent de réaliser un plus grand nombre d'activités au quotidien, les déplacements rapides sont souvent associés à un sentiment d'accélération des rythmes de vie ou de manque de temps (Wiel, 2007) - en face duquel on trouverait une demande sociale de plus en plus forte pour la décélération des rythmes de vie (Descarrega, Moati, 2016). Les liens entre vitesse des déplacements, intensité des programmes d'activités et sentiment de manque de temps peuvent ainsi être résumés par une seconde problématique plus contre- intuitive : « *Plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps* » (Illich, [1975], 2004 : 402).

Dans le cadre de la réponse à appel à projet TEES 2019 de l'ADEME formulée avec plusieurs collègues de l'Université Gustave Eiffel, nous cherchons à structurer une réflexion associant ces problématiques écologiques et sociologiques relatives à la vitesse des déplacements. Du point de vue de la recherche-action, ce travail nous amène à questionner l'aspiration à la décélération des rythmes de vie (et de travail) en tant que levier de la transition écologique. L'objectif central du projet PMD^2 est de clarifier les possibilités en matière de transition écologique que pourraient induire des politiques de mobilité durable intégrant plus explicitement l'aspiration à la décélération des rythmes de vie. Le projet PMD^2 se positionne donc dans une démarche de recherche exploratoire à plusieurs titres. PMD^2 vise d'abord à relier 2 axes d'investigations qui n'ont pas l'habitude de communiquer entre eux, et cela en vue de servir un objectif de transition écologique et mobilitaire. Ensuite, au sein de chacun des axes d'investigation, il existe un flou notionnel par rapport à la définition du sujet : du point de vue des ménages, qu'est-ce que l'on entend par l'aspiration à la décélération des rythmes de vie ? Du point de vue des collectivités et des pouvoirs publics, quels sont les moyens et les finalités adossés à des politiques de mobilités intégrant cette demande sociale pour la décélération ? En l'état, à notre connaissance, il n'existe pas à proprement parler de telles politiques, mais plutôt des politiques qui s'en rapprochent et qui, par leur étude combinée, pourraient permettre d'affiner et de dessiner les contours de politiques de mobilités durables de décélération.

Avant de cerner la traduction « opérationnelle » de la décélération par les acteurs grâce à l'analyse empirique (Lots 2 et 3), de voir comment elle est traduite par eux dans les conceptions et mise en œuvre de politiques publiques, nous proposons de rendre compte brièvement de la façon dont ce sujet a été traité, approché, voire défini dans la littérature en sciences sociales.

2. Un flou notionnel entourant l'ambition de décélération des rythmes de vie

Quelles que soient les disciplines convoquées, il paraît très difficile de caractériser l'idée de décélération des rythmes de vie, ainsi que ses potentiels liens avec le ralentissement des déplacements et la question écologique. Ce flou conceptuel est loin d'être anodin pour les acteurs publics censés se saisir de ces notions pour favoriser la transition écologique. Au-delà de l'intérêt scientifique, il y a donc un intérêt opérationnel à identifier, puis éclairer les zones d'ombres qui entourent la notion « d'aspiration à la décélération des rythmes de vie ».
Pour accéder à la notion de décélération des rythmes de vie, la première porte d'entrée consiste à investiguer la notion opposée : l'accélération des rythmes de vie. C'est bien en réaction à ce phénomène que l'aspiration à la décélération des rythmes de vie semble avoir émergé et, petit à petit, pris du sens au cours des dernières décennies dans les sociétés occidentales. Par ailleurs, l'accélération a aujourd'hui l'avantage de faire plus nettement consensus dans le débat scientifique. Ce sont les « remèdes » à cette accélération qui posent surtout question.

2.1. L'accélération sociale : les progrès de la vitesse aux origines du sentiment de manque de temps ?

Difficile aujourd'hui de parler de l'accélération des rythmes de vie sans mentionner les travaux d'Hartmut Rosa. Pour le philosophe allemand (2010), l'accélération des rythmes de vie, ou encore « l'accélération sociale », est la conséquence d'une augmentation de la vitesse d'exécution de toutes les tâches de la vie quotidienne qui, à un moment donné du développement de la modernité, a fini par devenir problématique. Si l'on endosse une perspective strictement quantitative, « l'accélération sociale peut être définie par l'augmentation du nombre d'activités au cours d'une même unité de temps » (Rosa, 2010, p. 87). Dans la vie quotidienne des individus, le problème peut être décrit de la façon suivante : les gains de temps permis par l'accélération technique (transports, télécommunications, électroménager…) pour réaliser certaines activités, plutôt qu'épargnés pour se reposer, sont réinvestis pour consommer plus encore cette activité, voire une nouvelle activité (Linder, 1971). Le progrès et l'accélération technique participent d'une accélération sociale.

Hartmut Rosa mobilise souvent l'exemple de l'introduction des emails, pour expliquer que le progrès ou « l'accélération technique » ne permet pas de faire « économiser du temps » aux individus, mais bien de consommer plus intensément leur vie quotidienne, c'est-à-dire d'accélérer socialement. Disons que pour une même correspondance, l'envoi d'un e-mail se fait aujourd'hui deux fois plus rapidement que l'écriture et l'envoi d'une lettre manuscrite. Seulement, les individus vont avoir tendance, non pas à envoyer autant de courrier en deux fois moins de temps, mais plutôt à écrire deux, voire trois fois plus de courrier pour un « budget-temps » identique, voire rallongé par rapport à la période où les correspondances étaient fastidieuses. Si le TGV permet de circuler deux fois plus rapidement, les voyageurs ne vont pas économiser deux fois plus de temps sur leur trajet habituel. Mais ils auront en moyenne tendance à augmenter la distance parcourue pour un budget-temps identique, voire rallongé.

L'accélération technique, couplée au principe économique de « maximisation des opportunités », a tendance à intensifier l'occupation des agendas quotidiens et génère potentiellement un sentiment paradoxal de manque de temps (Garhammer, 1998). Plus les individus peuvent aller vite, plus ils ont théoriquement la possibilité de faire maintes et maintes choses et plus ils ont le sentiment de manquer de temps pour réaliser toutes ces activités. Pour certains, « l'accélération » serait ainsi le nom donné au regret de ne pouvoir tout faire (Dobré *et al.*, 2014, p. 8).

L'accélération du tempo de la vie quotidienne a des conséquences ambivalentes. Sur un plan positif, il autorise une diversification des modes de vie en permettant aux individus de réaliser des activités autrefois contraintes par le temps disponible, comme les loisirs. De cette façon, l'accélération pourrait aussi être favorable à un élargissement des horizons d'existence. Mais sur un versant négatif - et c'est plutôt le problème sur lequel nous concentrons notre propos - cette accélération du tempo de la vie quotidienne peut conduire à une forme de saturation des existences et à un sentiment de manque de temps qui semble être de plus en plus problématique dans les sociétés urbaines et occidentales.

Même si nous verrons que les logiques qui les sous-tendent se rejoignent, d'un point de vue analytique, il sera utile de distinguer les effets des gains de vitesse touchant les activités de la vie quotidienne (hors déplacements et transports), des effets des gains de vitesses liées précisément à l'usage des moyens de transport. En isolant précisément la question des vitesses de déplacement, nous pourrons comprendre comment l'accélération des transports a un effet sur la structuration des programmes d'activités quotidiens et favorise *in fine*, l'accélération des rythmes de vie.

2.1.1. Rapidité d'exécution des activités et intensification des agendas quotidiens

Empiriquement, l'accélération des rythmes de vie s'observe au travers de l'évolution des programmes d'activités quotidiens en Europe et aux États-Unis depuis les années 1960 (Rosa, 2010). À partir des Enquêtes Emploi du Temps, la saturation de la vie quotidienne se constate par la réduction de la durée consacrée aux repas, au sommeil, aux temps de pause et aux temps de communication entre membres de la famille au profit de nouvelles activités de loisirs dont la télévision ainsi qu'une multitude d'activités menées en parallèle, sous forme de multitasking (Robinson et Godbey, 2010 ; Sullivan et Gershuny, 2018). L'addition de nouveaux besoins quotidiens en parallèle de la persistance d'activités plus classiques donnent effectivement le sentiment que les journées se remplissent et saturent de plus en plus (Munch, 2017). Dans l'agenda quotidien, vient s'ajouter un panel très étendu de nouvelles activités souvent liées aux soins personnels, à la sociabilité extrafamiliale et à la consommation de loisirs. Ainsi, prendre du temps pour choisir ses produits bio, discuter avec un ami en visio par Internet et aller faire un *escape game* sont autant de nouvelles activités qui, bien qu'associées à une forme de temps libre, deviennent potentiellement sources d'intensification des programmes d'activités quotidiens et d'un sentiment de saturation du temps. Les temps en friche et les temps plus longs ont en moyenne tendance à disparaître des agendas actuels.

Bien sûr, ces constats moyens ne révèlent pas l'hétérogénéité des usages du temps au quotidien. Pour plusieurs catégories de la population, l'accélération ne pose peu ou pas problème. On pensera par exemple aux retraités ou aux chômeurs. À l'inverse, les parents de jeunes enfants, les cadres, les plus diplômés et de manière générale les femmes (Adam, 2004) reportent à la fois de façon subjective plus fréquemment un sentiment de manque de temps. Pourtant, ils réalisent objectivement et en moyenne un plus grand nombre d'activités au quotidien (Davies, 2003 ; Schwanen, 2007). Ceci soulève la question des inégalités face au sentiment de saturation temporelle (Munch, 2019) que nous décrivons comme un phénomène généralisé.
De cette façon, nous ne saurions prétendre à la dissémination totale du phénomène d'accélération sociale. En revanche nous faisons de ce sentiment de « famine temporelle » (Linder, 1971 ; Aubert, 2003) un sentiment particulièrement développé dans les centres urbains. Le sentiment de saturation serait plus aisément généralisable à l'échelle des quotidiens urbains (Bornstein, 1979 ; Mayer et Knox, 2006) qu'à l'échelle des quotidiens ruraux. L'explication résiderait dans le fait qu'en ville, les individus accèdent à un plus grand nombre d'activités diversifiées et, qu'en conséquence, les personnes résidant ou travaillant dans un centre urbain réalisent en moyenne plus d'activités au cours d'une même journée (Schläpfer *et al.*, 2014 ; Chrétien, 2017).

Si l'accélération est un problème social (Merton et Nisbet, 1976), les effets néfastes de l'accélération sociale sur la qualité de vie attirent rarement l'attention des responsables politiques contrairement à d'autres problèmes sociaux tels que le chômage ou la saturation spatiale des réseaux de transport. Notre société traite souvent les difficultés d'adaptation aux évolutions des temps urbains comme des pathologies individuelles. Les gens tendent à se blâmer eux-mêmes de mal gérer leur temps alors qu'il s'agit de faits sociaux majeurs, qui ne touchent plus seulement quelques personnes (Ascher, 1997).

2.1.2. Rapidité des déplacements et augmentation de la portée des trajets

L'augmentation des vitesses de déplacement permis par le développement de nouvelles infrastructures a deux types de conséquences contre-intuitives vis-à-vis des pertes de temps qu'elle génère. Du point de vue de l'utilisation d'espaces collectifs de transports, le développement de réseaux de transport rapides, plutôt que de faire gagner du temps aux individus, étend l'espace et les opportunités potentiellement accessibles, à durée de déplacement relativement constante (Roth et Zahavi, 1981). Le gain d'accessibilité permis par l'accroissement des vitesses de déplacement accroît le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de déplacements. Par conséquent, ce gain à tendance à accentuer l'occupation et la saturation des réseaux de transport (Duranton et Turner, 2011).

En premier lieu, le développement de nouvelles infrastructures est donc générateur de perte de temps et d'un sentiment de manque de temps, via les congestions plus volumineuses qu'il induit mécaniquement à terme (Dupuy, 1976 ; Crozet, 2017). Deuxièmement, l'accélération des modalités de déplacement a des conséquences contre- intuitives sur la saturation des agendas quotidiens des individus : « Plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » avançait Ivan Illich dans *Énergie et Équité* (Illich, 1976, p. 402). En effet, l'accélération sociale ou l'accélération des rythmes de vie correspond à l'accroissement du nombre et de la diversité des activités réalisées au cours d'une journée (fragmentation des activités, multitasking, enjeux de conciliation entre vies professionnelle et privée, etc.). Or, la multiplication du nombre d'activités réalisées au quotidien est sous-tendue par la capacité d'accéder aisément à un ensemble d'opportunités, c'est-à-dire par le fait de pouvoir, entre autres, se déplacer rapidement (Wiel, 2007). Il existerait donc un lien positif entre le sentiment de manque de temps et la vitesse avec laquelle les populations accèdent à diverses activités réparties dans l'espace. On devine alors pourquoi les projets personnels orientés vers la « décélération » du rythme de vie s'observent dans les sociétés rurales (Huyghe, 2018) ou en « marge » (Pruvost, 2017) de réseaux de transports performants.

Néanmoins, à l'heure actuelle, une relative décélération semble à l'œuvre en termes de mobilité. S'il s'agit d'être prudent quant aux raisons de ce phénomène, la dernière enquête nationale sur les déplacements des ménages, l'Enquête Mobilités des Personnes (2018-19), met à jour une augmentation des temps consacrés à se déplacer au quotidien et une stagnation, voire une légère diminution, des distances parcourues en local (Lezec, 2020). Formellement, nous assisterions donc à un ralentissement des déplacements des Français par rapport à la vague précédente (2008).

2.1.3. Le culte de l'optimisation du temps : productivisme et vie quotidienne

Qu'il s'agisse d'une quête de mobilité en vue de maximiser les échanges et les interactions sociales, ou d'une recherche de démultiplication du nombre d'activités quotidiennes en vue d'occuper au mieux son agenda quotidien, ces deux motivations sont fondamentalement sous-tendues par un principe d'optimisation du temps, par une mobilisation de la vitesse en vue d'avoir la consommation la plus productive de son espace-temps quotidien.

L'accélération sociale et le manque de temps associé ne sont pas uniquement les conséquences directes de l'augmentation des vitesses de déplacement ou de réalisation des tâches de la vie quotidienne. Le progrès technique est une condition nécessaire mais non suffisante à l'accélération sociale. Le problème repose également sur la façon dont les individus et les sociétés utilisent les progrès de la vitesse. Le fait que la vitesse soit utilisée pour occuper plus intensément l'espace et le temps quotidien ne peut être considéré comme une explication suffisamment éclairante pour résoudre les problèmes liés au sentiment de manque de temps. Selon un second niveau de causalité, les raisons pour lesquelles les individus cherchent inlassablement à utiliser la vitesse pour réaliser toujours plus d'activités, de déplacements sont encore à expliciter.
Pour bien comprendre ce qui guide la quête perpétuelle d'optimisation du temps jusqu'à en produire des effets néfastes, s'appuyer sur une grille d'analyse reliant l'économie et le temps, la productivité et la vitesse est nécessaire (Munch et Zachariou, 2021). Premièrement, « *l'économie, c'est avant tout l'économie du temps* » (Marx, 1953 [1857], p.89). Les principes des sciences économiques sont effectivement guidés par un paradigme d'optimisation du temps qui consiste à réaliser un maximum d'activités, produire un maximum de richesse en un minimum de temps. Si les sciences économiques se préoccupent de manière générale de la gestion des ressources rares, la gestion du temps est la condition *sine qua none* d'optimisation de toutes les activités de production. Cette gestion du temps en vue de maximiser la production de richesses peut être qualifiée d'optimisation du temps. Deuxièmement, l'adoption extensive de cette logique se traduit par une quête de productivité dans la sphère des activités économiques, mais aussi plus généralement dans la sphère des autres activités de la vie quotidienne. Par l'intermédiaire du progrès technique et de la vitesse, la quête d'optimisation du temps débouche alors sur l'accroissement du nombre des activités sociales et des déplacements réalisés quotidiennement (Rosa, 2010).
Cette utilisation de la vitesse tournée vers « le remplissage du temps » ne saurait être simplement expliquée par une disposition innée de l'*homo œconomicus*. L'idée soutenue par la micro-économie des transports (Palma et al., 2011) et selon laquelle, « toutes choses égales par ailleurs », il serait dans la nature humaine de rechercher toujours plus d'opportunités, d'occupations et de mouvements paraît difficilement défendable. Si l'usage que nous faisons des progrès de la vitesse produit une forme de remplissage et de saturation des existences, c'est la conséquence d'une construction sociale héritée des sociétés occidentales, urbaines et capitalistes, le fruit de prescriptions normatives qui, d'un côté font du gaspillage ou de la non-utilisation du temps, un des plus graves pêchés et qui, de l'autre côté, valorisent l'utilisation la plus besogneuse, la plus productive du temps (Weber, 1994 [1904], p.189).

Avec une telle lecture, on accède à un niveau de compréhension plus profond des causes de l'accélération des rythmes de vie. Selon un premier chaînon causal, les phénomènes de saturation du temps individuel puisent leur origine dans « la mobilisation de la vitesse » - dans la façon dont la vitesse est utilisée par la société et les individus. Selon un second niveau causal, la « mobilisation de la vitesse » est le fruit de la construction collective et de l'incorporation individuelle de l'esprit du capitalisme : pour « gagner sa vie », il faut s'activer, courir, produire chaque jour un peu plus. Ainsi, par ce cheminement causal, l'esprit du capitalisme tel que décrit par Max Weber (1994 [1904]) ou, plus récemment, Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999) devient la cause de la cause de l'accélération des rythmes de vie et de l'accroissement du sentiment de manque de temps. Sur un plan très proche, cette lecture wébérienne des causalités se nouant entre capitalisme, mobilisation de la vitesse et manque de temps peut être complétée par une lecture simmelienne des conséquences du capitalisme et plus généralement de l'argent et du marché. Avec Georg Simmel (2006 [1896]), le sentiment de manque de temps est plus globalement la conséquence de rapports sociaux construits autour de l'argent et de l'économie de marché, la conséquence d'une mise en mouvement frénétique et productive de morceaux de vie circulant comme des centimes d'existence.

« *On ne peut pas résoudre un problème*, disait Albert Einstein, *avec le même mode de pensée que celui qui l'a généré*[1] ». Or, la contradiction centrale des solutions apportées au sentiment généralisé de manque de temps est qu'on a toujours répondu aux problèmes générés par la croissance par plus de croissance (Baudrillard, 1996 [1970]) – par une quête toujours plus forte d'optimisation du temps. La croissance mesurée par l'accroissement du Produit Intérieur Brut peut effectivement être comprise comme une accentuation des logiques d'optimisation du temps. En effet, augmenter son PIB ce n'est que produire plus de valeur pendant une même unité de temps (l'année), c'est-à-dire produire toujours plus vite et donc économiser du temps. Cette logique de productivité et de gain de temps est intrinsèque au capitalisme. Elle est fondamentalement antinomique à l'écologie et à la préservation des ressources périssables (Centemeri, 2020).
À l'heure actuelle, ce « régime temps » (Rosa, 2010) est en grande partie invisible, dépolitisé, indiscuté, sous-théorisé et inarticulé. C'est donc en mettant sur scène et en débat le culte de la vitesse, un des versants du régime temps contemporain, qu'il est possible d'interroger sa légitimité et d'ouvrir la porte à d'éventuelles tentatives pour le remodeler en posant la question suivante : est-il nécessaire d'aller toujours plus vite, partout, tout le temps ?

2.2. Rythmes de déplacements, rythmes de vie et transition écologique

Bien qu'ils soient rarement mis en dialogue, les problèmes associés à l'accélération des rythmes de vie et à la crise écologique sont étroitement liés. Ils sont tous deux pour partie la conséquence de déplacements effectués à vive allure. D'un point de vue collectif et écologique, les déplacements rapides nécessitent d'importantes consommations énergétiques (Bigo, 2020a), fussent-elles électriques ou carbonées et ont, par ce biais, en moyenne, un effet négatif sur la pollution : « plus on se déplace rapidement, plus on pollue ». Du point de vue individuel ou psychologique, parce qu'ils permettent de réaliser un plus grand nombre d'activités au quotidien, les déplacements rapides sont souvent associés à un sentiment d'accélération des rythmes de vie ou de manque de temps (Wiel, 2007). Bien que contre- intuitive sur certains aspects, l'idée de décélérer, c'est-à-dire de diminuer les vitesses de déplacement, pourrait donc remplir une double fonction salvatrice, à la fois écologique et psychologique.

2.2.1. Vitesse de déplacement et rythmes de vie

La décélération des déplacements a, de prime abord, un aspect contraignant puisqu'elle limite les possibilités de se déplacer tout le temps, partout et très rapidement pour atteindre des activités éloignées. Mais, en contrepartie, elle aurait potentiellement une fonction libératrice : en rompant avec la possibilité de multiplier le nombre d'activités dispersées dans l'espace, de telles mesures permettraient aux individus d'atténuer mécaniquement l'intensité de rythmes de vie qu'ils jugeraient trop éreintants, et de recentrer les activités du quotidien en faveur de territoires de proximité (du domicile ou du lieu de travail, notamment). À notre connaissance, il n'existe pas d'écrits théoriques et scientifiques qui traitent des effets potentiels de la lenteur des déplacements sur la libération et l'allègement des agendas quotidiens des personnes. De nombreux auteurs font le constat du lien s'opérant entre « vitesse » des déplacements et les manques ou les pertes de temps qu'ils génèrent (Dupuy, 1976 ; Illich, 1976 ; Georgescu-Roegen, 2006 [1979] ; Crozet, 2019), mais ils sont nettement moins nombreux à traiter des liens entre « lenteur » des déplacements et le potentiel sentiment de moins manquer de temps. Les travaux qui pourraient se rapporter à ce type d'analyse se trouvent insérés dans un champ de réflexion plus large sur la décroissance (Latouche, 2019) ou la diminution du temps de travail (Adret, 1979). Hormis les analyses d'Ivan Illich, rares sont les auteurs à vraiment cibler la question des vitesses de déplacement en tant qu'élément permettant de répondre au problème croissant de manque de temps dans les sociétés occidentales. Un tel argument reste certainement trop contre-intuitif. L'idée selon laquelle la vitesse ferait « perdre » du temps et la lenteur en ferait « gagner » reste aujourd'hui une idée difficilement défendable dans le jeu comptable et économique de la vie occidentale.
En revanche, il existe une littérature beaucoup plus imposante sur les effets positifs du ralentissement des déplacements sur la diminution de l'impact écologique et de l'empreinte carbone.

2.2.2. Vitesse de déplacement et transition écologique

Afin de respecter l'objectif de contenir le réchauffement climatique sous la barre des +2°C, la France a décidé en 2017 de viser la neutralité carbone d'ici 2050. Dans le cadre de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), cette neutralité nécessite de diviser par 5,7 les émissions de CO2 entre 2015 et 2050 – soit un passage de 458 à 80 millions de tonnes par an. Dans ce contexte, les transports devraient atteindre un niveau d'émission de carbone quasi nul, ce qui sous-entend une métamorphose complète du secteur des transports. Depuis les années 1960, la demande de transport est le principal facteur d'évolution des émissions de CO2 du secteur (Bigo, 2020b). Par le passé, les courbes d'évolution du CO2 et de la demande sont restées proches sur l'ensemble de la période, avec un nombre de kilomètres parcourus multiplié par 4,7, pour des émissions de CO2 qui ont été multipliées par 4,2 entre 1960 et 2017 (Figure 1 : Évolution des émissions de CO2 du secteur des transports en lien avec l'évolution de la demande de transport (Bigo, 2020b)).

[1] Citation dans : Bellon, A. Robert, A-C. 2020. « La Ve République en coma politique. » Le Monde Diplomatique, 793, Avril 2020, p.1

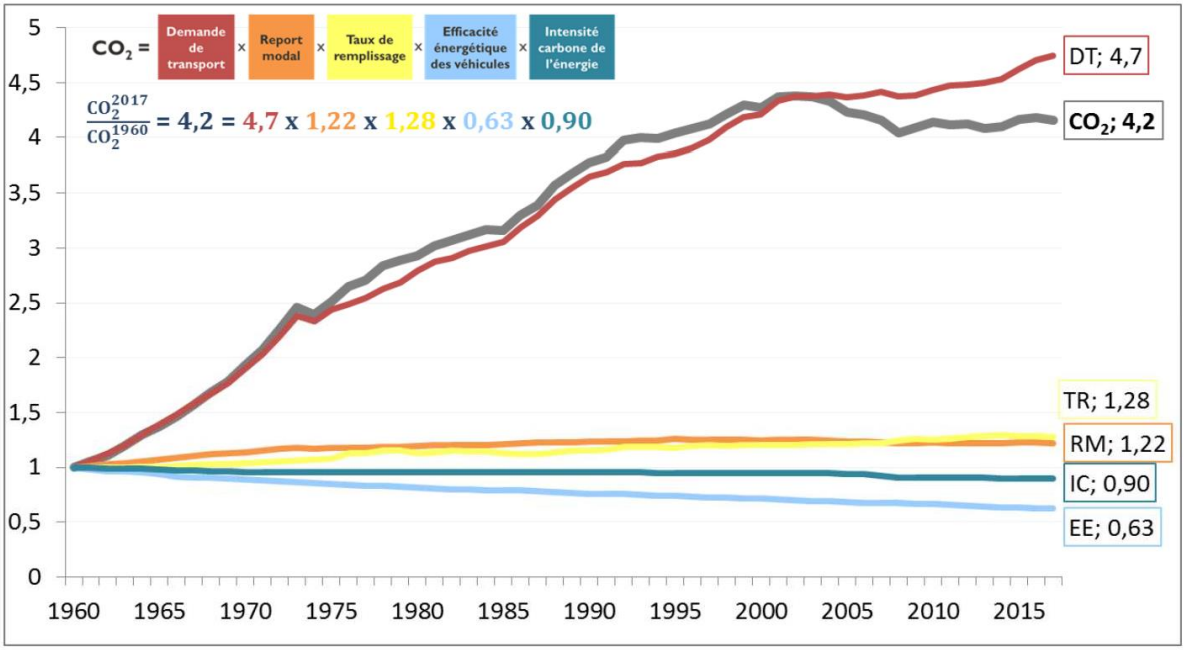

Figure 1 : Évolution des émissions de CO_2 du secteur des transports en lien avec l'évolution de la demande de transport (Bigo, 2020b)

Historiquement, l'accélération de nos mobilités a rimé avec augmentation de la demande et hausse des émissions (Figure 2 : Évolution historique de la vitesse, de la demande et des émissions individuelles de CO_2 du secteur des transports 1960-2050 (Bigo, 2020b)). Pour atteindre la neutralité carbone dans seulement 30 ans, peut-être serait-il raisonnable, voire urgent, de… ralentir ?

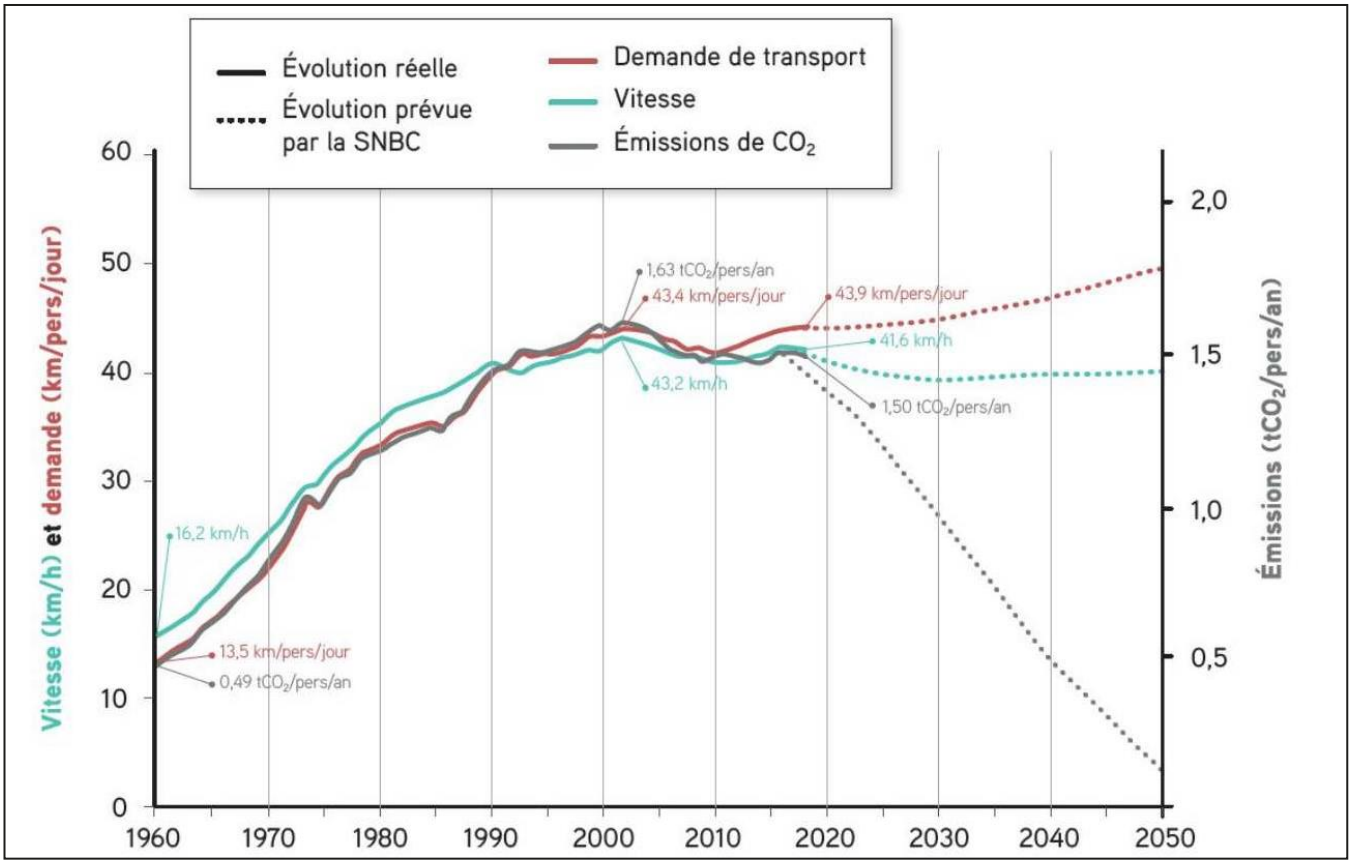

Figure 2 : Évolution historique de la vitesse, de la demande et des émissions individuelles de CO_2 du secteur des transports 1960-2050 (Bigo, 2020b)

Il y a 200 ans, les Français parcouraient 4 à 5 kilomètres par jour, soit 10 fois moins qu'actuellement (Ollivro, 2006), et la marche dominait largement les déplacements. Si le nombre de déplacements par jour et par personne est resté stable (entre 3 et 4), la distance moyenne des déplacements a été multipliée par 10. En parallèle, la durée quotidienne consacrée au déplacement est restée relativement stable au cours du temps et dans diverses régions du monde ; de l'ordre d'une heure de transport par jour selon la « loi » connue sous le nom de « conjecture de Zahavi » (Roth et Zahavi, 1981). La multiplication des distances par 10 a été permise par une augmentation des vitesses moyennes à peu près équivalente. Aujourd'hui, le nombre de kilomètres parcourus est donc dix fois plus élevé qu'il y a 200 ans, ce qui a de forts impacts sur la localisation des activités qui peuvent être de plus en plus distante les unes des autres et sur l'organisation des territoires. La vitesse des transports est donc une condition majeure d'augmentation du nombre de kilomètres parcourus, et par voie de conséquence d'émissions de CO_2.

L'analyse de la vitesse moyenne des déplacements sur la période 1960-2017 en France (Bigo, 2020b) donne à voir les différents facteurs explicatifs de son évolution au cours du temps. Cette entrée permet d'identifier aussi bien les leviers d'une accélération que d'un ralentissement des déplacements.
L'effet de diffusion des modes rapides a eu un impact majeur, en particulier entre 1960 et 1980. Durant ces deux décennies, le report modal massif de la marche vers la voiture a entraîné une hausse de la vitesse moyenne d'environ 1 km/h par an portée par la diffusion de l'automobile, de ses usages et des infrastructures qui permettent de l'utiliser (notamment les autoroutes). La hausse de la vitesse moyenne des déplacements a toutefois été stoppée au tournant des années 2000 par la mise en place des radars automatiques dont la visée était avant tout sécuritaire pour faire diminuer la mortalité routière. En effet, les vitesses pratiquées se sont abaissées de 7 km/h sur les routes limitées à 90 km/h ou plus entre 2002 et 2005[2]. Cette évolution a suffi à faire chuter la vitesse moyenne de l'ensemble des déplacements de presque 4 %. Si l'on reconnaît que la décélération forcée a contraint les usagers à réduire le nombre de kilomètres parcourus afin de préserver leurs temps de transport, on peut raisonnablement penser que cette baisse de vitesse a eu un impact sur la baisse du nombre de kilomètres parcourus évoquée plus haut, même si la transition écologique et la baisse des niveaux d'émissions n'était clairement pas, à la base, les principaux effets recherchés de ces politiques (qui étaient plus la baisse de la mortalité routière et la fluidification des réseaux viaires pour les territoires

[2] Source : Observatoire des vitesses. https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/etudes-et-recherches/comportements-en circulation/observations/observatoire-des-vitesses.

les plus denses comme Paris, lors du passage du périphérique de 80 à 70 km/h[3]). Aujourd'hui ces politiques de réduction de vitesse de circulation sur les réseaux restent associées à des ambitions sécuritaires mais sont de plus en plus liées à une volonté de réduire drastiquement les pollutions associées au trafic routier, notamment en termes d'émission. Ainsi la Mairie de Paris envisage précisément pour ces raisons de diminuer la vitesse sur le boulevard périphérique à 50km/h (au lieu de 70).

Ainsi, de nombreuses mesures de transition énergétique pourraient s'appuyer sur une baisse des vitesses moyennes, c'est-à-dire une baisse des distances de déplacements par personne. Le report modal, de la voiture en ville vers la marche et surtout du vélo contribuerait par conséquent à la décarbonation des transports par une forme de ralentissement. Le développement des infrastructures cyclables 19 et des zones piétonnes 20 semblent aller dans ce sens.
A propos des infrastructures de transports rapides, d'après Aurélien Bigo (2020b), une des mesures les plus efficaces à court terme serait de baisser la vitesse sur les autoroutes : la baisse de consommation par kilomètre serait de l'ordre de 17 % pour les véhicules thermiques et de 24 % pour les véhicules électriques avec un passage de 130 à 110 km/h. Une telle mesure toucherait davantage les ménages plus favorisés pour des trajets non contraints, ce qui la rendrait potentiellement plus acceptable socialement que le passage aux 80 km/h. Par ailleurs, cette baisse fournirait une incitation à privilégier le train pour les trajets longue distance. A noter aussi qu'en ville, les zones à 30 km/h se développent depuis plusieurs années, ralentissant le trafic motorisé au profit des modes alternatifs (Godillon, 2018).

2.2.3. Valeur du temps : vitesses des déplacements et salariat

La perspective d'une réduction des vitesses de déplacement demande néanmoins d'être confrontée aux aspirations et aux marges de manœuvre dont disposent les ménages dans la structuration de leur vie quotidienne et notamment professionnelle. En effet, si les individus sont prêts à se déplacer moins loin suite à une diminution des vitesses, dans le cadre de leur travail, ils restent dépendants de l'ordre économique et des contraintes imposées par leur employeur. Par exemple, dans le cas d'un commercial, on peut tout à fait imaginer que, pour maintenir des niveaux de vente et de marge, il serait contraint de se rendre chez le même client situé maintenant à 1h15 de route alors qu'il était à 1 heure de route avant la limitation des vitesses. En partant du principe d'une redistribution des gains et des pertes de productivité, une diminution de la vitesse de circulation et donc une augmentation du temps nécessaire pour accéder à tel ou tel client sous-entend que ce salarié idéal-typique passerait 30 minutes supplémentaires (aller-retour) au travail pour la même marge et donc le même salaire ? Pour en revenir à l'aspiration à la décélération, il n'est donc pas sûr que les ménages aient envie ou aspirent à ce type de décélération. Si l'on souhaite réfléchir à la question des rythmes de déplacements, des rythmes de vie et plus généralement de la vitesse, il est impossible d'ignorer ses relations avec la question du travail et du salariat.

Dans la littérature en transport, le temps de déplacement, n'a eu une valeur et un coût que parce qu'il peut être rapporté au temps perdu qui n'est pas consacré au travail. Le temps de déplacement représente un coût d'opportunité. Il correspond au fait de ne pas pouvoir travailler lorsqu'on se déplace et donc de ne pas pouvoir percevoir son salaire. Une heure de déplacement coûte une heure de salaire ; réciproquement un gain de temps de transport d'une heure pour une personne fait donc gagner une heure de salaire à l'individu et à la collectivité. Par conséquent, il est important de revenir sur cette conception salariale de la valeur du temps afin de comprendre comment les avantages de la vitesse sont perçus dans le domaine de la recherche sur les mobilités. En socio-économie des transports, le temps de déplacement et la vitesse qui y est associée sont des variables essentielles du « coût généralisé » du déplacement. Le coût généralisé est composé de la valeur (monétarisée) du temps passé à se déplacer, et le prix que l'individu paie pour ce déplacement.

Coût généralisé (en EUR)
=
[Valeur du temps (en EUR/h) × durée du déplacement (en h)]
+
Coût du déplacement (en EUR).

Le coût généralisé est un outil conceptuel qui sert, entre autres, à modéliser les choix de déplacement. Pour une même origine-destination, il permet par exemple de décrire les arbitrages effectués par les individus entre un déplacement relativement lent et peu coûteux, et un déplacement relativement rapide et plus coûteux. Dans une logique de concurrence modale, il permet par exemple de savoir quelle sera la part de voyageurs qui empruntera un train Intercités relativement lent et peu onéreux entre Paris et Toulouse et la part qui empruntera l'avion plus cher et plus rapide. Par ce biais, il sert aussi à évaluer l'intérêt de la construction d'infrastructures rapides (Adoue, 2016). Pour

[3] http://www.paris.fr/pages/periph-a-70-km-h-moins-d-accidents-de-bruit-et-de-pollution-2125#:~:text=Il%20y%20a%20un%20an,contre%2080%20km%2Fh%20auparavant.

faciliter la comparaison de l'utilité de projets par les pouvoirs publics, des valeurs tutélaires du temps sont définies. En France, la valeur du temps est établie sur la base de valeurs préexistantes « *pour des raisons de commodité* » (Boiteux, 2001). Les valeurs du temps tutélaires en milieu urbains dans le rapport Boiteux II (2001) se réfèrent à la valeur que représente l'individu pour la société en tant que salarié, c'est-à-dire son salaire brut. Même si les valeurs proposées sont différenciées en fonction des motifs de déplacement, celles-ci restent rattachées à la valeur de l'individu dans le monde professionnel même lorsque que son déplacement n'a rien à voir avec son travail. En Île-de- France, où les salaires sont plus élevés que dans le reste du pays, la valeur ou le coût d'une heure de déplacement correspond au salaire horaire médian, soit 12,6 EUR (Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, 2013).

En Allemagne et en Grande-Bretagne, par rapport aux autres motifs, la valeur des gains de temps de transport est considérée comme deux fois plus élevée pour des déplacements professionnels (Worsley et Leung, 2019), ce qui révèle bien la vision productiviste des enjeux relatifs aux vitesses de déplacement. Il est admis que, dans leurs comportements de mobilité, les individus vont chercher à maximiser l'utilité de leur déplacement. D'après la théorie microéconomique, cela revient à minimiser le coût généralisé des déplacements tout en cherchant à accéder à un maximum d'opportunités – au premier rang desquelles le travail. Pour que le déplacement constitue un bénéfice net pour la société, il convient donc de maintenir le niveau d'accès aux emplois, soit en rapprochant les individus des emplois, soit en les déplaçant plus rapidement vers les opportunités de travail (Lyons, 2005).
La valeur du temps révèle les arbitrages de déplacement qui sont effectués par les individus : un arbitrage entre le temps alloué au travail et le temps alloué aux déplacements. En d'autres termes, la valeur (monétarisée) du temps dévoile ce que les individus sont prêts à payer (à céder de leur salaire) pour gagner du temps dans leurs déplacements.
A cet effet, la socio-économie des transports présuppose que les individus ont une préférence pour la vitesse et cherchent à minimiser leur temps de déplacement pour pouvoir consacrer davantage de temps au travail. Dans les processus d'évaluation socioéconomique, cela résulte en une préférence pour les projets de transport tournés vers l'augmentation de la vitesse de déplacement (Zachariou, 2020). Il est d'ailleurs précisé en introduction du Chapitre II du Rapport Boiteux II (2001) que « *les gains de temps sont des motivations majeures des investissements de Transport, et leur valorisation représente un enjeu fondamental du calcul de la rentabilité de ces investissements* ».

Ainsi, d'après la socio-économie des transports, les gains de vitesses fournissent un supplément d'utilité aux individus au travers du temps « libéré » pour travailler plus et donc produire à la fois plus de profit et percevoir plus de salaires. Selon ce paradigme, on comprend à nouveau, mais simplement avec une entrée plus institutionnalisée, pour quelle raison l'accélération des déplacements, plutôt que de faire gagner du temps libre aux individus, conduit à toujours plus de travail et les fait donc tendre vers le surmenage. A l'échelle collective, on comprend comment l'accélération des déplacements est pensée comme un moteur de l'accumulation des profits et donc de la croissance.
A l'inverse, en projetant ces interrelations aux ambitions de ralentissement des vitesses de déplacement et de décélération des rythmes de vie, ces dernières ne sont envisageables que si l'on accepte de rompre avec le principe actuel d'utilité supérieure de l'argent et de la croissance. Collectivement, d'autres modalités de création de richesse sont à imaginer, autres que celles qui se rapportent à l'augmentation des vitesses de production, à la productivité, au PIB. Individuellement, l'aspiration à la décélération des rythmes de vie, au ralentissement des déplacements ne pourrait décemment prendre forme que si des formes de vie quotidienne libérées, ou, *a minima*, un peu plus éloignées de la conception économique du temps salarial sont possibles.

2.3. L'aspiration au ralentissement : définition, concrétisation, et moyens mis en œuvre

Après avoir décrypté les interrelations qui se nouent entre l'accélération des rythmes de vie, la vitesse des déplacements et la transition écologique, nous pouvons à présent tenter de comprendre de façon plus précise quel(s) sens donner à « l'aspiration à la décélération des rythmes de vie ». Deux entrées sont privilégiées. La première se place du point de vue des ménages et sonde comment cette aspiration est formalisée, justifiée et décrite dans la « parole citoyenne ». Le second interroge comment l'aspiration à la décélération des rythmes de vie est pensée par les acteurs des politiques d'aménagement et de mobilité ? Concrètement, les collectivités répondent-elles ou non à cette demande sociale. Si oui de quelle manière, par quels types de politiques de mobilité et d'aménagement ?

2.3.1. L'aspiration à la décélération du point de vue des ménages

Aujourd'hui, la problématique de « l'accélération du temps » est fréquemment placée au cœur des préoccupations des occidentaux lorsqu'ils parlent de leurs modes de vie (Descarrega et Moati, 2016). Tout irait plus vite, de la vitesse de nos déplacements, à celle de la transmission d'informations en passant par celle de la production de richesse (la productivité).
En moyenne ce sont à peu près 20% des populations enquêtées aux échelles nationales qui déclarent avoir le sentiment d'être toujours débordés (Garhammer, 1998 ; Robinson et Godbey, 2010 ; Rosa, 2010 ; Sullivan et Gershuny, 2018). En France, la méthodologie d'enquête est différente. Il est demandé aux individus s'ils ont le

sentiment de ne pas « *avoir le temps, en dehors de leur travail et de leurs activités à la maison, de participer aux activités extérieures qu'ils souhaitent* », alors que dans les autres pays, il est demandé si les individus ont *« toujours le sentiment de manquer de temps »*.

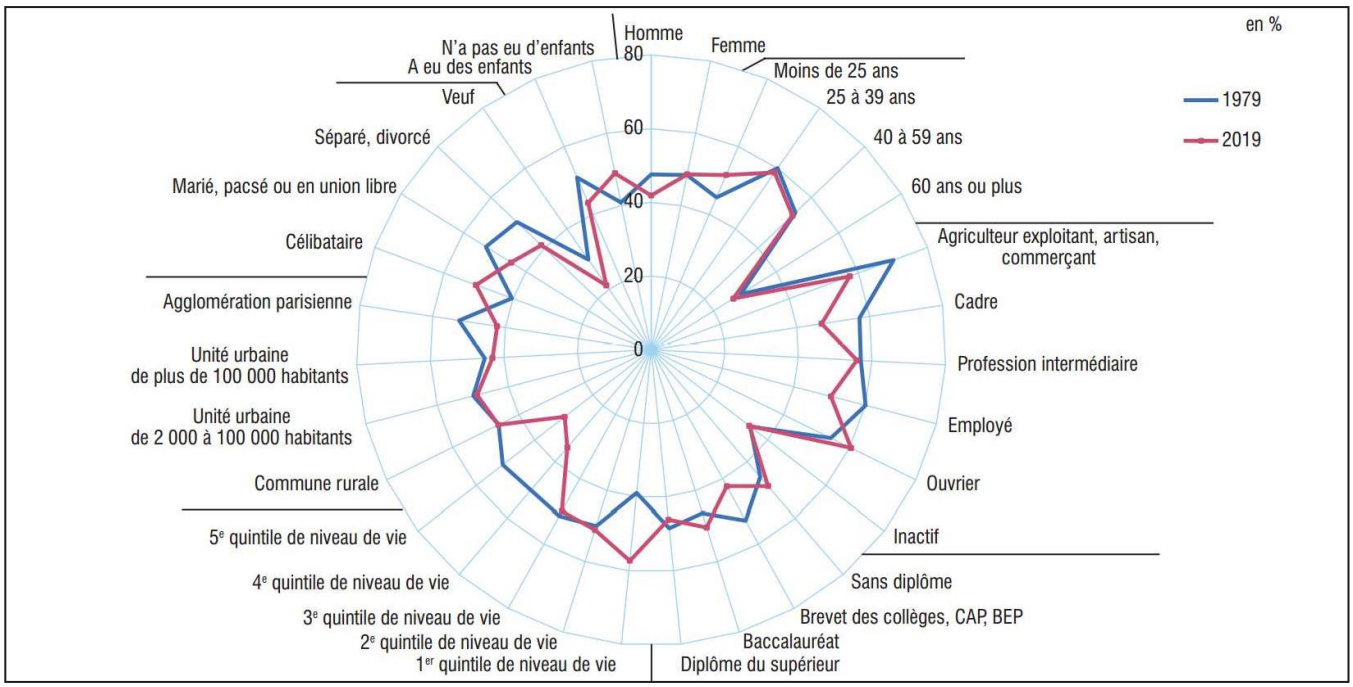

Figure 3 : Sentiment de ne pas avoir le temps de participer aux activités extérieures en 1979 et 2019 selon les caractéristiques sociodémographiques.
Lecture : en 2019, 49 % des femmes et 42 % des hommes ont le sentiment de ne pas « avoir le temps, en dehors de leur travail et de leurs activités à la maison, de participer aux activités extérieures qu'ils souhaitent ».
Champ : France métropolitaine, personnes âgées de 18 ans ou plus.
Source : Crédoc, enquêtes Conditions de vie et aspirations, 1979-2019

En comparant les résultats issus de ces deux méthodes d'enquêtes différentes, il est intéressant de noter qu'ils mènent à des conclusions diamétralement opposées sur les catégories de populations qui seraient les plus touchées par le sentiment de manque de temps. Cela provient certainement du fait que ce n'est pas le même « manque de temps qui est investigué ». Dans les enquêtes étrangères, étant donné qu'ils réalisent objectivement et en moyenne un plus grand nombre d'activités au quotidien, les enquêtés qui déclarent un sentiment généralisé de manque de temps sont plutôt les parents de jeunes enfants, les cadres, les plus diplômés, les urbains et de manière générale les femmes. Dans les enquêtes françaises sur le sentiment de ne pas pouvoir réaliser d'activités en dehors du travail et de la sphère domestique, on pourrait dire que ce sont plutôt les catégories inverses (célibataires, ouvriers, bas revenus, ruraux) qui se distinguent en termes de manque de temps. En fait, les cadres, les parents de jeunes enfants, les urbains, etc. réalisent souvent un plus grand nombre d'activités en dehors du travail – ce qui à la fois participe de leur sentiment d'être toujours débordé et de manquer de temps (étudié dans les enquêtes étrangères) – et à la fois d'un sentiment de « satisfaction » quant à la quantité d'activités qu'ils peuvent réaliser en dehors du travail (étudiée dans les enquêtes françaises). A l'inverse, les ouvriers, les célibataires, les bas revenus, les ruraux réalisent souvent moins d'activités en dehors du travail – ce qui à la fois participe de leur sentiment d'être moins débordé et de moins manquer de temps (étudié dans les enquêtes étrangères) – et à la fois d'un sentiment « d'insatisfaction » quant à la quantité d'activités qu'ils peuvent réaliser en dehors du travail (étudiée dans les enquêtes françaises). On comprend alors in fine que dans le cas français en 2019, à partir de la méthodologie d'enquête adoptée par le Crédoc, ce ne sont pas tant les cadres que les ouvriers, pas tant les Parisiens que les ruraux, pas tant les hauts revenus que les faibles qui déclarent « manquer de temps ». Enfin il est intéressant de constater que, dans une perspective diachronique, ces constats ont émergé dans le cas français sur la période récente. En 1979, le sentiment de manque de temps pour réaliser des activités en dehors du travail correspondait plus nettement à des catégories de population que l'on retrouve dans le sentiment d'être toujours débordé et de manquer de temps : cadres, urbains, parents, etc.

Parmi les explications de ces évolutions (Mansencal *et al.*, 2019), on peut évoquer la hausse relative du niveau de vie des retraités sur la période, ainsi que l'intensification du travail et le développement des horaires atypiques (travail de nuit, du dimanche, etc.) (Raffin et Yildiz, 2019), la multiplication des contrats courts (Milin, 2018) qui compliquent la situation des plus modestes, oblitérant de fait la qualité de leur temps disponible hors travail. À l'inverse, les plus favorisés se saisissent plus volontiers des opportunités offertes par la numérisation de la société et de l'accès facilité à davantage de services.

Il existe donc une grande diversité dans les manières de décrire et de comprendre le sentiment de manque temps qui caractérise les populations occidentales. Et, de la même façon, lorsqu'on s'intéresse aux aspirations, désirs et solutions qui sont mis en œuvre pour faire face à « l'accélération des rythmes de vie » et au sentiment de manque de temps associé, on observe que cela ne se concrétise que très rarement par des projets ou des techniques uniformes de « décélération des rythmes de vie ». Une recherche financée par le Forum Vies Mobiles en 2016 (Garcia *et al.*, 2017) a permis de fournir des éléments de réponse exploratoire sur la façon dont les ménages formalisent leurs aspirations à la décélération des rythmes de vie. La synthèse que nous proposons, s'appuie en partie sur les résultats de l'enquête qualitative issue de cette recherche et partie sur la littérature traitant des mouvements Slow (Diestchy, 2016a).
Le recours à la dénomination slow traduit un ensemble polysémique de termes. En effet, d'après Mireille Diestchy (2016a) qui a longuement étudié les mouvements Slow (Slow food, *Cittàslow*, Slow education, Slow science, slow management…), le terme slow est abondamment utilisé par les acteurs concernés, mais sans être aucunement défini. Il renvoie tout aussi bien aux valeurs comme la convivialité, la solidarité, le plaisir qu'à des adjectifs et qualificatifs divers (bon, propre, juste, l'écologie, la qualité, le calme, l'équitable, etc.).
Mais l'ambiguïté et à la polysémie de la terminologie « slow » n'est pas nécessairement un handicap pour le label. Elles participent sans nul doute de son succès, car de cette façon, le mouvement a l'avantage de faire écho à de multiples aspirations.
En fait, dans leur traduction concrète, les mouvements Slow sont bien autre chose qu'un anglicisme signifiant « lenteur » ou « ralentissement », plus qu'une aspiration au ralentissement, ils traduisent la volonté de prendre le pouvoir sur les rythmes contemporains, individuels et collectifs et de choisir ainsi les modalités de vécu du temps quotidien (Diestchy, 2016b). De manière générale, les adhérents aux mouvements Slow recherchent plutôt la maîtrise de leurs rythmes personnels que le ralentissement de leur rythme de vie ou la diminution du nombre d'activités réalisées au quotidien (Godillon *et al.*, 2015). Les individus élaborent des stratégies en accélérant parfois, pour mieux ralentir ensuite. Théoriquement, cela signifie que le contrepoint du sentiment « d'accélération des rythmes de vie » ne serait pas la décélération, mais le loisir compris comme un libre usage du temps dans son contenu et dans son rythme (Bouton, 2013).

D'un côté, l'aspiration à la décélération des rythmes de vie pourrait correspondre à une demande de conciliation et d'une meilleure coordination des temps individuels avec un ordre temporel collectif établi (culte de la vitesse et de l'optimisation du temps) ; il s'agirait alors pour les individus de gagner des marges de manœuvre de choix individuel pour négocier leur agenda individuel avec l'ordre temporel économique. Ce modèle-là tend par exemple vers la flexibilisation des horaires de travail, l'élargissement des horaires d'ouverture des commerces et des services publics, la disponibilité d'informations en temps réel pour ajuster son agenda de façon souple…
D'un autre côté, l'aspiration à la décélération des rythmes de vie pourrait correspondre ou en tout cas nécessiter de remettre en question l'ordre temporel collectif, c'est-à-dire le principe d'accélération de la circulation des biens, de capitaux et de personnes (Harvey, 1991). Cet axe d'orientation part du constat que l'ordre temporel économique est producteur de trop fortes externalités négatives, obstruant alors les possibilités de conciliation entre les rythmes économiques et les aspirations en termes de futurs modes de vie des ménages. D'une certaine manière, dans cette perspective, la thèse soutenue est que si l'on reste dans le culte de la rapidité, il n'est en fait tout bonnement pas possible de réajuster et de choisir une façon « alternative » de coordonner les diverses activités de la vie quotidienne. Il faudrait alors de toute façon s'attaquer au culte économique de la vitesse, sans quoi les gains de marge de manœuvre et de flexibilité seraient réinvestis dans des sphères d'activités (rapides et vides de sens) restant insatisfaisantes pour les individus et pour la société dans son ensemble (Rosa, 2010). Ainsi, sans être forcément le but à atteindre, l'allègement des programmes d'activités quotidiens et la lenteur des déplacements seraient un préalable nécessaire pour redonner la possibilité aux individus de choisir plus librement leur temps.

2.3.2. L'aspiration à la décélération : une demande sociale mobilisée par les collectivités ?

Que l'aspiration à la décélération des ménages corresponde à une volonté de pacifier leurs rythmes de vie, de diminuer un sentiment de manque de temps ou plus simplement d'aller moins vite, cette aspiration est saisie par les collectivités et pouvoirs publics de différentes manières, qui font référence plus ou moins explicitement au ralentissement. Des bureaux des temps aux *Cittàslow*, la décélération renvoie principalement aux modes de vie et peu à des considérations de transports et en particulier à la vitesse de circulation sur les réseaux, dont la mobilisation est surtout liée à des motifs de sécurité routière.

2.3.2.1. Les politiques temporelles et les Bureaux des Temps : la décélération par le biais de l'autonomisation temporelle

À partir des années 1990, apparaît un mouvement cherchant à développer une dynamique de régulation des rythmes urbains par le biais d'une plus grande autonomisation temporelle des citadins, c'est-à-dire une plus grande liberté donnée aux citoyens pour coordonner leur rythme personnel avec le tempo collectif.
Les « politiques temporelles » ont formulé l'hypothèse que le temps deviendrait la nouvelle variable d'ajustement des politiques urbaines et qu'elles contribueraient à la résolution de la plupart des problèmes urbains (transports, inégalités, conciliation de la vie professionnelle et familiale, etc.). Ce mode de régulation urbaine, piloté par une poignée de chercheurs en sciences sociales, s'est employé à peser sur la décision publique. Les politiques temporelles sont d'abord venues d'Italie, avec la loi 142 (1990) qui autorise les villes à s'auto-organiser, par exemple sous la forme des « tables quadrangulaires » ou des Bureaux des Temps (dans 150 villes), puis avec la loi Turco (2000) permettant aux villes de légiférer pour coordonner les horaires d'ouverture de l'ensemble des services publics (crèches, transports, bibliothèques, etc.). Dans la plupart des pays européens, des expérimentations similaires de régulation des rythmes urbains ont été menées. En France, les expérimentations et réflexions relayées par la DATAR (DIACT), ont connu des applications dans une dizaine de collectivités locales. Ces travaux et ces expériences ont fait l'objet de nombreux rapports, publications et ouvrages (Boulin, 2008 ; Royoux et Vassalo, 2013).
Mais ce mouvement semble s'essouffler, car il fait face à une contradiction interne dans les objectifs qu'il poursuit : la difficulté à conceptualiser le temps comme ressource soumise à la régulation et l'intérêt collectif.
Si, dans leurs intentions, les Bureaux des Temps visent la conciliation et la coordination des temps sociaux avec les temps gérés par l'individu, ils font face à une impasse conceptuelle dans la définition de leurs objectifs. La façon dont les collectivités arrangent les temps de l'individu avec les temps de la société s'insère dans le cadre du paradigme économique de la conceptualisation du temps. Le temps individuel n'a en fait pas la possibilité d'être négocié avec le temps collectif.
Par exemple, face au développement des horaires atypiques et à une forme d'accélération et d'intensification du travail, les villes françaises bénéficiant de Bureaux des Temps ont été parmi les premières à proposer des services de crèches aux horaires étendus. De la même façon, que cela soit en élargissant les horaires des services municipaux ou en flexibilisant les horaires de travail pour étaler les pointes, la régulation territoriale ne donne qu'en apparence plus de marges de manœuvre aux individus pour gérer le rythme de leurs activités quotidiennes. Elle n'offre non pas la possibilité aux individus de négocier le rapport entre leur temps personnel et le temps collectif accéléré de l'entreprise - mais simplement de s'accommoder avec plus de facilité d'un rythme collectif de travail qui reste problématique et indiscuté.
Conséquemment, les politiques temporelles n'ont pas vraiment la faculté d'agencer temps individuel et temps collectif sans les opposer et sans les hiérarchiser. Ici, la prétendue conciliation entre les rythmes imposés par la société et les rythmes désirés par les individus ne prend pas réellement les contours d'une négociation bilatérale, où aspirations individuelles et normes temporelles pourraient être discutées de concert.
Il manque certainement à ces politiques locales une lecture sociologique de l'agencement des temps quotidiens – entre temps personnel et temps collectif (Pradel, 2010). Cet agencement devient compréhensible si on admet que les activités de la vie quotidienne (comme la dépose des enfants à la crèche) se positionnent à mi-chemin entre la recherche d'individualisation et la nécessité d'un vivre-ensemble urbain cimenté par l'existence de normes temporelles, comme le culte de la vitesse.
Tout l'exercice réside alors dans le fait de savoir dans quelle mesure l'adhésion au ciment des normes temporelles de la vitesse relève d'un processus choisi ou subi. En reprenant la grille de lecture rythmanalytique d'Henri Lefebvre et Catherine Régulier, cela revient à se demander : « Dans cette insertion des rythmes du « soi » dans les rythmes de « l'autre », quelle est la part de séparation radicale et des compromis, de la tolérance et de la violence ? » (Lefebvre et Régulier, 1986, p.107)

2.3.2.2. L'apaisement des rythmes urbains au sein des *Cittàslow* : contre la « macdonaldisation du monde », la lenteur comme projet écologique

Au cours des dernières décennies, les chercheurs en sciences sociales ont plutôt déployé la question de l'accélération des rythmes de vie face aux grandes villes, a priori plus touchées par la mondialisation et l'évolution technologique, toutes deux synonymes d'accélération (Panait, 2012). Pourtant, ces changements propres aux différentes périodes de la modernité soulèvent des défis en termes de cohésion sociale et économique, aussi bien pour les régions métropolitaines que les petites villes. Les petites villes sont aussi confrontées au défi de s'engager dans la compétitivité à l'échelle mondiale. En ce qui concerne les petites villes, le processus de mondialisation a surtout eu pour conséquence de perturber les économies locales, les pratiques sociales et culturelles locales, et une tendance à l'homogénéisation des lieux - la perte du caractère local au profit de lieux internationaux, à l'apparence similaire (Mayer and Knox, 2010). Pour répondre à l'émergence de ces problématiques, de nombreux mouvements s'appuyant sur des initiatives locales et citoyennes ont pris forme depuis le début des années 1990. Une partie de ces mouvements venant « d'en bas » vise à augmenter la durabilité, l'habitabilité et la qualité de vie dans les petites villes.

L'un de ces mouvements est le mouvement *Cittàslow*, ou l'organisation Slow Cities. Le réseau international des *Cittàslow*, littéralement " villes lentes ", est issu du Slow Food, fondé en 1986 dans le Piémont en Italie. Ce mouvement met en avant une forme de décélération des rythmes de vie dans le sens où il semble s'opposer à l'ordre temporel collectif et mettre nettement en avant l'émancipation et le plaisir du « temps retrouvé » pour les individus (Mallet, 2014). Ce mouvement promeut le plaisir de manger et certaines formes d'agriculture, de production artisanale, d'approvisionnement et les traditions culinaires. Ils organisent régulièrement des manifestations en ce sens. Devenu international dès 1989, on comptabilise environ 100 000 membres dans 130 pays. Il est né en opposition frontale au fast-food. En ce sens, il représente l'"expression de l'inquiétude pour un système qui ne vit que par l'accélération de son mouvement" (Buclet, 2011, p.196).

Le réseau *Cittàslow* a été construit sur les mêmes bases que Slow Food, mais vise à appliquer ces préconisations afin de contrecarrer les problèmes d'accélération des rythmes de vie induits par l'urbanisation moderne. A leur manière, les *Cittàslow* déclarent aussi agir contre la "mcdonaldisation" de la société et le rythme de vie accru que cette dernière favorise. Les Slow Food et Slow Cities sont animés par la lutte contre la mondialisation et les grandes entreprises et pour les cultures locales et traditionnelles, le plaisir et la convivialité. Dans leur domaine, les Slow Cities prônent l'authenticité au détriment de la normalisation, l'individualité au lieu des franchises, le silence au lieu du bruit, les arbres au lieu de béton, et des pistes cyclables au lieu de parkings (Grzelak-Kostulska et al., 2011).

En octobre 1999, Paolo Saturnini, le maire de Greve-in-Chianti, une petite ville de Toscane, a organisé une réunion avec trois autres maires, d'Orvieto, Bra et Positano. Cette rencontre a abouti à la mise en place des principaux attributs de la Città Lente, ou organisation *Cittàslow*. Ces petites villes étaient déjà membres de Slow Food, et les principes du Slow Food ont donc été les principaux points de départ pour envisager une ville lente, qui offrirait un environnement dans lequel les résidents vivraient en harmonie avec la nature (Mayer and Knox, 2009)

L'objectif plus global de l'organisation Slow Cities est donc de créer un réseau de villes et de maires qui s'engagent fortement à améliorer et à maintenir la qualité de vie et le patrimoine culturel de ses villes membres.

Seules les villes de moins de 50 000 habitants peuvent obtenir l'obtention du label, et si elles respectent certains critères. Ceux-ci se rapportent à 6 domaines : la politique d'infrastructure, le développement local et la protection de la biodiversité, le tourisme durable et l'hospitalité, la conscience citoyenne et sociale. Concrètement, la lenteur urbaine implique l'éloignement des voitures du centre-ville, un développement des transports alternatifs, des rues piétonnes, la suppression de places de parking, l'augmentation du nombre de terrasses de cafés, de bancs, la favorisation des circuits-courts d'approvisionnement, la revitalisation du centre historique, la présence d'espaces verts et de loisir, un étalement urbain réduit, le développement des commerces de proximité, etc. (Mallet, 2014)

Ainsi, "Pier Giogio Olivetti, directeur de *Cittàslow*, s'efforce de briser l'image négative qui colle à l'idée de lenteur. Il milite pour que l'on « gouverne le temps au lieu d'être gouverné par lui" (Chapelle, 2011, p. 25). Les mouvements slow peuvent ainsi être compris comme une résistance politique au dictat des temps rationalisés et homogénéisés produit par la mondialisation et l'urbanisation. En reprenant les grandes lignes de la philosophie Slow Food, les Slow Cities clament que : « la lenteur est (...) une sorte de manifeste qui s'oppose au système de valeurs dominant et réaffirme l'importance d'autres dimensions de la vie au-delà du travail et de la productivité ». En clair, la lenteur peut être essentielle au développement personnel, au bien-être et à la productivité.

Dans le discours et la philosophie prônée, le label *Cittàslow* se positionne de façon assez claire dans une perspective de décroissance et de remise en question du modèle productiviste. Le label semble donc répondre (est-ce de façon volontaire ou fortuite ?) à une des formes les plus prononcées d'aspiration à la décélération des rythmes de vie. Seulement, à la lumière de la littérature existante sur le sujet, il n'est pas aisé de savoir comment ses intentions sont pragmatiquement mises en œuvre. Avec quel type de politiques de mobilités et d'aménagement, peut-on proposer une structuration du territoire qui ne se bâtisse pas autour du modèle productiviste et du paradigme d'optimisation du temps ? Une bonne partie de nos investigations dans les *Cittàslow* italiennes visera à répondre à ce type d'interrogations. De premiers éléments de réponses seront apportés dans les parties 3.3 et 3.4 de ce rapport de mi- parcours.

2.3.2.3. Le « chronoaménagement » : agir sur les vitesses pour freiner l'augmentation des distances parcourues et l'accélération des rythmes de vie ?

D'autres initiatives en faveur du ralentissement sont prises dans le domaine de l'urbanisme et la planification. A l'inverse d'autres collectivités ont engagé ou projettent d'engager des actions visant à réduire les vitesses de déplacement, mais situent cette démarche plutôt dans une dimension techniciste de l'aménagement du territoire. En particulier, la critique de l'usage généralisée de la voiture particulière amène à promouvoir les modes de déplacement lents, telles que la marche à pied ou l'utilisation du vélo, et à instaurer des limitations de vitesse en ville (zones 30, espaces partagés, par exemple) (Wiel, 1999). Dans ces cas, le ralentissement des vitesses de circulation ne dialogue pas avec des objectifs sociétaux de décélération des rythmes de vie, et les actions restent en général cloisonnées au sein de la sphère de l'ingénierie des transports. C'est par exemple le cas de Berlin, ou encore Paris lors de pic de pollution.

En France, l'agglomération grenobloise innove en mettant en place un "chronoaménagement" (Offner, 2018 ; Genre-Grandpierre, 2007 ; Zhuo, 2007) de ses autoroutes de façon pérenne au milieu des années 2000 . De cette façon on

peut donc dire qu'ils se sont préoccupés précisément de la dimension temporelle de leur politique d'aménagement. Ce « chronoaménagement » vise à limiter la périurbanisation en augmentant les temps de parcours. Il se base sur le fait que l'augmentation de la vitesse des déplacements automobiles a permis l'étalement urbain. Ainsi le passage d'une limitation de la vitesse réglementaire sur autoroute de 110 à 70 km/h autour de Grenoble devrait permettre d'augmenter les temps de parcours et autoriser l'enrayement du processus de périurbanisation. Il s'appuie sur la loi de Zahavi selon laquelle les budget-temps de déplacement restent constants malgré l'augmentation des vitesses de déplacement et des distances domicile-travail.
Or, Géraldine Pflieger, qui a participé au débat sur l'élaboration de ce projet et a été interviewée par Sandra Mallet (2014), rappelle que "tout ingénieur en transport confirmerait que la réduction de la vitesse autorisée permet d'améliorer la fluidité du trafic autoroutier, en particulier aux heures de pointe, et pourquoi pas de résorber les bouchons.". Cela signifie que la diminution de la vitesse réglementaire peut amener à une augmentation de la vitesse moyenne sur l'ensemble d'un parcours. Ici encore cela prouve donc que ce type de « chrono-aménagement » répond surtout à des objectifs d'ingénierie du trafic, plus qu'à des problématiques liées aux modes de vies urbains et à l'accélération dommageable des rythmes de vie. En diminuant, les vitesses de circulation autorisées, le chronoaménagement ouvre surtout des perspectives de fluidification du trafic. Et par cet effet rebond, il permet à nouveau la périurbanisation, l'augmentation des distances parcourues et donc favorise le sentiment de famine temporelle perçu par les individus.
Par conséquent, le chronoaménagement a donc certainement les mêmes limites que les politiques temporelles mises en place par les Bureaux des Temps (sous-partie 2.3.2.1). En agissant comme de simples amortisseurs ou pansements apposés sur les « dysfonctionnements temporels » et en ne questionnant pas les normes temporelles qui les sous-tendent, ces deux types d'aménagement des rythmes urbains ont souvent tendance à favoriser les désagréments contre lesquels ils cherchent à mobiliser des solutions.

Pour conclure, il faut retenir que la mise en œuvre politique ou publique de la décélération emprunte son positionnement au trois registres d'action mentionnés plus haut : Cittàslow, Bureau des Temps et « Chronoaménagement » . Notre travail d'investigation dans le lot 2 se concentre sur l'analyse de ces trois registres d'action.

3. Des politiques locales de la lenteur ? Enquêtes dans les *Cittàslow* italiennes (Lot 2)

En guise de précision liminaire, il s'agit de souligner que cette partie a pour objectif de présenter le travail réalisé sur le lot 2 consacré à la réalisation d'un Benchmark sur les politiques européennes de mobilité et la décélération en investiguant plus particulièrement les trois catégories de politiques évoquées ci-dessus (Bureaux des Temps, *Cittàslow*, chronoaménagement). Dans ce cadre, le projet PMD2 a procédé au recrutement d'un chercheur en post-doctorat qui a obtenu un séjour d'accueil de 6 mois à l'Université de Bologne, séjour qui s'est terminé en mars 2020 (date officielle de fin d'accueil) et qui aurait dû se poursuivre par d'autres séjours de plus courtes durées en Espagne (Barcelone) puis en Allemagne (Berlin). Le travail d'investigation n'a néanmoins pas pu se poursuivre au-delà de mars 2020, que ce soit en Italie ou ailleurs du fait de la crise sanitaire liée à la Covid-19 qui a d'abord empêché les déplacements hors de France ou à destination des pays précités et qui a rendu les interlocuteurs indisponibles pour faire du « terrain à distance ». Dans le présent rapport intermédiaire, il est donc uniquement fait mention des premiers résultats de recherche relatifs aux *Cittàslow* italiennes. L'année 2020-2021 sera consacrée à rattraper le retard pris sur le lot 2, en renouvelant notamment les modalités d'accès aux terrains et en se concentrant sur les 2 autres politiques moins investiguées jusqu'à présent (Bureaux des Temps et chronoaménagement). Dans les deux cas, il s'agira moins de saisir dans leur globalité les motivations et conséquences de ces politiques, déjà fort bien décrites par ailleurs, que de se concentrer sur la traduction qu'elles opèrent de la décélération.

3.1. Sélection des 6 villes italiennes enquêtées

Le mouvement *Cittàslow* (Figure 4 : Logo du réseau Cittàslow) est né en 1999 de la volonté des maires de 3 petites villes italiennes. En 2001, les 28 premières Slow Cities sont certifiées. Elles sont toutes italiennes. Le succès de ces villes lentes pionnières a encouragé 77 autres villes à adhérer aux principes de la lenteur, en 2006. Aujourd'hui, le réseau *Cittàslow* International est composé de 266 villes, dans 30 pays, sur les 5 continents. Malgré cette expansion mondiale, la plupart de villes lentes sont situées en Europe - 220 d'entre elles. Parmi celles-ci, presque la moitié sont en Italie (95).

Figure 4 : Logo du réseau *Cittàslow*

L'Italie est donc à la fois le berceau des *Cittàslow* et le pays le plus pourvoyeur de villes appartenant à ce réseau. Ces éléments ont motivé notre décision d'aller enquêter les *Cittàslow* italiennes. En effet, un terrain d'observation en Italie à l'intérêt d'être une focalisation sur une zone qui permet *a priori* de répondre plus précisément à notre problématique. Premièrement, en nous rapprochant du terreau dans lequel ont germé les *Cittàslow,* nous pensons pouvoir comprendre plus aisément la philosophie, les représentations et valeurs qui animent le mouvement *Cittàslow*. A cet effet, nous ne pourrons d'ailleurs faire l'impasse de nous rendre dans la ville où le mouvement est né et dans laquelle se trouve aujourd'hui le siège social de l'association : Orvieto, situé en Ombrie.
Deuxièmement, du point de vue de l'observation empirique, une bonne partie des *Cittàslow* italiennes ont adhéré au mouvement il y a plusieurs années. En conséquence, elles ont a priori eu plus de temps pour mettre en œuvre des politiques d'aménagement pouvant alimenter et enrichir nos enquêtes.

Enfin, en nous rendant dans le territoire qui regroupe le plus de *Cittàslow*, d'un point de vue pratique, nous augmentons nos chances de visiter des villes qui ont positionné le curseur de leurs actions et de leurs réflexions à l'endroit de notre intérêt, de nos questions de recherche. Étant donné que notre objet de recherche ne porte pas sur les *Cittàslow* en général, mais bien sur les politiques de mobilité durable et la décélération des rythmes de vie, il s'agit d'identifier des villes qui ont plus fortement axé leur politique de « la lenteur » sur la question de la mobilité et des déplacements.
En théorie, l'adhésion au label *Cittàslow* est conditionnée à l'adoption de multiples mesures qui vont dans le sens de rythmes de vie apaisés. On compte 72 recommandations différentes (Annexe 1) qui touchent des domaines aussi variés que la mise en valeur du patrimoine, le développement du sens de l'hospitalité chez les commerçants, le développement de la solidarité intergénérationnelle…Les membres sont tenus d'appliquer au moins 50 % des exigences (dont certaines sont obligatoires) et au moins une dans chaque domaine. Mais une fois ces contraintes présentées, dans les faits, les *Cittàslow* sont libres de concentrer leurs actions dans certains domaines plutôt que d'autres. Dès lors, le but est d'aller enquêter des *Cittàslow* qui ont plus axé leurs actions sur les recommandations relatives à la mobilité :

- Des pistes cyclables efficaces reliées aux bâtiments publics ;
- Longueur importante (en kms) des pistes cyclables urbaines créées sur le total des kms de routes urbaines ;
- Stationnement des vélos dans les zones d'échange
- Planification de l'écomobilité en tant qu'alternative à la voiture particulière ;
- Pourcentage faible de résidents qui font la navette quotidiennement pour aller travailler dans une autre ville ;
- Création de places publiques où l'on peut s'asseoir et converser paisiblement,

Plutôt que de viser une représentativité parfaite des *Cittàslow* enquêtées, nous avons choisi les villes à aller enquêter en fonction de 3 principaux critères qui intéressent notre problématique :

- des villes qui rendent compte avec le plus de fidélité possible de l'état d'esprit et de la philosophie qui a accompagné la genèse du mouvement ;
- des villes qui sont « actives » et qui ont axé « leurs politiques de la lenteur » sur la question des mobilités ;
- pour des questions de diversification de l'échantillon, des villes dont les caractéristiques morphologiques, sociales et démographiques varient.

Pour sélectionner ces villes, de premières recherches documentaires ont été réalisées à partir d'éléments de communication disponibles sur le site internet de l'association *Cittàslow*[4]. Ces éléments ont ensuite été enrichis par la littérature scientifique décrivant le fonctionnement, le statut et l'organisation des *Cittàslow* italiennes à différentes périodes (Radstorm, 2011 ; Manella, 2017).
En réalité, ce sont surtout 4 entretiens exploratoires (Tableau 1) avec des experts des *Cittàslow* italiennes qui nous ont permis d'arrêter une liste de villes semblant pertinente pour l'étude.

Expert	**Fonction**	**Date entretien**	**Durée**
Eugenio Mailler	Ancien chargé de mission pour Slow Food	03-oct-19	43 min
Gabriele Manella	Professeur de Sociologie à l'Université de Bologne	08-oct-19	1h10
Paola De Salvo	Professeure de Sociologie à l'Université de Pérouse	13-oct-19	41 min
Pier Giorgio Oliveti	Secrétaire général de *Cittàslow*	20-oct-19	32 min

Tableau 1 : Liste des entretiens exploratoires réalisés pour cibler les terrains d'enquête

Le premier entretien téléphonique réalisé avec Eugenio Mailler, ancien chargé de mission à *Slow Food,* fut assez éclairant pour comprendre la genèse du mouvement *Cittàslow* ainsi que les valeurs et projets qui étaient portés par les premières villes signataires. En tant que membre actif de *Slow Food* en 1999, Eugenio Mailler nous a donné une historiographie « située » du mouvement puisqu'il a vécu la naissance de *Cittàslow* depuis l'intérieur des institutions. Indépendamment des idées et des valeurs qui animent le mouvement dans le discours, l'actuel journaliste gastronomique nous a permis de comprendre qu'il existe aussi un facteur géopolitique au sein des *Cittàslow*:

> *« Je pense que ça peut être intéressant pour toi de regarder ce qu'ont en commun les villes qui ont décidé d'être Cittàslow. Toutes ces villes ont eu un moment des lettres de noblesse. Il n'y a pas d'ouvrier dans ces villes. À une époque, avant la 2nde guerre mondiale, c'étaient des villes qui avaient historiquement une place relativement importante en Italie. Du coup, on peut imaginer qu'elles adhèrent à ce mouvement Cittàslow pour prendre une*

[4] HTTP://WWW.CITTASLOW.ORG

> *« revanche économique et territoriale » et se donner de l'importance dans la compétition du marketing territorial, face aux grandes villes industrialisées »* (Eugenio Mailler, ancien chef de projet à *Slow Food*).

Ainsi, pour lui, la ville idéal-typique des *Cittàslow* est une ville moyenne (de moins de 50 000 habitants) qui n'a pas connu le développement industriel d'après-guerre et qui de ce fait, se trouve confrontée, à la fin du XXème siècle, à des problèmes de décroissance démographique et économique. Ce sont des villes un peu en désuétude, en train d'être abandonnées par les populations, les commerces mais aussi les autorités publiques. Cet élément paraît important pour choisir les villes à enquêter. Au-delà, des idées et valeurs véhiculées dans le discours, les villes qui représentent bien les intentions du mouvement *Cittàslow* sont aussi celles qui sont initialement confrontées à des problématiques d'exode rural.

Plus loin, il nous explique que cela s'observe bien lorsqu'on s'intéresse à la localisation des *Cittàslow*. En effet, une grande partie de ces dernières sont éloignées des grands réseaux de communication et des pôles économiques. Au début du mouvement, elles se situent pour la plupart dans la principale chaîne de montagne qui coupe l'Italie du Nord au Sud : les Apennins.

> *« Il y a beaucoup de Cittàslow qui se situent dans les Apennins. C'est un lieu de migration qui s'est complétement vidé. Ils n'ont pas connu l'industrialisation. Du coup c'est pour ça que les villes lentes se situent là-bas. C'est un lieu un peu en dehors du temps. »* (Eugenio Mailler, ancien chef de projet à Slow Food).

Les *Cittàslow* localisées dans les Apennins fourniraient donc une bonne représentation des raisons économiques (perte d'attractivité) mais aussi des effets temporels (villes en dehors du temps – en retard par rapport à la croissance économique) qui expliquent qu'une ville soit labelisée Slow. Ceci laisse donc à penser que les *Cittàslow* localisées dans les Apennins pourraient être des terrains d'étude rendant compte de la philosophie et des logiques qui animaient le mouvement à ses débuts.

La principale difficulté consiste ensuite à cibler des villes qui sont réellement actives par rapport aux recommandations et engagements de la charte *Cittàslow*. Une partie non-négligeable des villes signataires de la charte *Cittàslow* sont, dans le pratique, assez peu actives du point de vue des politiques d'aménagement et d'action locale suggérées par l'adhésion au réseau *Cittàslow* (Ball, 2015). Les entretiens conduits avec Paola de Salvo et Gabriele Manella, tous deux experts reconnus de l'étude des *Cittàslow* en Italie, ont permis d'affiner la sélection en ne retenant que les villes qui participaient activement à la démarche *Cittàslow.* Pareillement, grâce à leurs expériences acquises au fil de nombreuses et récentes enquêtes dans les *Cittàslow* italiennes, nous avons également pu identifier les villes qui semblaient avoir plus nettement axé « leurs politiques de la lenteur » sur la question des mobilités.

En dernier lieu, l'ensemble des informations accumulées au cours de ces trois entretiens ont été croisées avec le point de vue Pier Giorgio Oliveti, secrétaire général de *Cittàslow*. Finalement, face à la quête de *Cittàslow* actives en termes de politiques de mobilité, ont été retenues les villes qui ressortaient la fois du discours des chercheurs et de la personne de référence du mouvement *Cittàslow*. A l'issue de ce processus d'échantillonnage, le secrétaire général de l'association souhaitait organiser notre arrivée dans chacune des villes enquêtées pour guider et orienter nos visites. Cela aurait pu nuire au processus d'enquête, n'ayant alors potentiellement accès qu'à ce qu'on voulait bien nous montrer ou plus particulièrement mettre en avant. Nous avons donc pris le soin de ne pas donner en avance le tracé de notre itinéraire aux responsables de *Cittàslow.*

A partir de l'ensemble de ces explorations, nous avons retenu 6 villes en veillant à ce que leurs caractéristiques sociodémographiques ne soient pas trop identiques (Tableau 2).

Ville enquêtée	Population (habitants)	Cr. Démo 2002 -19	Âge moyen	Revenu moyen	Taux d'activité* 2016	Nb. lits hôtel/ population	Adhésion à *Cittàslow*
C. S. Pietro Terme	20 821	+8,3%	46,8	1 966 €	39,6%	5,5%	2005
Brisighella	7358	-3,1%	48,4	1 591 €	23,7%	2,4%	2009
Marradi	3014	-14,9%	50,6	1 538 €	28,6%	1,1%	2013
Castel. Berardenga	9058	+19,1%	44,3	2082 €	14,9%	5,7%	1999
Città della Pieve	7689	+6,6%	46,9	1 602 €	34,9%	2,7%	2001
Orvieto	20290	-1,9%	48,2	1 685 €	30,8%	7,1%	1999

Tableau 2 : Caractéristiques des Cittàslow enquêtées (2019)
* Le taux d'activité correspond au nombre d'emplois dans la commune rapporté à la population totale de la commune en 2016.
Sources : Données du recensement italien de 2019, exception faite du taux d'activité pour lequel les données sur l'emploi ne sont disponibles que pour 2016.

Bien qu'étant toutes des « petites villes rurales » situées dans la partie Nord du centre de l'Italie (entre Bologne et Rome), les 6 *Cittàslow* enquêtées décrivent des situations territoriales, démographiques et socioéconomiques assez variées. De façon schématique, on peut les classer selon 3 couples d'opposition :

- villes jeunes et dynamiques vs villes âgées et en déclin
- villes riches vs villes pauvres
- villes touristiques vs villes peu touristiques

Départ	Dynamique	Revenu	Activité touristique
Castel San Pietro Terme	+	+	+
Brisighella	-	-	-
Marradi	-	-	-
Castelnuovo Berardenga	+	+	+
Città della Pieve	+	-	-
Orvieto	-	-	+

Tableau 3 : Catégorisation des Cittàslow selon leur dynamique démographique, le revenu moyen et l'activité touristique

En tant que petites villes rurales, on pourrait attendre de ces collectivités qu'elles soient de manière générale plutôt habitées par des populations âgées. C'est le cas pour la moitié des villes dont l'âge moyen des résidents est supérieur à 46 ans, soit à peu près l'âge moyen observé dans les régions de l'Emilie-Romagne, la Toscane et l'Ombrie. Seule Castelnuovo Berardenga, et dans une certaine mesure Castel San Pietro Terme et Città della Pieve, sont des villes où la population est relativement plus jeune. Non sans surprise, ces villes relativement jeunes sont aussi les villes où la population a cru sur les dernières années (2002-2019).
A Castel San Pietro Terme, la dynamique de la ville est très liée à la métropole de Bologne qui n'est située qu'à 20 minutes en voiture ou en train de la ville thermale. La ville est donc en partie habitée par des populations de cadres qui travaillent à Bologne.
Un peu sur le même schéma, Castelnuovo Berardenga n'est située qu'à 25 minutes de la ville de Sienne. Ici aussi les revenus sont plus élevés que la moyenne régionale (1792€/mois en Toscane). Cela s'explique à nouveau par une dynamique de « périurbanisation » ou d'installation de « jeunes cadres » travaillant dans la métropole voisine où les revenus sont plus élevés. Par ailleurs, dans cette ville du Chianti, une part importante des revenus des résidents provient de rentes liées à l'exploitation du vignoble dans les vallées alentours. Tout ceci étant *in fine* à mettre également en lien avec un très faible taux d'activité sur la commune (14,9%).
Città della Pieve est une des villes d'Ombrie connue pour la récolte et la transformation du safran. Par conséquent, la logique est ici un peu différente. Les revenus des résidents sont plus liés à des activités agricoles et industrielles dans

le domaine agroalimentaire. Voici en partie pourquoi, par rapport aux deux autres villes jeunes et dynamiques, les revenus sont à Città della Pieve (1602€/mois) plus bas que la moyenne régionale.
Hormis à Città della Pieve où le dynamisme s'appuie sur une activité agricole et agro-alimentaire locale peu rémunératrice, dans les autres cas d'étude, dynamisme et niveau de revenu dont dispose les habitants sont corrélés. Castel San Pietro Terme et Castelnuovo Berardenga, en tant que bourgs « périurbains » respectivement tournés vers l'activité thermale et vinicole, s'opposent directement à Brisighella et Marradi, et dans une certaine mesure à Orvieto. Brisighella et Marradi sont deux petites communes sur le piémont des Apennins, à distance minimale d'une heure de trajet des métropoles bolognaise ou florentine. Ces villages, respectivement spécialisés dans la transformation de l'olive et de la châtaigne, hébergent une population plutôt âgée et modeste, qui n'est pas renouvelée sur les dernières décennies. C'est tout particulièrement le cas de Marradi où le nombre de résidents a diminué de plus de 14,9% depuis de 2002.
Orvieto est un cas un peu à part. C'est une ville très touristique : sans compter les résidences secondaires et les locations, la ville peut héberger, au plus fort de la saison, l'équivalent de 7% de sa population résidente dans des lits d'hôtel (majoritairement des 3 étoiles). Pourtant ici, à l'inverse des deux autres bourgs touristiques (Castel San Pietro Terme et Castelnuovo Berardenga), les revenus du tourisme ne semblent pas aussi nettement bénéficier à la population résidente. En fait, lorsqu'on observe plus en détail la structure des revenus à Orvieto[5], on s'aperçoit que la répartition est très inégalitaire. Il y a beaucoup de hauts revenus et de bas revenus, mais assez peu de revenus médians. Sans être complétement sûr de la validité de cette hypothèse, on peut penser que cette redistribution inégalitaire des revenus du tourisme est liée à une forme d'industrialisation du tourisme. C'est-à-dire que la ville compte à la fois beaucoup de grandes infrastructures touristiques qui fournissent des rémunérations généreuses à ses propriétaires ; en même temps qu'elles demandent de s'appuyer sur une importante main d'œuvre d'employés (serveurs.ses, personnel d'entretien, etc.) souvent peu rémunérée. Par rapport aux autres villes touristiques de ce type, la particularité vraiment distincte d'Orvieto est que les « travailleurs pauvres du tourisme » résident en son sein.

3.2. Méthodologie d'enquêtes

Au-delà des techniques d'observation (photos et vidéos) déployées dans chacune des *Cittàslow*, en plus de la récolte de données (nombre de parcs, de bancs, de terrasses lorsque l'information est disponible) et de documents administratifs (signature de charte d'engagements, d'éléments de communication), la méthodologie d'enquête repose principalement sur la conduite d'entretiens. Les entretiens ont un double objectif. Il s'agit premièrement de détecter la façon dont les élus locaux des *Cittàslow* se représentent et projettent aujourd'hui les aspirations à la décélération des rythmes de vie portées par une part grandissante des citadins. Ensuite, le but est de savoir comment ils projettent les « préceptes » de la lenteur dans leur politique d'aménagement et de mobilité.
Il ne s'agit donc pas vraiment d'étudier les manières dont les *Cittàslow* s'évertuent à construire des espaces de lenteur, mais d'interroger la façon dont les décideurs locaux se représentent cette dernière et la façon dont il la positionne dans les actions menées.

Par ailleurs, le temps consacré à l'observation *in situ* a permis de mener une réflexion autant méthodologique que réflexive sur la décélération même du travail de terrain (cf. encadré 1 ci-dessous).

[5] http://italia.indettaglio.it/ita/umbria/orvieto.html

Encadré 1 : Réduire la vitesse et l'empreinte écologique des déplacements des chercheurs. Deux semaines d'itinérances à vélo entre 6 *Cittàslow* italiennes

Dans le contenu de leur activité, et parce qu'ils sont placés à mi-chemin des diverses catégories sensibles aux enjeux de gestion du temps quotidien, les chercheurs amenés à réaliser des enquêtes de terrain se trouvent fortement soumis aux problématiques reliées à la vitesse de leurs déplacements et leur rythme de travail (Gane, 2006). En effet, ils subissent des contraintes d'accélération qui s'observent au travers de déplacements de terrain rapides et potentiellement polluants. L'internationalisation des travaux et des terrains de recherche nécessite souvent de prendre l'avion pour mener à bien les enquêtes dans le temps imparti. Les recherches réalisées en France, tant qu'elles ont lieu dans des agglomérations suffisamment grandes, peuvent être réalisées grâce à l'utilisation de transports ferrés. Mais, dès lors qu'on s'intéresse à des territoires ruraux, les chercheurs sont quasiment obligés d'utiliser des modes motorisés (voiture, moto, etc.) pour accéder aux différents terrains.

Face aux contraintes de productivité et de rentabilité, les chercheurs ont *a priori* eux aussi toutes les raisons d'aspirer à la décélération de leur rythme de recherche (Stengers, 2016) lors d'enquête de terrain. Se déplacer plus lentement et de façon non-polluante pourrait alors devenir une nouvelle entrée pour imposer un rythme de production plus soutenable et plus favorable à la création de connaissances solides et approfondies. Réciproquement, aspirer à un rythme de production plus favorable au travail de recherche pourrait aller dans le sens de la diminution de l'empreinte écologique des travaux scientifiques. Au total, par la concrétisation de leurs aspirations, les chercheurs, et plus généralement la communauté scientifique, pourraient eux-aussi devenir des acteurs directs de la transition écologique.

A partir de ces quelques remarques, se dessinent des possibilités d'articulation entre la question générale de l'aspiration à la décélération, interrogée dans PMD[2], et une étude plus réflexive sur nos propres pratiques de recherche lors d'enquêtes de terrain. Il devient possible de mettre en abyme et d'appliquer des interrogations théoriques sur les pratiques de déplacements ralenties à nos propres déplacements entre les différentes *Cittàslow* enquêtées. C'est le pari que nous avons tenté, en utilisant le vélo pour cheminer entre les différentes villes enquêtées. De cette façon, nous nous sommes appliqués à nous-même les pratiques de déplacement ralenties et non-polluantes que nous questionnons dans le projet de recherche. Premièrement, l'objectif est d'informer la communauté scientifique sur les avantages et les inconvénients de l'usage d'un mode écologique et lent, le vélo, pour cheminer entre des terrains d'enquêtes proches. Ensuite, l'ambition est aussi que ce retour d'expérience puisse alimenter des débats sur la portée éthique et écologique des déplacements professionnels des chercheurs (Nevins, 2014). Enfin, et plus généralement, sur le mode de l'auto-ethnographie (Butz et Besio, 2009), l'idée est de montrer que l'étude de ses déplacements à vélo en tant que chercheur (Larsen, 2014) peut avoir un fort intérêt heuristique dans la phase exploratoire d'une recherche sur les pratiques de mobilités. Un article rendant compte de cette expérience est consultable la revue *Carnets de Géographes* (Munch, 2020).

Concrètement, pour adosser nos questions de recherche à notre pratique réflexive du terrain, entre le 22 octobre et le 5 novembre 2019, le post-doctorant responsable des terrains étranger, Emmanuel Munch, s'est déplacé à vélo entre les différentes *Cittàslow* qu'il a enquêtées en Italie. Le 22 octobre, il est parti à vélo de Bologne avec le matériel nécessaire dans ses sacoches pour réaliser des enquêtes dans six villes d'Emilie-Romagne, de Toscane et d'Ombrie, sur le mode de l'itinérance (Figure 5).

Figure 5 : Itinéraire d'enquête entre 6 Cittàslow italiennes
Réalisation : Maxime Sauder et Emmanuel Munch. Source : Carte mondiale OpenStreetMap. (2020)

L'enquête se base sur sept entretiens semi-directifs individuels menés entre octobre et novembre 2019, avec au moins un élu de chacune des 6 villes enquêtées. Les entretiens ont tous été enregistrés et retranscrits, à l'exception d'un échange avec plusieurs membres de la Mairie de Castelnuovo di Berardenga qui n'a pu être enregistré pour des raisons pratiques. Les entretiens ont eu lieu soit avec des conseillers municipaux, soit directement avec le maire de la commune. Les entretiens ont duré entre 33 minutes et 2h02 (Annexe 2).
Les questions posées lors de ces entretiens portaient essentiellement sur la prise de connaissance du label, l'historique de l'adhésion des villes au label *Cittàslow*, les significations du Slow, les formes d'implications de la commune dans le réseau et les conséquences de l'adhésion pour la commune et le actions dites « *Cittàslow* » engagées. Selon un guide d'entretien organisé de façon thématique (Annexe 3), l'échange vise d'abord à décrire et comprendre la politique d'aménagement et de mobilité mise en œuvre dans la commune pour ensuite tenter de la relier à la problématique environnementale, la concertation citoyenne, et enfin l'aspiration à la décélération des rythmes de vie.

A la suite de cette première vague d'enquête, une deuxième vague d'entretiens avait un moment été pensée dans d'autres villes italiennes, mais le contexte sanitaire n'a pas permis la poursuite des travaux en Italie. Pour pallier ce manque, et en vue d'enquêter les *Cittàslow* dans un autre contexte socioculturel, à la fin de l'année 2020, nous envisageons de faire des entretiens dans 3 autres *Cittàslow* localisées en Allemagne et au Danemark.

3.3. La lenteur dans les *Cittàslow* : un état de fait, plus que le fruit de réelles politiques d'aménagement et de mobilité

A partir des observations effectuées sur place et des entretiens réalisés avec les responsables locaux, de premiers résultats généraux permettent de comprendre comment les élus projettent les préceptes du mouvement *Slow* dans leur politique locale.

3.3.1. *Cittàslow*, un outil au service des élus

Premièrement, lorsqu'on parle des *Cittàslow*, il faut bien avoir en tête qu'avant d'être un réseau de villes respectant un certain nombre de critères relatifs à la conduite de l'action locale, c'est avant tout une association de maires d'un point de vue statutaire.
Tel quel, le label *Cittàslow* semble plus mobilisé comme un outil de promotion de l'attractivité (d'actifs, d'emplois, de services, de touristes) de villes où il fait bon vivre, qu'un outil ou un canevas opérationnel pour la construction et la définition de politiques d'aménagement. C'est un outil au service des administrateurs et des politiques avant d'être un outil au service des besoins des administrés.

> *« Le fait de répondre aux aspirations des résidents, est un effet positif de la démarche Cittàslow, mais ce n'est pas le but recherché. C'est secondaire. La cible c'est pour les administrateurs, les politiques et les techniciens des collectivités. Ne confondez pas s'il vous plaît nos 72 points de qualité qui est notre cible, avec les attentes des résidents.*
> *- Oui, mais le travail des administrateurs est de créer du bien-être pour la collectivité ?*
> *- Oui, oui, c'est un effet... les « effets sentimentaux » (sic. traduit de l'anglais) chez les gens, c'est bien mais ce n'est pas le but premier. » (*Pier Giorgio Oliveti, secrétaire général de *Cittàslow*, Orvieto, 4 novembre 2019, traduit de l'anglais)

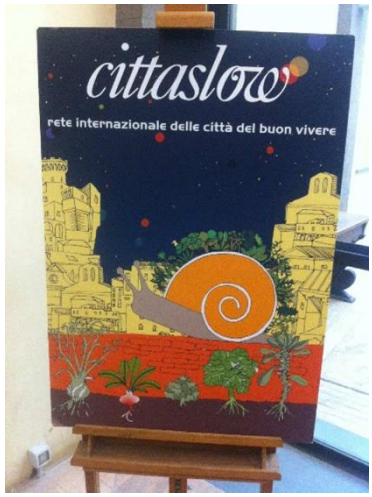

Photo 4 (à gauche): Panneaux à l'entrée d'Orvieto (Orvieto, 4 novembre 2019)
Photo 5 (à droite) : *Affiche promotionnelle (Orvieto, 4 novembre 2019).*
Crédits : Emmanuel Munch

Pour rappel, sur les 72 critères listés dans la charte d'adhésion à *Cittàslow*, 6 critères d'adhésion peuvent être associés à des enjeux de mobilité :

- Des pistes cyclables efficaces reliées aux bâtiments publics ;
- Longueur importante (en kms) des pistes cyclables urbaines créées sur le total des kms de routes urbaines* ;
- Stationnement des vélos dans les zones d'échange
- Planification de l'écomobilité en tant qu'alternative à la voiture particulière* ;
- Pourcentage faible de résidents qui font la navette quotidiennement pour aller travailler dans une autre ville* ;
- Création de places publiques où l'on peut s'asseoir et converser paisiblement.

*** Critère obligatoire**

Alors que certains critères sont des conditions nécessaires pour faire partie du réseau - comme la longueur des pistes cyclables, la planification de l'écomobilité, etc. - dans la majorité des villes enquêtées, il était difficile d'observer de telles politiques de mobilité tournée vers le ralentissement des déplacements.

3.3.2. Le déploiement de politiques de transport dans les villes de plus de 20 000 habitants

Mentionnons tout de même les cas des deux plus grandes *Cittàslow* enquêtées, Castel San Pietro Terme (20821 hab.) où a été récemment déployé un important réseau de pistes cyclables et piétonnes (photo 4), et Orvieto, où le réseau de transports collectifs s'avère particulièrement développé (20290 hab.). Le siège international des *Cittàslow* compte à la fois un réseau de bus urbains (Photo 7) et une gare de téléphérique qui relie la gare ferroviaire au centre historique (Photo 8).

Photo 6 (à gauche) : Voie pour piétons et vélo (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019).
Photo 7 (à droite) : Navette reliant la gare téléphérique au centre ancien (Orvieto, 4 novembre 2019).
Crédits : Emmanuel Munch

Photo 8 : Gare téléphérique (Orvieto, 4 novembre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

Plus généralement, cela signifie que dans les 4 autres villes enquêtées – plus petites - il était difficile d'observer de quelconques politiques d'aménagement qui allaient directement et ostensiblement dans le sens de la lenteur ou du *Slow*, tel qu'il est opérationnellement défini dans la charte d'adhésion des *Cittàslow*.

3.3.3. *Cittàslow* : une manière de faire du neuf avec de l'ancien

Par ailleurs, si certains aménagements labélisés *Cittàslow* (zone piétonne, espaces verts, endroits où l'on peut s'asseoir et converser paisiblement) s'avèrent bien présents dans les villes, ces derniers ont, pour la plupart, précédé l'adhésion au label *Cittàslow*. Par exemple, les *Cittàslow* ont beaucoup d'infrastructures sportives (Photo 9 et Photo 10) : 70 hectares d'installations à Castel San Pietro Terme dont 50 hectares de parcours de golf, 30 hectares à Marradi. Elles possèdent également de nombreux espaces verts : 10 000 arbres à Castel San Pietro Terme, soit un arbre pour deux individus (Photo 11).

Photo 9 (en haut) : Terrain de football (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019)
Photo 10 (en bas) : Foot et religion (Orvieto, 4 novembre 2019).
Crédits : Emmanuel Munch

Photo 11 : 1 arbre pour 2 (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019).
Crédits : Emmanuel Munch

Les parcs à jeux (Photo 12) et les terrasses de café (Photo 13) sont également en nombre : 4 parcs à jeux à Marradi de 10 ares chacun en moyenne, soit 1 parc à jeux pour mille habitants ; à Castel San Pietro Terme, 41 bars ou cafés pour 20 000 habitants, soit un café pour 200 habitants.

Photo 12 (à gauche) : Parc à jeux (Brisighella, 24 octobre 2019)
Photo 13 (à droite) : Terrasses de café (Brisighella, 24 octobre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

Seulement, les *Cittàslow* ont depuis longtemps de nombreux espaces verts et de nombreuses terrasses de café. Cela n'est pas la conséquence leur volonté d'adhésion au réseau *Cittàslow.*
De la même façon, dans la quasi-totalité des villes étudiées, la présence de zones piétonnes semble plus liée à un héritage architectural et géomorphologique, qu'à l'engagement dans des récentes politiques de piétonisation. Les zones piétonnes en ville sont surtout liées au fait que nous ayons à faire à des villes fortifiées perchées (Photo 16).

Photo 16 : Remparts entourant la ville (Orvieto, 3 novembre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

C'est l'espace restreint entre les bâtiments et la dénivellation qui justifie la présence de ruelles (Photo 14) et d'escaliers (Photo 15) au détriment de grandes chaussées permettant la circulation automobile.

Photo 14 (à gauche) : Ruelle dans le centre ancien (Città della Pieve, 30 octobre 2019)
Photo 15 (à droite) : Escalier menant au château (Brisighella, 24 octobre 2019).
Crédits : Emmanuel Munch

On trouve également nombre de zones piétonnes où les véhicules sont tolérés. Il s'agit de zones piétonnes dans le sens où, d'après les observations, les piétons sont majoritaires dans l'utilisation de la chaussée (Photo 17 et Photo 18). En France, ces zones pourraient être qualifiées de « zone de rencontres » ou les différents modes se partagent théoriquement la chaussée à faible vitesse. Ici elles sont le fruit d'un partage de la chaussée entre véhicule et piéton régi selon d'anciennes coutumes qui semble plus profitables au piéton. Effectivement, il arrivait fréquemment que nous accompagnions des personnes qui traversaient des routes en diagonales en coupant littéralement l'herbe sous le

pied des conducteurs sans que cela ne soit jamais le fruit d'aucune remontrance ou de coup de klaxon. Ils m'expliquaient ensuite, avec aplomb et non sans une certaine fierté, qu'il existe une règle tacite en Italie selon laquelle le piéton (et donc le lent) a toujours la priorité !

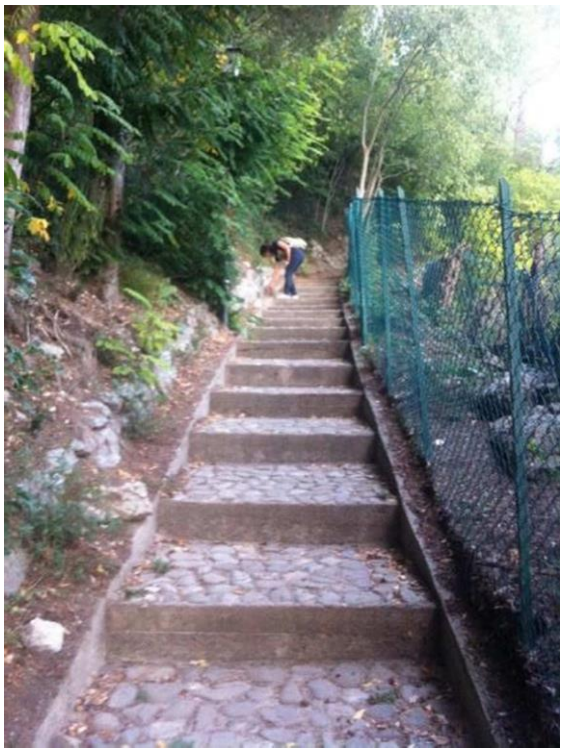

Photo 17 (en haut, à gauche) : Voierie partagée 1 (Brisighella, 24 octobre 2019)
Photo 18 (en haut, à droite) : Voierie partagée 2 (Orvieto, 4 novembre 2019)
Photo 19 (en bas, à gauche) : Invitation à randonner en ville (Brisighella, 24 octobre 2019)
Photo 20 (en bas, à droite) : Randonnées vers le château (Brisighella, 24 octobre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

Dans certaines villes comme Brisighella, littéralement à flanc de montagne, il est possible de s'écarter plus nettement des moteurs à explosion pour randonner sur des sentiers autour de la ville (Photo 19 et Photo 20).

Comme le dit, Pier Giorgio Oliveti à propos d'Orvieto (Photo 21), et plus généralement au sujet des villes italiennes fortifiées et perchées. « Ces villes-château, sont comme des îles, des petites îles » (Pier Giorgio Oliveti, secrétaire général de *Cittàslow*, Orvieto, 4 novembre 2019, traduit de l'anglais).

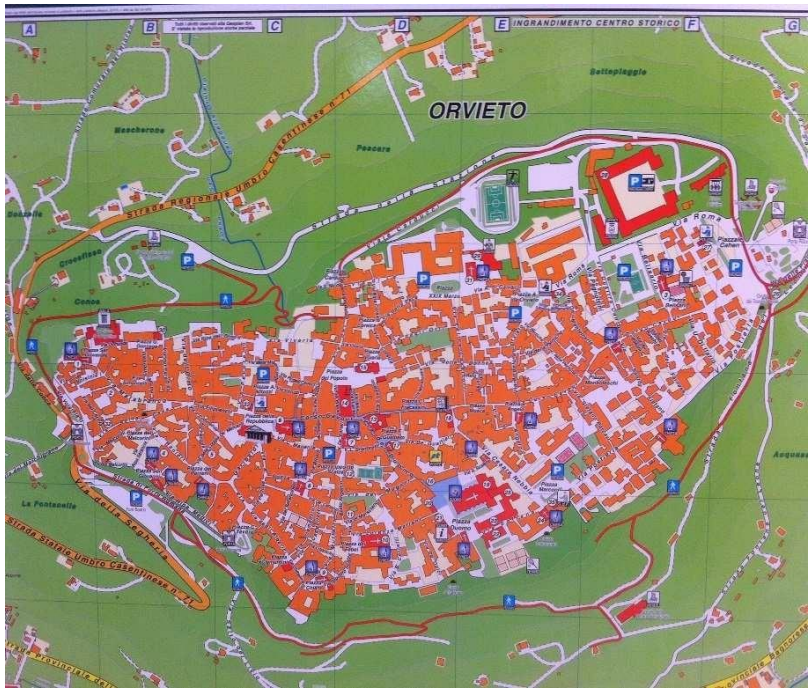

Photo 21 : Plan d'Orvieto, une « île » entourée par les remparts
Crédits : Emmanuel Munch

La remarque du secrétaire général de *Cittàslow* est particulièrement intéressante parce qu'elle invite à faire un parallèle entre la géographie des *Cittàslow* et les petits territoires insulaires qui, on le sait, induisent un rapport au temps différent (Morello, 1997 ; Péron, 2005 ; Vannini, 2012). En les comparant à de petites îles, on comprend que les *Cittàslow* sont avant tout Slow par leurs caractéristiques géographiques (isolement, espace restreint et cloisonné), plus que par l'expression d'un quelconque interventionnisme politique.

L'ensemble de ces résultats attestent que la relative lenteur des déplacements pratiqués dans les *Cittàslow* résulte des caractéristiques géographiques des villes enquêtées. Être labellisé *Cittàslow* est une opportunité de mettre en avant les caractéristiques intrinsèques de la ville, son héritage, plus que de déployer de nouveaux modèles d'aménagement des mobilités. Si dans les modalités de concrétisation de la démarche *Cittàslow*, il était compliqué de dégager des initiatives claires, en revanche, les entretiens se révélaient plus fructueux pour comprendre les intentions globales des élus au travers de l'adhésion au réseaux *Cittàslow*. La phrase du Maire de Castel San Pietro Terme, résume assez bien ces intentions :

> *« En fait, je pense qu'on a toujours eu une âme de Cittàslow. L'adhésion au réseau a juste a permis de donner à un corps à notre identité, à donner une image, un nom concret à ce que nous étions.* » (Fausto Tinti, Maire de Castel San Pietro Terme, 13 novembre 2019, traduit de l'anglais)

Plus tard, l'élu m'expliquera qu'ils n'ont pas réalisé de politiques d'aménagement particulières depuis leur adhésion au réseau. Peut-être que c'est cela aussi être une *Cittàslow* : ne pas engager de politiques d'aménagement et donc de modernisation, pour préserver les rythmes de vie de l'accélération du progrès et de la technique ?

3.4. Les avantages recherchés par les *Cittàslow* : proximité, convivialité.

Le ralentissement n'est ni une fin en soi, ni un objectif absolu. Il ne s'agit pas de ralentir, de se déplacer lentement, de réaliser moins d'activités au quotidien dans toutes les circonstances. Dans certains cas il s'agira d'accélérer pour mieux ralentir ensuite, et vice-versa. Dans un monde où la vitesse est érigée en valeur cardinale, l'objectif des mouvements *Slow* tend plutôt vers un rééquilibrage des forces temporelles, vers la recherche d'un plus grand équilibre rythmique entre le lent et le rapide. Cela signifie que pour les acteurs qui « modèrent la vitesse », l'intérêt ne réside

pas dans le fait de faire « ralentir » en tant que tel, mais bien dans les possibilités et les perspectives que rouvre ce ralentissement, ce rééquilibrage rythmique. Ainsi, après avoir décrit comment les opérations d'aménagement labelisées *Cittàslow* se concrétisent (ou non) dans les villes étudiées, nous proposons dans cette partie d'étudier les principales potentialités ouvertes par la lenteur. A partir des interviews réalisées avec les élus locaux, elles peuvent être regroupées en deux catégories, selon qu'elles revêtent directement un intérêt pour les administrateurs ou pour les administrés.

3.4.1. Pour les élus : redynamisation du centre ancien et rapprochement des populations autour des valeurs du Slow

Dans chacune des villes enquêtées, l'adhésion au réseau *Cittàslow* a toujours était justifiée comme une action permettant de faire face ou d'éviter la paupérisation et la désertification des communes. Dans la plupart des cas d'étude, cette désertification prend forme au travers de la perte de dynamisme et d'activités dans le centre-bourg. Le Maire de Città della Pieve nous résume la situation à laquelle faisait face la collectivité avant d'adhérer à *Cittàslow* en 1999 :

> *« Pouvez-vous me dire comment cela s'est passé lorsque votre ville a décidé de rejoindre le réseau Cittàslow ? Vous vous en souvenez ?*
> *- Eh bien, cette ville, en 1980, quand je suis arrivé ici, était très pauvre, avec très peu de services, avec beaucoup de difficultés. En 1950, la ville comptait 9000 habitants. En 1975, elle ne comptait plus que 4700 habitants. A partir des années 1990 et en parallèle de notre adhésion à Cittàslow, toutes les administrations municipales, c'est-à-dire les maires, ont toujours eu une forte volonté de redynamiser le centre historique qui était un peu en désuétude. Il y a eu de grandes interventions de services, de pavage, de méthane, de gaz, de tuyaux qui ont été faites. Nous avons aussi rouvert des services publics (théâtre, pharmacie…) pour attirer petit à petit d'autres activités. »* (Fausto Risini, Maire de Città della Pieve, 30 octobre 2019, traduit de l'italien)

Dans 4 autres villes, l'adhésion à *Cittàslow* a été justifiée par des objectifs relatifs à l'amélioration de l'attractivité et du dynamisme du centre ancien. A Castelnuovo Berardenga, la situation était un peu différente. Il s'agit d'une commune très étendue : 400km^2 pour 9000 habitants, dispersés entre le bourg central et 16 hameaux. Ici, dans les années 1960, ce sont les hameaux qui sont abandonnés, car il n'y a pas d'eau courante et d'électricité. Au moment où la municipalité adhère à *Cittàslow* (2001), la commune entreprend de réhabiliter ces hameaux, plutôt que de construire de nouveaux lotissements.
En contrepoint de la redynamisation du centre-ville ou de la réhabilitation de hameaux, une politique d'accélération des mobilités et de développement local classique aurait sans doute consister à installer un regroupement de commerces à l'intersection de routes menant à différents hameaux, à améliorer l'accessibilité aux grandes villes alentours. Cela n'a pas été la démarche adoptée. Être *Cittàslow,* c'est aussi accepter de ne pas faire certains aménagements pour favoriser la proximité entre la population résidente et ne pas diluer les rapports sociaux dans l'espace et dans le temps. C'est optimiser l'existant plutôt que de faire de nouveaux aménagements coûteux en espace, en énergie et qui font fi du passé, de la mémoire, de l'histoire, du patrimoine et des traditions (Mallet, 2018) . Cette vision frugale du développement est revenue dans la totalité des entretiens réalisés avec les élus des *Cittàslow.*
Pour les élus, l'adhésion au réseau *Cittàslow* est donc souvent adossée à des objectifs de redynamisation du bourg qui permettent de récréer de la proximité spatiale et sociale. Cette démarche de rapprochement spatiale des populations autour de centralités anciennes est complétée par une démarche qui vise à fédérer les populations autour d'idées ou de valeurs communes.
A l'échelle de l'ensemble des villes adhérentes au réseau *Cittàslow*, la malléabilité et la diversité des critères d'appartenance au réseau renforcent l'attractivité et la possibilité d'adhésion pour un plus grand nombre de villes. Le flou notionnel et opérationnel qui environne le concept de *Cittàslow* acquiert alors une dimension avantageuse pour l'attractivité et la promotion du réseau.
A l'échelle d'une ville et selon les mêmes logiques, le spectre élargi de définition des valeurs du *Slow* a aussi ses avantages. Il permet de fédérer plus aisément les habitants autour d'un éventail d'idées et de valeurs dans lequel chacun trouvera forcément son compte : du souhait de consommer local, de prendre son temps à flâner en terrasse, à profiter de nombreux espaces verts, à se déplacer à pied, ou échanger de façon conviviale avec les commerçants. En « brassant large », les *Cittàslow* rassemblent un vaste éventail d'aspirations et de désirs, portés par une part importante de la population.
Néanmoins, des dires des enquêtés, il reste très difficile de concilier les aspirations des jeunes avec les populations plus âgées. Schématiquement, les plus âgés veulent du calme, une forme de lenteur dans le paisible, alors que les jeunes veulent de l'agitation et de la vitesse.

> *« À quoi les habitants de votre ville aspirent-ils dans leur vie quotidienne ?*

- C'est difficile... aussi parce que les générations changent et ont besoin de changer. Les personnes âgées veulent une vie calme et sereine, marcher... Les jeunes, du travail et de l'économie pour vivre. Et donc... Alors, c'est difficile à concilier. » (Fausto Risini, Maire de Città della Pieve, 30 octobre 2019, traduit de l'italien)

L'âge moyen plus élevé dans les *Cittàslow* témoigne d'une certaine adéquation entre les valeurs du *Slow* et les populations plus avancées en âge. Dès lors comment concilier les aspirations rythmiques des plus jeunes et des plus anciens au sein des *Cittàslow* ? A partir de cette problématique, il devient intéressant de prendre le contre-pied de la fuite des jeunes dans ces communes, pour ériger le *Slow* en valeur positive et en potentiel élément attracteur des populations jeunes et actives (génératrices d'impôts et de revenus). Ce n'est certainement pas un hasard, si lors de nos deux premières visites (Castel San Pietro Terme et Marradi), nous avons été reçus par des conseillers chargés à la jeunesse.
Pour Fabrizio Dondi, conseiller municipal à Castel San Pietro Terme, les jeunes qui se réunissent autour de l'affichage *Slow* car sont « amoureux » de leur ville et de son identité :

« Je crois que c'est son aspect très très important, et je crois que dans l'amour qu'ont les gens pour leur pays, amore (sic.) pour le village de Castel San Pietro Terme, sûrement nous avons un de ces aspects. Ce n'est pas le seul, mais peut-être, je crois, étrange parce que normalement, tu imagines les jeunes qui ont une référence culturelle dans la grande cité, or, je ne sais pas, les grandes discothèques ou tout ça qui est extérieur au village, ils aiment travailler, aller travailler, le monde, voir le monde, mais ils aiment vraiment Castel San Pietro Terme » (Fabrizio Dondi, Conseiller municipal, chargé de la jeunesse à Castel San Pietro Terme, 22 octobre 2019, entretien en Français).

D'après lui, cet amour pour leur village se matérialise au cours des nombreuses manifestations organisées par la commune :

« Il y a beaucoup de manifestations à Castel San Pietro Terme, mais pas seulement, aussi, il y a les petits villages, toujours dans les mairies de Castel San Pietro Terme, Osteria Grande, Poggio, Varignana, chaque petit village a 2 - 3 moments durant l'année dans lesquels il y a des manifestations eono-gastronomiques où tu peux manger des spécialités, et je crois qu'il y a une bonne liaison entre et les grands-parents et les jeunes d'aujourd'hui, et je crois que c'est très très important. »
« Autre exemple, dans le centre social pour anciens, nous avions demandé deux fois par mois la possibilité avec des adultes, des parents, de préparer des soirées pour les jeunes, ça a fonctionné beaucoup, nous avons eu aussi des soirées avec 70 jeunes, 12 - 13 - 14… maximum 15 ans, avec un adulte seulement pour regarder s'il n'y a pas des drogue et d'alcool, et ça a fonctionné » (Fabrizio Dondi, Conseiller municipal, chargé de la jeunesse à Castel San Pietro Terme, 22 octobre 2019, entretien en Français).

3.4.2. Pour les habitants : la convivialité, ou l'importance donnée aux êtres et aux éléments qui sont proches

Malgré la diversité des aspirations en face desquelles les *Cittàslow* se positionnent, dans les interviews revenait souvent l'idée que ces villes ont en commun d'être des lieux où il est possible de prendre le temps de faire des choses qu'on ne prend plus le temps de faire dans les grandes villes, et que l'ensemble des habitants se retrouvent dans ces plaisirs partagés.
Par exemple, dans certaines villes enquêtées, l'éclairage public s'éteint à 21 heures en hiver. Cela permet de regarder les étoiles - pratique devenue quasiment impossible dans les métropoles. Par ailleurs, il est important de noter que tous les élus ont avancé spontanément au cours des entretiens que le rythme de vie relativement apaisé permettait de s'entretenir quotidiennement avec les connaissances que l'on croise dans la rue ou avec Dieu (photo 18). Cela semble être un des avantages caractéristiques de la vie dans les *Cittàslow.*

« Comment savoir ce qu'est un bon rythme de vie, ou un bon rythme de ville ?
- Quand le rythme de la ville est bon, vous avez un contexte, une relation douce et positive entre les gens. Quand le rythme n'est pas bon, il y a des tensions entre les gens » (Fausto Risini, Maire de Città della Pieve, 30 octobre 2019, traduit de l'italien).

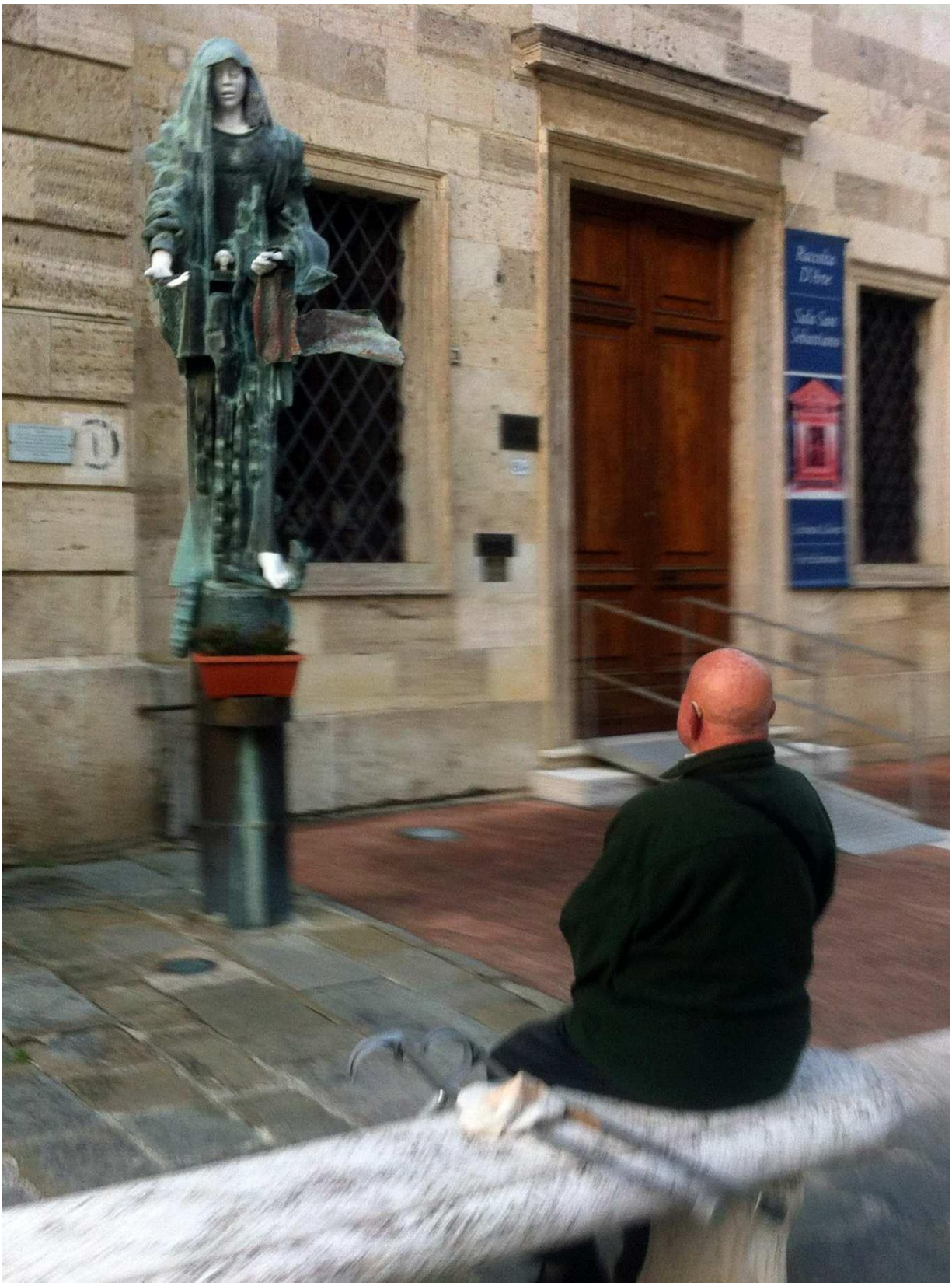

Photo 22 : Temps suspendu (Castelnuovo Berardenga, 29 octobre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

3.4.3. Ivan Illich et les *Cittàslow* : un système de recherche-action opérant ?

Nos résultats de terrain sont en accord avec les résultats de l'enquête internationale sur les aspirations des occidentaux en termes de futurs modes de vie : ralentissement des rythmes de vie et recherche de relation de proximité vont de pair (Descarrega et Moati, 2016). En effet, quelle que soit l'origine des répondants, les aspirations remportant le plus de suffrages sont systématiquement celles faisant le vœu d'un ralentissement des rythmes de vie et d'un retour à des relations de proximité.

Mais surtout, d'après notre enquête dans les *Cittàslow*, la décélération des rythmes de vie va également de pair, ou plutôt est motivée, par une recherche de convivialité. A ce sujet, il est intéressant de faire le parallèle avec les travaux d'Ivan Illich. En critiquant les effets contre-productifs des sociétés industrielles, en vue de dégager les contours souhaitables que pourraient prendre les sociétés post-industrielles, il oppose les méfaits de la vitesse aux bienfaits de la convivialité. Concrètement, dans ses travaux (Illich, 1976b), le penseur autrichien fait ainsi succéder un chapitre sur la notion de convivialité, à un premier diagnostic sur les effets contreproductifs de la vitesse des transports. Cela signifie que la problématique sur laquelle nous basons notre recherche, *« plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps »* (Illich, 1976a : 402), semble puiser des réponses, aussi bien théoriquement qu'empiriquement, dans la construction de société ou de villes plus conviviales (Iribarren, 2013).
Le parallèle entre nos observations dans les *Cittàslow* et les pistes théoriques proposées par Ivan Illich ne s'arrête pas là. Le système de pensée illichien et la philosophie (opérationnelle) des *Cittàslow* semble faire système.
Ivan Illich appelle société conviviale *: « une société où l'outil moderne est au service de la personne intégrée à la collectivité, et non au service d'un corps de spécialistes. Conviviale est la société où l'homme contrôle l'outil »* (Illich, 1976c : 456), de la même manière que les *Cittàslow* contrôlent la vitesse pour produire des lieux conviviaux.
Plus loin, il dit :*« Je fonde ma force* (la force du concept de convivialité) *sur le recours au précédent. Le père de ce vocable est Brillat-Savarin, dans sa Physiologie du goût : méditations sur la gastronomie transcendantale*[7](Illich, 1976c : 456).
Cela n'est évidemment pas sans faire penser aux origines des mouvements *Slow* qui trouvent leur référence dans la culture gastronomique et le *Slow food*.
Enfin le parallèle se poursuit entre les modalités d'action « frugales » et « joyeuses » dans les *Cittàslow* et l'homme « austère » d'Ivan Illich qui trouve sa « joie » et son équilibre dans l'emploi d'une vitesse qui permet la convivialité :

> *« L'homme qui trouve sa joie et son équilibre dans l'emploi de l'outil convivial, je l'appelle austère (…). L'austérité n'a pas vertu d'isolation ou de clôture sur soi. Pour Aristote comme pour Thomas d'Aquin, elle est ce qui fonde l'amitié. En traitant du jeu ordonné et créateur, Thomas définit l'austérité comme une vertu qui n'exclut pas tous les plaisirs, mais seulement ceux qui dégradent la relation personnelle. L'austérité fait partie d'une vertu plus fragile qui la dépasse et qui l'englobe : c'est la joie, l'eutrapelia*[8]*, l'amitié »* (Illich, 1976c : 457)
> .

L'existence de solides relations théoriques rattachant « aspiration à la décélération des rythmes de vie », « quête de proximité » et « convivialité » pose la question de la reproductibilité de ces schémas, notamment dans des plus grandes villes. Cette question aura vocation à être approfondie avec les terrains 2 et 3 du lot 2 puisque ces prochaines enquêtes se dérouleront dans de grandes agglomérations qui possèdent des Bureaux des Temps ou qui ont mis en place une politique volontariste de diminution des vitesses de circulation.

Par ailleurs, il faut garder en tête que dans les *Cittàslow*, les processus de co-construction avec les habitants ne font pas partie des modalités de définition de l'action locale. Il s'agit plus souvent d'une démarche descendante. Les motivations et les interrelations qui semblent se cacher derrière les mouvements *Slow* et la décélération des rythmes de vie n'ont été ici investiguées que du point de vue des acteurs locaux. En fait, ces derniers supposent et nous supposons par la même occasion, que les habitants motivent leurs aspirations à la décélération par les raisons qu'ils convoquent : proximité, convivialité. Mais en l'état actuel, cela n'est encore qu'une hypothèse de recherche. Ainsi, ces premiers résultats intermédiaires seront prolongés et mis en dialogue avec le lot 3 sur les processus de co- construction avec les citoyens.

[7] Physiologie du goût, ou méditations de gastronomie transcendante, est le titre du plus célèbre des ouvrages littéraires du gastronome français Jean Anthelme Brillat-Savarin Ce texte est considéré comme l'un des textes fondateurs de la gastronomie.
[8] Traduit de l'anglais-Eutrapélie vient du grec et signifie « humour » et se réfère à agrément en conduite, en toute simplicité et un bon sens de l'humour. Il est l'une des vertus d'Aristote, est le « juste milieu » entre la rusticité et la bouffonnerie.

4. De la mise en débat citoyenne de la décélération (Lot 3)

La partie ci-dessous a pour objectif de rendre compte des avancées du lot 3 sur la mise en débat citoyenne de la décélération et son rôle dans la réflexion ou l'appui à l'élaboration de politiques publiques. Ce lot a pour terrain unique l'observation du Forum Citoyen mis en place par le Forum Vies Mobiles. Le Forum Vies Mobiles se définit comme un « transinstitut », à savoir un institut autonome de recherches et d'échanges sur les mobilités (cf. leur site web pour plus de détails : http://fr.forumviesmobiles.org/page/presentation-lassociation). Il a été créé en 2011 par SNCF et est placé sous l'égide de Sylvie Landrième et Christophe Gay, sa codirectrice et son codirecteur.

Avant de revenir sur les objectifs et l'organisation à date de leur Forum Citoyen, il convient de préciser que nous étions éminemment dépendants des temporalités de ce dernier, aléa d'ores et déjà souligné dans notre réponse de l'AAP TEES. Pour différentes raisons organisationnelles sur lesquelles nous reviendrons, les différentes séances de forum citoyen ont été repoussées d'abord au printemps 2020 puis, à la suite de la crise sanitaire, à l'automne. A l'heure où nous rédigeons ce rapport, les travaux autour du Forum Citoyen sont en pause depuis mars 2020. De plus, nous avons signés avec le Forum Vies Mobiles une lettre d'engagement nous enjoignant à la confidentialité des documents relatifs au projet Forum Citoyen et qui nous limite à ce jour dans l'explication qui peut être faite du protocole, toujours en cours d'élaboration. Pour toutes ces raisons, le lot 3 n'a pu avancer que très marginalement et ne sera pleinement réalisé que dans la deuxième année du projet.

Si les documents préparatoires du Forum Citoyen sont soumis à la confidentialité, les aspirations qui président à son lancement sont publiques. Nous pouvons en énumérer au moins trois :

- Comme nous avons pu la mentionner en amont, le Forum Vies Mobiles a réalisé en 2016 en partenariat avec l'ObSoCo une enquête internationale (Allemagne, Espagne, Etats-Unis, France, Japon, Turquie) sur les modes de vie et aspirations pour le futur des individus (Moati et Descarega, 2016). Les 2 résultats saillants de cette étude, mis en avant par le Forum Vies Mobiles, sont l'aspiration à regain de proximité et l'aspiration à un ralentissement de leur mode de vie, eu égard à un rythme actuel trop rapide de nos sociétés.
- A l'automne 2018, à la suite de plusieurs décisions gouvernementales (notamment la diminution à 80 km/h sur les routes nationales au lieu de 90 et surtout la mise en place d'une nouvelle taxation sur les carburants), émergent le mouvement des Gilets Jaunes qui est toujours à l'œuvre actuellement. De cette contestation sociale inédite par ses modalités, sa durée, les publics qui y participent et les lieux qu'elle occupe (comme les ronds-points), émergent plusieurs dispositifs à visée participative et citoyenne. Ainsi, le gouvernement organisera le Grand Débat dont les modalités critiquées laissaient (à la base du moins) place à des débats locaux avec le Président de la République, le remplissage de Cahiers de Doléances, etc. Dans les faits, le Grand Débat s'est surtout avéré être un exercice de communication plus descendant qu'ascendant et peu emprunt de démocratie participative à laquelle il empruntait pourtant de nombreux codes.
- En 2019 et 2020, dans le sillage du mouvement des Gilets Jaunes mais surtout des marches pour le climat (autre mouvement populaire et plus international) et des accords de Paris sur le climat, est mise en place la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) qui réunit 150 citoyens en vue de leur faire établir une liste de propositions à mettre en œuvre afin « d'accélérer la lutte contre le changement climatique [et]atteindre une baise de 40% des émissions de gaz à effets de serre (GES) d'ici 2030 (par rapport à 1990) dans un esprit de justice sociale ». Les 149 propositions de la CCC ont été remises au Président de la République en juin 2020.

Ces trois raisons sont pour partie interdépendantes et rentrent dans la mise en récit du lancement d'un Forum Citoyen par le FVM dont un des objectifs énoncés par sa directrice, Sylvie Landrième, est d'être force de propositions politiques d'ici 2022, année des prochaines élections présidentielles. Dans ce rôle, le FVM a été auditionné par la CCC et a émis, à destination des citoyens mobilisés dans le groupe Déplacements, 20 propositions[9] en vue de réduire les émissions des GES liées aux déplacements. De fait, la CCC a élaboré 42 propositions[10] organisées autour de 11 objectifs en lien avec cette thématique - propositions qui ne sont pas éloignées sur le fond de celles rédigées par le FVM mais très différentes sur la forme. Néanmoins pour le FVM, les exercices de démocratie participative mis en place par l'Etat français ne vont pas assez loin et sont même insuffisants dans la mesure où ils reposent sur de nombreux biais. Le premier de ces biais tient à leur faible portée et à leur organisation très guidée qui ne permet pas d'aborder

[9] La liste exhaustive des propositions est disponible en ligne sur le site web du FVM : https://fr.forumviesmobiles.org/2020/02/10/20-propositions-pour-convention-citoyenne-pour-climat-13227#overlay-context=2020/02/10/touristes-et-voitures-autonomes-decouvrez-nouvelles-recherches-lancees-par-forum-vies-mobiles-22-13230

[10] La liste exhaustive des propositions de la CCC est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/se-deplacer-2/

l'ensemble des problématiques liées aux modes de vie des individus, dont les aspirations aux ralentissements et à la proximité ressorties plus haut. De plus, l'ensemble des matériaux mis en œuvre reste inégalement, voire insuffisamment exploités (cf. les cahiers de doléances remplis lors du Grand Débat). L'autre biais de ces exercices de démocratie participative est qu'ils tendent à donner la parole à des catégories spécifiques de la population et laisser de côté des catégories moins représentées, moins dominantes sur la scène politique mais structurantes dans les pratiques qui ont lieu à l'échelle des territoires. Ainsi, pour le FVM, l'enjeu de réaliser sa propre opération de mise en débat citoyenne est justement de pallier ces biais afin de formuler des propositions politiques au plus près des attentes et aspirations de tou.te.s les citoyen.ne.s dans leur diversité sociale et spatiale ; et plus spécifiquement de porter les aspirations qu'ils jugent fondamentales pour les citoyens, à savoir la proximité et le ralentissement. Cependant l'objectif de ce Forum Citoyen va plus loin. Une fois les propositions citoyennes élaborées, il s'agit d'aller les porter devant les acteurs publics et privés, comme les élue.s (à différentes échelles territoriales), les acteurs de la société civile (associations, syndicats, groupements, etc.), les administrations et les entreprises.

A ce jour, au 1er septembre 2020, une phase pilote du dispositif a été réalisée à l'automne 2019 avec organisation du débat citoyen, restitution et dialogue des propositions auprès des élu.e.s et des acteurs de la société civile. Du fait des conditions sanitaires, les autres acteurs (entreprises et administrations) n'ont pas pu être rencontrés. Au-delà de la dimension confidentielle des éléments observés jusqu'ici, nous avons choisi de ne pas tirer de conclusions pour l'heure sur le dispositif dans la mesure où il s'agissait d'une phase pilote ou test et que le dispositif va être largement refondu à de multiples égards pour faciliter justement la mise en débat autour de la thématique du ralentissement. Tout ce que nous pouvons dire à l'heure actuelle est qu'une grande attention a été portée à de nombreux éléments que les exercices de la démocratie participative tendent à laisser de côté (diversité sociospatiale des participants, procédés favorisant la parole dans une logique ascendante ou botom-up, etc.) mais que la mise en débat de la décélération ou du ralentissement, ici des modes de vie, s'est avérée parfois difficile à mettre en œuvre tant pour les participants que pour les animateurs des sessions. Néanmoins, au vu de la refonte du dispositif, la mise en débat de la décélération ne pourra être révélée qu'après la réalisation effective des différentes séances du forum citoyen qui auront lieu, si les conditions sanitaires le permettent, en 2021 dans 4 localisations géographiques, illustratives de logiques territoriales distinctes (la grande métropole européenne, les territoires régionaux dynamiques, les territoires peu denses et ruraux, l'outre-mer).

5. Conclusion / Perspectives

Pour conclure notre rapport intermédiaire, un retard important, pour partie imputable à la crise sanitaire (Lots 2 et 3) mais également au calendrier des partenaires (Lot 3), a été pris dans la réalisation des travaux du projet PMD2. Ainsi nous avons nous-mêmes expérimentés une forme de décélération, certes conjoncturelle, mais non anticipée de nos activités de recherche (pas seulement sur le projet PMD2). La fin du projet sera donc consacrée à rattraper ce retard dans la mesure du temps imparti par notre convention.

Néanmoins, dans les 2 lots, il apparait que la décélération ou le ralentissement sont des objectifs rarement formulés explicitement par les pouvoirs publics dans l'élaboration des politiques de mobilité qui se voudraient plus durables. Dans la mesure où la décélération est une notion vernaculaire, qui n'a pas réellement de sens pour les pouvoirs publics, ce résultat n'est pas en soi étonnant ou peut du moins apparaitre tautologique. Cependant, en déclinant différentes modalités possibles de la décélération comme nous avons fait dans le lot 2, il apparait à ce stade que la traduction opérée de la décélération va peu dans le sens de l'élaboration de politiques de mobilités durables. De même, si l'objectif de décélération est explicitement formulé par les organisateurs du Forum Citoyen, il peine, pour l'heure, à trouver une traduction dans la mise en œuvre de propositions politiques qui relèveraient de la mobilité durable. Le rapport final s'appliquera à valider ou non cette hypothèse de la difficulté à traduire de manière politique et opérationnelle la décélération ou le ralentissement comme principe clé de politiques de mobilité durable.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Adam, B., 2004. *Time*, Wiley. ed. Hoboken.

Adoue, F., 2016. *La mobilité connectée au quotidien : les usages du smartphone dans les transports en commun franciliens*, Thèse de doctorat sous la direction d'Anne Aguiléra, Université Paris Est.

Adret, 1979. *Travailler deux heures par jour*. Seuil, Paris.

Ascher, F., 1997. « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 77, p.112–122.

Aubert, N., 2003. *Le Culte de l'urgence*, Flammarion. ed. Paris.

Ball, S., 2015. "Slow Cities", in: Davies, W.K.D. (Ed.), *Theme Cities: Solutions for Urban Problems*, GeoJournal Library. Springer Netherlands, Dordrecht, p. 563–585.

Baudrillard, J., 1996. *La société de consommation*. Gallimard, Paris.

Bigo, A., 2020a. Vitesse Des Mobilités : Accélération Au 20ème Siècle, Ralentissement Au 21e ?Publications de la Chaire Energy-Prosperity, *Working Paper*, http://www.chair-energy prosperity.org/publications/vitesse-mobilites-france/.

Bigo, A., 2020b. « Stratégie nationale bas-carbone : peut-on faire l'économie d'un ralentissement des mobilités ? », Forum Vies Mobiles. http://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/06/18/strategie-nationale-bas-carbone-peut-faire-leconomie-dun-ralentissement-des-mobilites-13345

Boiteux, M., 2001. *Transports : choix des investissements et coût des nuisances,* rapport pour le Commissariat général du Plan (rapp. Luc BAUMSTARK), La Documentation française. Paris.

Boltanski, L., Chiapello, E., 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme.* Gallimard, Paris.

Bornstein, M.H., 1979. "The Pace of Life: Revisited", *International Journal of Psychology*, vol.14, p.83–90.

Boulin, J.-Y., 2008. *Villes et politiques temporelles*, La Documentation Française. ed, Villes et société. Paris.

Bouton, C., 2013. *Le Temps de l'Urgence*, Le Bord de l'Eau. Diagnostics. Lormont.

Buclet, N., 2011. *Le territoire, entre liberté et durabilité.*, PUF. Paris.

Centemeri, L., 2020. "Natura o valore? Del desiderio negentropico i il lavoro", *Ciclo di conferenze sul Capitalismo delle infrastrutture, infrastrutture dell'esperienza: antropocene, lavoro, città*, Université de Bologne, Département de Droit et de Sociologie, 13 février 2020.

Chapelle, S., 2011. « International-*CITTÀSLOW* : Des villes où il fait bon vivre », *Urbanisme*, n°381, .

Chrétien, J., 2017. *Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe*, Thèse de doctorat en sociologie sous la direction de Frédéric de Coninck et Marie-Hélène Massot, Université Paris-Est.

Crozet, Y., 2019. Économie des rythmes urbains. Crozet, Y., 2019. Économie des rythmes urbains, *Espacestemps.net,* https://www.espacestemps.net/articles/economie-des-rythmes-urbains/.

Crozet, Y., 2017. Economie de la vitesse : Ivan Illich revisité. *Economie politique*, n° 76, vol. 24, p.24-37. https://doi.org/10.3917/leco.076.0024

Davies, K., 2003. "Responsibility and daily life: Reflections over timespace" in: *Timespace. Geographies of Temporality*. London, Routledge.

Descarrega, B., Moati, P., 2016. "Modes de vie et mobilité. Une approche par les aspirations. Phase quantitative », *Rapport de recherche,* Forum Vies Mobiles, ObsoCo, Paris.

Diestchy, M., 2016a. *Enquête sur une éthique du rythme : analyse sociologique et pragmatiste de la diffusion du slow*, Thèse de doctorat sous la direction de Brigitte Munier. Télécom ParisTech.
Diestchy, M., 2016b. « La promotion du slow : entre plaisirs des sens et souci environnemental », Hermès, La Revue, n° 74, p.172–175.
Dobré, Michelle, Hossard, N., Haesler, A., Onno, J., 2014. *Rapport final du projet de recherche MODERATO (MOdes DE RAlentissement du Temps quOtidien)*. MEDDTL.
Dupuy, J.-P., 1976. « A la recherche du temps gagné » in Ivan Illich », *Energie et Equité*. Paris.
Duranton, G., Turner, M.A., 2011. « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities", *American Economic Review*, vol.101, p.2616–2652.
Garcia, S., Guellaën, M., Laigroz, L., Vanson-Magalhães-Da Silva, E., 2017. « Enquête aspirations modes de vie et mobilité », Synthèse pour le Forum Vies Mobiles, Université Paris Panthéon Sorbonne.
Garhammer, M., 1998. "Time Pressure in Modern Germany", *Loisir et Société / Society and Leisure*, vol. 21, p.327–352.
Genre-Grandpierre, C., 2007. « Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ? Concept et implications en milieu urbain », *L'Espace géographique*, vol. 36, p.27–39.
Georgescu-Roegen, N., 2006. *La Décroissance - Entropie - Ecologie - Economie*, 3e édition revue et augmentée. ed. SANG TERRE.
Godillon, S., 2018. « Ralentir la vitesse à Paris pour réduire la pollution ? Une analyse des discours médiatiques de 1990 à 2016 », *Territoire en mouvement*, https://doi.org/10.4000/tem.4411
Godillon, S., Lesteven, G., Mallet, S., 2015. "Réflexions autour de la lenteur », *Carnets de géographes*, https://doi.org/10.4000/cdg.281
Grunig Iribarren, S., 2013. *Ivan Illich (1926-2002) : la ville conviviale*, Thèse de doctorat sous la direction de Thierry Paquot, Université Paris Est.
Grzelak-Kostulska, E., Hołowiecka, B., Kwiatkowski, G., 2011. *Cittaslow International Network: An Example of a Globalization Idea?*, Ostrava: University of Ostrava.
Harvey, D., 1991. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Wiley–Blackwell. ed. Hoboken.
Huyghe, M., 2018. « Rural, un territoire pour ralentir ? Études de cas dans trois communautés de communes d'Indre et Loire (France) », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, https://doi.org/10.4000/tem.4399
Illich, I., 1976a. *Energie et équité*, Fayard. ed. Paris.
Illich, I., 1976b. *Œuvres Complètes*, Volume 1, Fayard. ed. Paris.
Illich, I., 1976c. *La convivialité*, Fayard. ed. Paris.
Latouche, S., 2019. *Remember Baudrillard*. Fayard, Paris.
Lefebvre, H., Régulier, C., 1986. *Essai de Rythmanalyse des villes méditerranéennes*. Peuples Méditerranéens.
Lezec, F., 2020. « Présentation des premiers résultats de l'enquête mobilités des personnes », *Journées Transports et Déplacements du Réseaux Scientifiques sur les Transports*, [conférence en ligne], septembre.
Linder, S.B., 1971. *The Harried Leisure Class*, Columbia University Press. ed. New York.
Lyons, G., 2005. "The use and value of travel time", Working paper.

Mallet, S., 2018. « Le label Cittaslow et sa diffusion dans les communes françaises : la lenteur pour produire des espaces durables ? » Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement, https://doi.org/10.4000/tem.4173

Mallet, S., 2014. *Quelle (s) temporalité (s) prendre en compte dans un projet urbain durable*. PUCA, Paris.

Manella, G., 2017. "Cittaslow. The Emilia-Romagna case", in Clancy M. (Dir.), *Slow Tourism, Food and Cities: Pace and the Search for the "Good Life"*, Routledge, Londres.

Mansencal, L.B., Croutte, P., Hoibian, S., 2019. « En quarante ans : plus de liberté, mais aussi plus d'inquiétudes », in France, portrait social, Insee Références, p.87.

Marx, K., 1953. *Grundrissen der politischen Ökonomie,* Dietz-Verlag, Berlin-Ost.

Mayer, H., Knox, P., 2010. "Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity", *European Planning Studies*, vol. 18, p.1545–1565.

Mayer, H., Knox, P.L., 2009. "Pace of Life and Quality of Life: The Slow City Charter", in: Sirgy, M.J., Phillips, R., Rahtz, D.R. (Eds.), *Community Quality-of-Life Indicators: Best Cases III, Community Quality-of Life Indicators*. Springer Netherlands, Dordrecht, p. 21–40.

Mayer, H., Knox, P.L., 2006. "Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World", *Journal of Urban Affairs*, vol.28, p.321–334.

Merton, R.., Nisbet, R.A., 1976. *Contemporary social problems (Vol. 2)*, Harcourt College Pub. ed.

Milin, K., 2018. « CDD, CDI : comment évoluent les embauches et les ruptures depuis 25 ans ? », Dares Analyses, vol. 36.

Munch, E., Zachariou, L., 2021, « Ralentir pour gagner du temps », *Urbanisme*, Dossier spécial : les nouveaux paradigmes de la mobilité, n° 419, pp. 39-41.

Munch, E., 2020, « Réduire la vitesse et l'empreinte écologique des déplacements de terrain », *Carnets de géographes* [En ligne], 14 | URL : http://journals.openedition.org/cdg/6392 ; DOI : https://doi.org/10.4000/cdg.6392

Munch, E., 2019. « Pour une écologie temporelle de l'heure de pointe : enquête sur les choix d'horaires de travail en Île-de-France », *Espace populations sociétés. Space populations societies,* *h*ttps://doi.org/10.4000/eps.8469

Munch, E., 2017. *Mais pourquoi arrivent-ils tous à la même heure ? Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles*, Thèse de doctorat sous la direction de Pierre Zembri et Emre Korsu, Université Paris Est.

Offner, J.-M., 2018. « La smart city pour voir et concevoir autrement la ville contemporaine », *Quaderni*, n°96, p.17–27.

Ollivro, J., 2006. *Quand la vitesse change le monde: essor de la vitesse et transformation des sociétés*, Apogée, Rennes.

Palma, A. de, Lindsey, R., Quinet, E., Vickerman, R., 2005. *A Handbook of Transport Economics*, Edward Elgar Publishing.

Panait, I.-A., 2012. *From futurama to cittaslow: Slowing Down in a Fast World*, MSc Thesis sous la direction de Claudia Basta, Wageningen University, Netherlands.

Pradel, B., 2010. *Rendez-vous en ville ! Urbanisme temporaire et urbanité évènementielle : les nouveaux rythmes collectifs*, Thèse de doctorat sous la direction de Francis Godard, Université Paris-Est.

Pruvost, G., 2017. « Critique en acte de la vie quotidienne à la ZAD de Notre-Dame-des-Landes (2013-

2014) », *Politix*, n°117, p.35–62.
Radstorm, S., 2011. "A Place -Sustaining Framework for Local Urban Identity: an Introduction and History of Cittaslow", *Italian Journal of Planning Practic*es, vol.1, p.90–113.
Raffin, C., Yildiz, H., 2019. « Depuis 1975, le temps de travail annuel a baissé de 350 heures, mais avec des horaires moins réguliers et plus contrôlés », *France portrait social*, Insee Références.
Robinson, J., Godbey, G., 2010. *Time for Life: The Surprising Ways Americans Use Their Time*. Penn State Press.
Rosa, H., 2010. *Accélération. Une critique sociale du temps.* La Découverte, Paris.
Roth, G.J., Zahavi, Y., 1981. "Travel time "budgets" in developing countries", *Transportation Research Part A*, vol.15, p.87–95.
Royoux, D., Vassalo, P., 2013. *Urgences temporelles. L'action publique face aux temps de vivre*, Syllepse. ed, Le présent avenir. Paris.
Schläpfer, M., Bettencourt, L.M.A., Grauwin, S., Raschke, M., Claxton, R., Smoreda, Z., West, G.B., Ratti, C., 2014. "The scaling of human interactions with city size", *Journal of The Royal Society Interface*, vol.11, 20130789.
Schwanen, T., 2007. "Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families", *The Professional Geographer*, vol.59, p.447–462.
Simmel, G., 2006. *L'argent dans la culture moderne, et autres essais sur l'économie de la vie*, Éditions de la MSH. ed. Paris.
Sullivan, O., Gershuny, J., 2018. "Speed-Up Society? Evidence from the UK 2000 and 2015 Time Use Diary Surveys", *Sociology*, vol.52, p.20–38.
Weber, M., 1994. *L'éthique protestante et l'esprit du Capitalisme*. Flammarion, Paris.
Wiel, M., 2007. *Pour planifier les villes autrement,* L'Harmattan, Paris.
Wiel, M., 1999. *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville motorisée*. Editions Mardaga.
Worsley, T., Leung, J., 2019. Round Table « What is the value of saving travel time? Summary and Conclusions ». OCDE, International Transport Forum, Leipzig.
Zachariou, L., 2020. *Activités à bord : vers une évolution de la valorisation du temps de transport*, Mémoire de Master sous la direction de Philippe Poinsot, Université Gustave Eiffel EUP, Laboratoire Ville Mobilité Transport.
Zhuo, J., 2007. *Vers un aménagement de l'Espace-temps - Enjeux et modalités de la prise en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine*, Mémoire de doctorat sous la direction de J.-M. Offner, Ecole des Ponts ParisTech.

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

Tableau 1 : Liste des entretiens exploratoires réalisés pour cibler les terrains d'enquête 22
Tableau 2 : Caractéristiques des *Cittàslow* enquêtées (2019) 24
Tableau 3 : Catégorisation des *Cittàslow* selon leur dynamique démographique, le revenu moyen et l'activité touristique 24

FIGURES

Figure 1 : Évolution des émissions de CO_2 du secteur des transports en lien avec l'évolution de la demande de transport (Bigo, 2020b) 12
Figure 2 : Évolution historique de la vitesse, de la demande et des émissions individuelles de CO_2 du secteur des transports 1960-2050 (Bigo, 2020b) 13
Figure 3 : Figure 3 - Sentiment de ne pas avoir le temps de participer aux activités extérieures en 1979 et 2019 selon les caractéristiques sociodémographiques 16
Figure 4 : Logo du réseau *Cittàslow* 21
Figure 5 : Itinéraire d'enquête entre 6 *Cittàslow* italiennes 27

PHOTOS

Photo 1 (à gauche): Panneaux à l'entrée d'Orvieto (Orvieto, 4 novembre 2019) 28
Photo 2 (à droite) : Affiche promotionnelle (Orvieto, 4 novembre 2019) 28
Photo 3 (à gauche) : Voie pour piétons et vélo (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019) 29
Photo 4 (à droite) : Navette reliant la gare téléphérique au centre ancien (Orvieto, 4 novembre 2019) 29
Photo 5 : Gare téléphérique (Orvieto, 4 novembre 2019) 29
Photo 6 (en haut) : Terrain de football (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019) 30
Photo 7 (en bas) : Foot et religion (Orvieto, 4 novembre 2019) 30
Photo 8 : 1 arbre pour 2 (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019) 31
Photo 9 (à gauche) : Parc à jeux (Brisighella, 24 octobre 2019) 31
Photo 10 (à droite) : Terrasses de café (Brisighella, 24 octobre 2019) 31
Photo 11 : Remparts entourant la ville (Orvieto, 3 novembre 2019) 32
Photo 12 (à gauche) : Ruelle dans le centre ancien (Città della Pieve, 30 octobre 2019) 32
Photo 13 (à droite) : Escalier menant au château (Brisighella, 24 octobre 2019) 32
Photo 14 (en haut, à gauche) : Voierie partagée 1 (Brisighella, 24 octobre 2019) 33
Photo 15 (en haut, à droite) : Voierie partagée 2 (Orvieto, 4 novembre 2019) 33
Photo 16 (en bas, à gauche) : Invitation à randonner en ville (Brisighella, 24 octobre 2019) 33
Photo 17 (en bas, à droite) : Randonnées vers le château (Brisighella, 24 octobre 2019) 33
Photo 18 : Plan d'Orvieto, une « île » entourée par les remparts 34
Photo 19 : Temps suspendu (Castelnuovo Berardenga, 29 octobre 2019) 37

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AFPIA	Association pour la Formation Professionnelle dans les Industries de l'Ameublement
CCC	Convention Citoyenne pour le Climat
FVM	Forum Vies Mobiles
GES	Gaz à effet de serre

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES 72 CRITERES D'ADHESION AU LABEL CITTASLOW (ISSUE DE LA CHARTE CITTASLOW INTERNATIONAL ADOPTEE LE 17 MAI 2017, TRADUIT DE L'ANGLAIS)

*= Obligatoire
**= Exigences de perspective

LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE
1.1 Préservation de la qualité de l'air *
1.2 Préservation de la qualité de l'eau *
1.3 Consommation d'eau potable des habitants
1.4 Collecte sélective des déchets solides urbains *
1.5 Compostage industriel et domestique
1.6 Purification de l'évacuation des eaux usées *
1.7 Économies d'énergie dans les bâtiments et les systèmes publics
1.8 Production publique d'énergie à partir de sources renouvelables
1.9 Réduction de la pollution visuelle, du bruit de la circulation
1.10 Réduction de la pollution lumineuse du public *
1.11 Consommation d'énergie électrique des familles résidentes
1.12 Conservation de la biodiversité

LES POLITIQUES D'INFRASTRUCTURE
2.1 Des pistes cyclables efficaces reliées aux bâtiments publics
2.2 Longueur (en kms) des pistes cyclables urbaines créées sur le total des kms de routes urbaines *
2.3 Stationnement des vélos dans les zones d'échange
2.4 Planification de l'écomobilité en tant qu'alternative à la voiture particulière *.
2.5 Suppression des obstacles architecturaux *
2.6 Initiatives en faveur de la vie familiale et des femmes enceintes *
2.7 Accessibilité vérifiée aux services médicaux
2.8 Distribution "durable" des marchandises dans les centres urbains
2,9 Pourcentage de résidents qui font la navette quotidiennement pour aller travailler dans une autre ville*.

LES POLITIQUES DE QUALITÉ DE LA VIE URBAINE
3.1 Planification de la résilience urbaine **
3.2 Interventions de récupération et de valorisation des centres civiques (mobilier urbain, panneaux touristiques, conservation de l'atténuation des paysages urbains *
3.3 Récupération/création d'espaces verts sociaux avec des plantes et/ou des arbres fruitiers productifs **
3.4. Habitabilité urbaine (" travaux ménagers, crèche, horaires d'entreprise, etc.)
3.5 Requalification et réutilisation des zones marginales *
3.6 Utilisation des TIC dans le développement de services interactifs pour les citoyens et les touristes *.
3.7 Service desk pour l'architecture durable (bioarchitecture, etc.) *
3.8 Réseau câblé de la ville (fibre optique, sans fil) *
3.9 Surveillance et réduction des polluants (bruit, systèmes électriques, etc.) *
3.10 Développement du télétravail
3.11 Promotion de l'urbanisme privé durable (passivhouse, mater. constructin, etc.)
3.12 Promotion de l'infrastructure sociale (monnaie basée sur le temps, projets de vélos gratuits, etc.)
3.13 Promotion de l'urbanisme public durable (passivhouse, mater. construction, etc.) *
3.14 Récupération/création d'espaces verts productifs avec des plantes productives et/ou de fruits à l'intérieur du périmètre urbain **
3.15 Création d'espaces pour la commercialisation des produits locaux *
3.16 Protection/valorisation des ateliers - création de centres commerciaux naturels *
3.17 Mètres cubes de ciment (infrastructures nettes) dans les zones urbaines vertes

LES POLITIQUES AGRICOLE, TOURISTIQUE ET ARTISANALE
4.1 Développement de l'agro-écologie **
4.2 Protection de la production artisanale faite à la main et labellisée (certifiée, musées de la culture, etc.)
4.3 Valorisation des techniques de travail et de l'artisanat traditionnel *
4.4 Accroître la valeur des zones rurales (meilleure accessibilité aux services pour les résidents) *
4.5 Utilisation de produits locaux, si possible biologiques, dans les restaurants publics communaux (cantines scolaires, etc.)
4.6 Education aux saveurs et promotion de l'utilisation de produits locaux, si possible biologiques dans les secteur de la restauration et consommation privée *

4.7 Conservation et valorisation des manifestations culturelles locales *
4.8 Capacité hôtelière supplémentaire (nombre de lits/résidents par an) *
4.9 Interdiction de l'utilisation des ogm dans l'agriculture
4.10 Nouvelles idées pour informer les plans concernant les établissements humains sur les terres précédemment utilisées pour l'agriculture

LES POLITIQUES D'ACCUEIL, DE SENSIBILISATION ET DE FORMATION
5.1 Bon accueil (formation des responsables, signalisation, infrastructures et horaires adaptés) *
5.2 Sensibilisation des opérateurs et des commerçants (transparence des offres et des prix pratiqués) *
5.3 Disponibilité des itinéraires "lents" (imprimés, web, etc.)
5.4 Adoption de techniques actives adaptées au lancement de processus ascendants dans les décisions administratives plus importantes
5.5 Formation permanente des formateurs et/ou des administrateurs et des employés sur les thèmes de cittaslow **
5.6 Éducation à la santé (lutte contre l'obésité, le diabète, etc.)
5.7 Information systématique et permanente des citoyens sur la signification de cittaslow (même de manière réemployée sur l'adhésion) *
5.8 Présence active des associations opérant avec l'administration sur les thèmes de cittaslow
5.9 Soutien aux campagnes de cittaslow *
5.10 Insertion/utilisation du logo cittaslow sur le papier à en-tête et le site web *

LA COHÉSION SOCIALE
6.1 Minorités discriminées
6.2 Enclave / voisins
6.3 Intégration des personnes handicapées
6.4 Garde d'enfants
6.5 La condition des jeunes
6.6 La pauvreté
6.7 Association communautaire
6.8 Intégration multiculturelle
6.9 Participation politique
6.10 Logement public
6.11 L'existence de zones d'activités pour les jeunes et d'un centre pour les jeunes

PARTENARIATS
7.1 Soutien aux campagnes et activités de Cittaslow
7.2 Collaboration avec d'autres organisations de promotion des aliments naturels et traditionnels
7.3 Le soutien aux projets de jumelage et la coopération pour le développement des pays en développement couvrent aussi les philosophies de diffusion de Cittaslow

ANNEXE 2 : LISTE DES ENTRETIENS REALISES DANS LES CITTASLOW

Ville	**Elu**	**Fonction**	**Durée entretien**
Castel San Pietro Terme	Fausto Tinti ; Fabrizio Dondi	Maire ; conseiller municipal : culture et jeunesse	33 min ; 1h24
Brisighella	Gianmarco Monti	Conseiller municipal : tourisme	35 min
Marradi	Francesca Farolfi	Conseillère municipale : jeunesse	1h10
Castelnuovo Berardenga	Alessandro Scali	Conseiller municipal : activité économique et touristique	non enregistré
Città della Pieve	Fausto Risini	Maire	41 min
Orvieto	Pier Giorgio Oliveti	Secrétaire général de *Cittàslow*	2h02

ANNEXE 3 : GRILLE D'ENTRETIEN POUR LES ELUS DES CITTASLOW (version francaise)

Merci encore pour votre disponibilité. Vous avez un peu de temps devant vous ? L'idée serait que nous ayons un échange assez libre sur votre cittaslow, votre travail pour une période d'environ une heure, je pense.
Je vais commencer par me présenter, si vous êtes d'accord.
Je m'appelle Emmanuel Munch, je suis chercheur à l'Université de l'Est de Paris, mais je suis actuellement accueilli à l'Université de Bologne. A l'intersection de la sociologie et de la géographie du temps, mon travail se concentre sur les temporalités de la mobilité quotidienne. Depuis septembre 2019, je travaille sur un projet concernant les communautés qui ont intégré l'idée de lenteur dans leurs politiques d'aménagement local. Il est financé par l'ADEME (Agence française de recherche pour le développement durable) et se déploie à l'échelle européenne.

C'est pourquoi j'ai décidé de faire une enquête de terrain dans quelques *Cittàslow* italiennes et de vous interviewer aujourd'hui.
Les publications qui peuvent résulter de ce travail ne seront que des publications académiques et scientifiques.
Est-ce un problème pour vous si j'enregistre notre conversation, cela me permettra d'être plus précis dans la prise de notes et les rapports sur notre réunion ?
C'est une enquête sociologique, le but n'est pas d'avoir un jugement de valeur, pour moi le but est que vous soyez en détail, je suis là pour vous écouter, n'hésitez pas à me dire tout ce qui vous vient en tête.
Vous avez des questions ?

1.* Vous, votre ville *Cittàslow
Quel est votre rôle à « nom ville » ? Depuis quand occupez-vous ce poste ? Que faisiez-vous avant ?
Pouvez-vous me raconter comment ça s'est passé lorsque votre ville a décidé d'adhérer au mouvement *Cittàslow* ?
Quelles étaient les motivations ? et les objectifs visés par la municipalité ?
En quoi votre ville est-elle différente de communes voisines non adhérentes à *Cittàslow* ?
Pour adhérer à *Cittàslow*, il faut appliquer au moins 50% des exigences fixées dans la charte des *Cittàslow*. Quels sont les actions réalisées dans votre ville ?
C'était comment avant ? Avez-vous changé quelque chose ?
Qu'est-ce qui est mieux, moins bien « grâce à *Cittàslow* » ?
Pour être adhérent au réseau *Cittàslow*, il faut être une ville de moins de 50 000 habitants ? Pourquoi selon vous ?
(Certaines des exigences à atteindre pour être une *Cittàslow* seraient impossibles à réaliser dans les grandes villes ?
Pourquoi ? Comment faire pour faire des grandes villes des *Cittàslow* ?

2. Lien avec l'environnement
Pouvez-vous me parler de votre politique environnementale ? Objectifs ? Moyens ?

3. Lien avec la politique de mobilité
Pouvez-vous me parler de votre politique de déplacement ? Objectifs ? Moyens ?

4. Lien avec la concertation
Quels rôles jouent vos administrés dans (la définition des politiques locales en rapport avec) *Cittàslow* ?
A quoi aspirent les habitants de votre ville, dans leur vie quotidienne ? Plus précisément, dans la sphère de leur déplacement ? De quoi semblent-ils particulièrement satisfaits ici ?

5. Lien avec l'aspiration à la décélération des rythmes de vie (si sujet non abordé spontanément dans la discussion)
Qu'est-ce que ça représente pour vous la vitesse ? la lenteur ?
Comment vous définiriez ce qu'est un « rythme de vie » ? Un rythme de ville (tempo della citta) ? C'est quoi un bon rythme de vie (individuel) ? un bon rythme de ville (collectif - tempo della citta) Comment on le(s) met en œuvre ?
Ça veut dire quoi ralentir/accélérer son rythme de vie/ Le rythme de ville? Quels liens entre rythme de vie et rythme de ville ?
Quels rôles jouent les transports et les déplacements dans le rythme de votre ville, dans le rythme de vie de vos habitants ?
Que pensez-vous de cette phrase d'Ivan Illich, un des penseurs à l'origine des mouvements Slow : « Plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » ? ou « la vitesse ne fait pas gagner du temps mais de l'espace ».

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, alimentation, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'**ADEME**

FAITS ET CHIFFRES
L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.

CLÉS POUR AGIR
L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.

ILS L'ONT FAIT
L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.

EXPERTISES
L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard

HORIZONS
L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

EXPERTISES

Politiques de Mobilité Durable et Décélération

Le thème des temporalités des mobilités quotidiennes a peu été envisagé, en France au moins, comme un levier d'action pouvant participer au développement durable ou à la transition énergétique. L'objectif de cette recherche est de montrer qu'il s'agit pourtant d'une thématique qui pourrait permettre d'allier qualité de vie, de l'air et réforme citoyenne d'implication dans la transition énergétique. En examinant par analyse de documents, entretiens et observations directes des politiques temporelles axées sur la décélération ainsi que des expériences participatives réalisées en France et dans des villes européennes, ce projet souhaite documenter les possibilités en matière de transition écologique induites par des politiques de mobilité durable jouant explicitement sur la décélération des rythmes de vie.

Le présent rapport intermédiaire a pour objectif de faire le point, à date, sur l'avancée du projet, plus spécifiquement des lots 2 et 3, consistant en un benchmark européen sur les politiques liées à la décélération et au suivi ethnographique de mise en délibération citoyenne de la décélération.

00000

www.ademe.fr

9 791029 712128