



HAL
open science

Politiques de Mobilité Durable et Décélération - Rapport final

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 final. ADEME; Université Gustave Eiffel. 2022. hal-03911343

HAL Id: hal-03911343

<https://hal.science/hal-03911343v1>

Submitted on 22 Dec 2022

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.

Politiques de mobilité durable et décélération

Rapport final


EXPERTISES

**Avril
2022**

REMERCIEMENTS

L'équipe du projet PMD² tient à remercier les personnes suivantes sans qui ce rapport n'aurait pu voir le jour :

- Gabriele Manella de l'Université de Bologne pour avoir accueilli Emmanuel Munch lors de son séjour post-doctoral au département de Sociologie ;
- Gerrit von Jorck (Technische Universität Berlin) et Grégoire Wallenborn (Université Libre de Bruxelles) pour les échanges sur les effets rebonds temporels ;
- Yann le Goff pour la transmission de précieux documents sur le passage à 30 km/ à Paris ;
- Lucie Verchère d'avoir constitué des archives rigoureuses sur l'histoire des politiques temporelles en France ;
- Toute l'équipe du Forum Vies Mobiles pour nous avoir permis d'assister à leur Forum Citoyen des mobilités ;
- A l'équipe de Missions Publiques, notamment Judith Ferrando et Yves Mathieu pour leur participation et patience durant ces mêmes forums citoyens ;
- A tous les citoyen.ne.s présent.e.s lors de ces forums, à Hell-Bourg, Nantes, Paris ou Saint-Dié-des-Vosges ;
- A Tempo Territorial ;
- A l'ADEME pour avoir financé et piloté ce projet de recherche malgré des conditions décélérées. Nous tenons particulièrement à remercier les membres du comité de pilotage, à savoir Anaïs Rocci, Hervé Penin, Gabriel Plassat, Séverine Boulard, Elodie Trauchessec et Sarah Thiriot.

CITATION DE CE RAPPORT

Emmanuel Munch, Leslie Belton Chevallier, Gwendal Simon, 2022. Rapport final du projet PMD², 213 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

Ce document est diffusé par l'ADEME

Numéro de contrat : Convention 1910C003

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

1. INTRODUCTION	10
2. LOT 2 : LES POLITIQUES DE CHRONO-URBANISME PROCHES DE POLITIQUES DE MOBILITE DURABLE ET DE DECELERATION (PMD²)	15
2.1. Choix des terrains et méthodologie d'enquête	17
2.1.1. Choix des terrains.....	17
2.1.2. Méthodologie d'enquête	19
2.2. Les Cittàslow : îlots de lenteur et de convivialité, vecteurs d'attractivité des petites villes	22
2.2.1. Genèse et positionnement des <i>Cittàslow</i>	22
2.2.2. La lenteur dans les <i>Cittàslow</i> : un état de fait, plus que le fruit de réelles politiques d'aménagement et de mobilité	24
2.2.3. Les avantages recherchés par les <i>Cittàslow</i> : proximité et convivialité pour les habitants	33
Encadré 1 : Réduire la vitesse et l'empreinte écologique des déplacements des chercheurs. Deux semaines d'itinérances à vélo entre 6 <i>Cittàslow</i> italiennes	37
2.2.4. Conclusion sur les <i>Cittàslow</i>	39
2.3. Les Grandes Villes Ralenties (GVR)	42
2.3.1. Genèse et positionnement de la limitation généralisée à 30 km/h en ville.....	42
2.3.2. La vitesse en ville : atténuer les externalités négatives de la voiture ou préserver les temps de parcours ?	49
2.3.3. Ralentir : de la ville fonctionnelle à la ville conviviale et inclusive.....	56
Encadré 2 : l'éco-quartier Vauban à Fribourg, le périurbain sans la voiture	62
2.3.4. Conclusion sur les Grandes Villes Ralenties	72
2.4. Les Bureaux des Temps	76
2.4.1. Genèse et positionnement des <i>Bureaux des Temps</i>	76
2.4.2. Coproduire avec les « générateurs de rythmes urbains » ou s'adapter au rythme économique ?	82
2.4.3. Le droit au temps : l'illusion du temps choisi	86
2.4.4. Conclusion sur les Bureaux des Temps	100
Encadré 3 : Fabrique Prospective de l'ANCT - prendre en compte les temporalités et les rythmes urbains dans les villes moyennes (2021 -2022)	104
2.5. [Conclusion de la partie 2] Les politiques de chrono-urbanisme en Europe : rythmes de vie / vitesse des déplacements / écologie	108
2.5.1. La lenteur dans les <i>Cittàslow</i> : un état de fait, plus que le fruit d'une politique locale	108
2.5.2. 30 km/h en ville : tensions et antagonismes entre différents modèles d'aménagement	109
2.5.3. Apaiser plutôt que ralentir ?	110
2.5.4. Les <i>Bureaux des Temps</i> : l'illusion du temps choisi	111
3. LOTS 3 ET 4 : DE LA MISE EN DEBAT CITOYENNE DE LA DECELERATION A L'ELABORATION DE PROPOSITIONS POLITIQUES	113
3.1. Les Forums Citoyens (FC), des instances de mise en débat de la décélération des modes de vie	113
3.1.1. Les parties prenantes	114
3.1.2. Le déroulement des forums in situ	114
3.2. Les forums citoyens : un processus délibératif au long cours	114
3.2.1. La genèse des FC : Un constat d'aspirations à la décélération qui fait écho à de nombreuses crises et une incapacité politique à les résoudre	114

3.2.2.	Des modalités d’animation au cœur de l’élaboration.....	119
3.2.3.	Porter les propositions dans la sphère publique : de l’importance de la phase aval du dispositif et de sa préparation	119
3.3.	Les débats et la fabrique des propositions : ou comment parler des rythmes de vie quand on parle de transport ?	120
3.3.1.	La demande initiale a-t-elle été comprise ?	120
3.3.2.	Les représentations « clivées » de la mobilité	125
3.3.3.	La « fabrique » des propositions	128
3.3.4.	La décélération absente ?	131
3.4.	[Conclusions de la partie 3] : Que signifie l’aspiration à la décélération des rythmes de vie pour les ménages ?	132
3.4.1.	L’aspiration à la prospérité temporelle... ..	133
3.4.2.	...via plus d’autonomie temporelle ?.....	133
3.4.3.	... via la décélération des rythmes de vie ?	134
3.4.4.	La fiction démocratique : individus et institutions paradoxants	135
4.	CONCLUSION / RECOMMANDATIONS / PERSPECTIVES	137
4.1.1.	Concrétiser les problématiques temporelles : penser des modalités d’évaluation qualitative du bien-être en ville.....	138
4.1.2.	Concrétiser les problématiques temporelles : former les acteurs locaux à la « chronopolitique » .	139
4.1.3.	La fabrique de Politiques de Mobilité Durable et de Décélération : se concentrer sur les activités, personnes et enjeux concrétisant la question des rythmes de vie	142
4.1.4.	Pour une politique imbriquée entre vitesse du travail et vitesse des déplacements	142
4.1.5.	De la ville fonctionnelle à la ville conviviale	144
4.1.6.	La ville aux enfants.....	146
4.1.7.	Rythmes de vie et politiques de santé publique	148
4.2.	Perspectives de recherche	148
4.2.1.	Le problème scientifique des liens entre accélération des transports et accélération des rythmes de vie	149
4.2.2.	La difficile prise en compte des désirs relatifs aux mobilités	150
4.2.3.	Ralentir pour atteindre la prospérité temporelle ?.....	151
4.2.4.	La ville conviviale : le versant collectif de la Résonance	152
4.2.5.	Relier le spatial au temporel : proximité et ralentissement.....	153
4.2.6.	La décélération : une ouverture pour penser l’a-croissance	154
	REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	156
	INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES.....	162
	SIGLES ET ACRONYMES.....	164
	ANNEXES.....	165
	ANNEXE 1 : LE CHOIX DES COMMUNES ENQUÊTEES PARMIS LES CITTASLOW	165
	ANNEXE 2 : LE CHOIX DES COMMUNES ENQUÊTEES PARMIS LES GRANDES VILLES RALENTIES.....	168
	ANNEXE 3 : LE CHOIX DES COMMUNES ENQUÊTEES PARMIS LES BUREAUX DES TEMPS	169
	ANNEXE 4 : GRILLE D’ENTRETIEN POUR LES ACTEURS LOCAUX (version française)	169
	ANNEXE 5 : LISTE DES ENTRETIENS REALISES POUR L’ANALYSE DES POLITIQUES DE CHRONO-URBANISME	171
	ANNEXE 6 : LOI TURCO (2000)	172
	ANNEXE 7 : LISTE DES 72 CRITERES D’ADHESION AU LABEL CITTASLOW (ISSUE DE LA CHARTE CITTASLOW INTERNATIONAL ADOPTEE LE 17 MAI 17, TRADUIT DE L’ANGLAIS)	172

ANNEXE 8 : DESCRIPTION SUCCINCTE DES <i>CITTASLOW</i> ENQUETEES	174
ANNEXE 9 : DESCRIPTION SUCCINCTE DES POLITIQUES DE RALENTISSEMENT DANS LES GRANDES VILLES RALENTIES ENQUETEES	179
ANNEXE 10 : ACTIONS ENTREPRISES AU SEIN DES BUREAUX DES TEMPS ENQUETES	182
ANNEXE 11 : LES PARTIES PRENANTES AUX FORUMS CITOYENS	187
ANNEXE 12 : LE DEROULEMENT DES FORUMS CITOYENS IN SITU	192
ANNEXE 13 : LES MODALITES D'ANIMATION AU CŒUR DU DEBAT	201
ANNEXE 14 : LA PHASE AVAL DU DISPOSITIF ET DE SA PREPARATION.....	203
ANNEXE 15 : REFORMULATION DES PROPOSITIONS ISSUES DES FC : DE LA SORTIE DES FORUMS (AOUT 2021) A LA RESTITUTION PUBLIQUE (8 FEVRIER 2022)	204

RÉSUMÉ

Face à la complexité actuelle des impératifs écologiques, économiques et sociétaux, le projet PMD² (Politiques de Mobilité Durable et de Décélération) propose de nouveaux cadres de pensée pour les politiques de mobilité et d'aménagement en ville. Il vise à répondre à l'aspiration à la « décélération » des rythmes de vie exprimée par une part importante des citoyens occidentaux.

Il explore la capacité des « politiques de mobilité durable » (limitation des vitesses de circulation, restriction de l'usage de l'automobile, promotion des modes doux...) à satisfaire cette aspiration. Plus précisément, PMD² indique comment un positionnement en termes de « décélération » pourrait constituer un puissant levier de bifurcation énergétique et environnementale, aux contours désirables pour les populations.

Au plan empirique, cette recherche est basée d'une part sur l'observation de parlements citoyens où ces aspirations ont été débattues en vue de co-construire une réponse publique au problème des mobilités et des rythmes de vie. D'autre part, trois exemples de « chronopolitiques locales » ont été étudiées en Allemagne, Espagne, France et Italie : les Cittaslow, les Bureaux des Temps, et les villes à 30 km/h.

PMD² établit de solides relations théoriques rattachant « aspiration à la décélération des rythmes de vie », « quête de proximité » et « convivialité », confirmant, ou plutôt réagençant ensemble des théories exposées à d'autres échelles par Hartmut Rosa, Ivan Illich et Michelle Dobré. Si « plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » – postulat de cette recherche - alors une partie des réponses théoriques et empiriques au sentiment de manque de temps se logent dans la construction de villes plus conviviales. En établissant les liens entre ralentissement et quête de convivialité, nos enquêtes révèlent que les effets bénéfiques du ralentissement se légitiment surtout en matière de santé publique et pour le bien-être des personnes « non productives » (enfants, personnes âgées, inactifs occupé.e.s, personnes en situation de handicap).

Cette recherche dévoile toutefois que, en l'état, la décélération et la convivialité peinent à être justifiées dans le cadre de l'action locale. Encore habitées par les modèles de la ville fonctionnelle, nos manières de penser et d'évaluer la performance des espaces urbains donnent en effet trop d'importance aux effets quantitatifs de la vitesse. Comment rendre compte du supplément de bien-être associé au temps retrouvé, aux plaisirs de percevoir le bruit des oiseaux, aux échanges et discussions avec des personnes croisées dans la rue, au sentiment de liberté et de sécurité éprouvé par un enfant lorsqu'il déambule dans une zone de trafic apaisé, etc. ?

Enfin, nous démontrons que la prise en compte des rythmes de vie et des vitesses de déplacement est indissociable de réflexions plus globales sur nos modèles de production et de consommation, et leurs liens avec les politiques de transport et d'aménagement urbains. A cet égard, par opposition à la prospérité matérielle, le concept de prospérité temporelle décrit plus fidèlement le caractère multiforme des aspirations des ménages que la notion de décélération.

En ce qu'il interroge le temps au travers de la question des vitesses de déplacement, PMD² ouvre de nouvelles perspectives pour réinterroger la quantité et la qualité des besoins (en partie matériels) auxquels nous souhaitons collectivement accéder grâce à la vitesse.

ABSTRACT

Faced with the current complexity of ecological, economic and societal imperatives, the PMD² project (Sustainable Mobility and Deceleration Policies) proposes new frameworks for thinking about mobility and urban planning policies. It aims to respond to the desire for a "deceleration" of pace of life expressed by a large proportion of Western city dwellers.

It explores the capacity of "sustainable mobility policies" (limiting traffic speeds, restricting car use, promoting soft modes, etc.) to satisfy this wish. More specifically, PMD² indicates how a positioning in terms of slowing down could constitute a powerful lever for an energy and environmental bifurcation, with desirable contours for the populations.

Empirically, this research is based on the one hand on the observation of citizens' parliaments where these wishes were debated with a view to co-constructing a public response to the problem of mobility and the pace of life. On the other hand, three examples of "local chronopolitics" were studied in Germany, Spain, France and Italy: the Cittàslow, the local time policies, and the 30 km/h cities.

PMD² establishes solid theoretical relationships linking "aspiration to the deceleration of life rhythms", "quest for proximity" and "conviviality", confirming, or rather rearranging together, theories expounded at other scales by Hartmut Rosa, Ivan Illich and Michelle Dobré. If the more we have the possibility of being transported, the more we lack time' - the postulate of this research - then part of the theoretical and empirical answers to the feeling of lack of time are found in the construction of more convivial cities. Furthermore, in establishing the links between slowing down and the quest for conviviality, our surveys reveal that the beneficial effects of slowing down are mainly justified in terms of public health and the well-being of 'non-productive' people (children, the elderly, the economically inactive, people with disabilities).

However, this research reveals that, as it stands, slowing down and conviviality are difficult to justify in the context of local action. Still inhabited by the models of the functional city, our ways of thinking and evaluating the performance of urban spaces give too much importance to the quantitative effects of speed. How can we account for the additional well-being associated with regaining time, the pleasure of perceiving the sound of birds, the exchanges and discussions with people crossed in the street, the feeling of freedom and safety experienced by a child when he or she wanders through a traffic-calmed zone, etc.?

Finally, we show that taking into account the pace of life and travel speeds is inseparable from more global reflections on our production and consumption models and their links with transport and urban planning policies. In this respect, as opposed to material prosperity, the concept of temporal prosperity more accurately describes the multifaceted nature of household aspirations than the notion of "slowing down".

By questioning time through the issue of travel speeds, PMD² opens up new perspectives for reinterpreting the quantity and quality of the (partly material) needs to which we collectively aspire thanks to speed.

A notre collègue et ami, Joseph Cacciari (1982 – 2022)

1. Introduction

Vous avez remarqué comme les gens marchent vite
dans la rue ?...
Il y a quelques jours,
Je rencontre un monsieur que je connaissais,
Je vais pour lui serrer la main,
Le temps de faire le geste ???
Il était passé !
Eh bien, j'ai serré la main à un autre monsieur
Qui, lui, tendait la sienne à un ami
Qui était déjà passé depuis dix minutes.
Raymond Devos

Le thème des temporalités des mobilités quotidiennes (des personnes, des marchandises, des capitaux) ne semble pas avoir été jusqu'à ce jour considéré comme un instrument pouvant servir des politiques de bifurcation écologique (Mallet, 2014). Lorsqu'elle est mobilisée pour façonner des politiques de mobilité ou de transport, la dimension temporelle s'inscrit surtout dans une volonté d'accroissement de la vitesse, critère à l'aune duquel nombre de projets d'infrastructures sont programmés et évalués (Munch, 2014). Pour la décision publique, la dimension temporelle de l'offre ou de la demande de mobilité permettrait principalement de « faire économiser du temps » aux individus et aux marchandises en circulation.

Dans les zones urbaines, les présupposés ou les résultats en termes de qualité de vie de ces mesures d'accélération ou de fluidification des mobilités en ville sont très rarement questionnés (Virillio, 1977). En vertu de la conjecture de Zahavi (1974), le présupposé retenu est principalement celui d'une maximisation des activités disponibles à durée de déplacement équivalente ou d'une minimisation de la durée totale des déplacements quotidiens (Crozet et Joly, 2004).

Or, comme l'a souligné Marc Wiel, « la vitesse ne fait pas gagner du temps, mais de l'espace » (Desjardins, 2015 ; Wiel, 2007). Autrement dit, plus que de faire gagner du temps en termes de mobilité sur des distances parcourues inchangées, la vitesse permettrait surtout d'aller plus loin et d'accéder à plus d'opportunités. Il est dès lors possible de s'interroger sur les effets, tant positifs que négatifs, de l'accélération des capacités de mobilité sur la qualité de vie des individus. Sur un plan positif, elle autorise une diversification des modes de vie en permettant aux individus de réaliser des activités autrefois contraintes par le temps disponible. De cette façon, l'accélération pourrait aussi être favorable à un élargissement des horizons d'existence.

Sur un versant négatif, il est en revanche permis de s'interroger sur les effets de l'accélération des mobilités, notamment motorisées, en termes de mortalité routière et d'étalement urbain. Observé depuis les premières constructions périurbaines d'autoroutes dans les années 1960 (Orfeuill, 2000), l'étalement éloigne les individus des centres d'activités plutôt que de les en rapprocher et leur demande finalement de consommer toujours plus d'énergies fossiles ou électriques pour se déplacer.

S'il reste difficile de trancher en l'état des connaissances entre les aspects positifs et négatifs de « l'accélération technique » (Rosa, 2010), force est de constater que des acteurs publics se sont engagés, depuis de nombreuses années pour certains, dans une organisation des mobilités portant une volonté d'apaisement des déplacements urbains, en particulier dans les centres-villes (reports vers la marche, le vélo, le bateau, limitation des vitesses de circulations automobiles, etc.).

Les politiques de mobilité centrées sur les modes collectifs et actifs sont généralement associées aux objectifs de la transition énergétique et du développement durable (Huyghe, 2018). On peut par exemple envisager que l'objectif de report modal de la voiture vers des modes doux soit susceptible d'améliorer la qualité de vie, la qualité de l'air ou, plus simplement, de limiter la consommation d'énergies, fussent-elles électriques ou carbonées, dimensions au centre d'une réforme écologique des sociétés.

Le point de retournement de ces politiques se cristallise la plupart du temps autour de comportements vertueux (changement des modes de transport utilisés) du point de vue du développement durable. Pourtant, faire reposer les changements de pratiques de mobilité sur la seule adhésion des populations aux objectifs de transition écologique semble avoir montré ses limites (Rocci, 2007). Les changements de pratiques de mobilité ne puisent en réalité que très rarement leur force motrice dans l'adhésion à des valeurs dites pro-environnementales (Barr, 2015 ; Vincent, 2008). Ces constats invitent - entre autres possibilités - à identifier plus précisément quelles sont les aspirations des populations vis-à-vis de leurs futurs modes de vie. L'idée étant que derrière ces aspirations et ces désirs portés par la population se trouvent potentiellement des éléments pouvant servir plus activement les objectifs de la transition écologique.

En 2015, le Forum Vies Mobiles avec l'appui de l'ObsoCo a lancé une grande enquête internationale sur les aspirations des citoyens vis-à-vis de leurs modes de vie futurs (Descarrega et Moati 2016). Quelle que soit l'origine des répondants, l'aspiration remportant le plus de suffrages est systématiquement celle faisant le vœu d'un ralentissement des rythmes de vie face à un sentiment accru de manque de temps. Ces résultats sont corroborés par l'enquête « Conditions de vie et aspirations des Français » du Crédoc de 2020. Que cela soit avant, pendant ou après les premières phases de confinement liées à l'épidémie de Covid-19, ce sont toujours à peu près 80% des Français, qui déclarent que dans l'idéal, ils préféreraient « ralentir, prendre plus de temps ». Dans l'appel à contributions pour un "après" soutenable lancé en mars 2020 par France Stratégie, il ressortait une forme de consensus sur la nécessité de ralentir l'économie comme nos vies et de repenser notre rapport au temps, comme une réponse possible à l'urgence des défis environnementaux qui s'imposent à nous (France Stratégie, 2020).

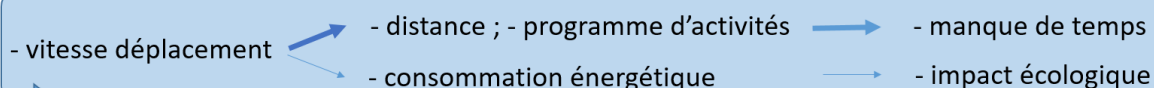
A partir de ce constat, notre recherche se fonde sur une hypothèse forte à même d'interroger le façonnement et la construction des politiques de bifurcation énergétique et écologique : l'aspiration à la décélération des rythmes de vie portée par les citoyens est un levier potentiel pour construire des politiques de mobilités durables et de décélération (PMD²).

La seconde hypothèse est sous-jacente à la précédente et porte directement sur le rapport paradoxal que les individus entretiennent avec la vitesse et le sentiment de manque de temps : « plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » (Illich, 2004 [1973a], p. 402). Notre projet repose sur l'hypothèse qu'il existe un lien entre le sentiment de manque de temps et la facilité avec laquelle les populations accèdent à diverses activités réparties dans l'espace (Crozet, 2017 ; Tranter 2010 ; Joly, 2004 ; Jalas, 2002).

En effet, 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 professionnelles et privées, 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. Dès lors, les aspirations à la décélération des rythmes de vie pourraient trouver des réponses dans des politiques de décélération des rythmes de déplacement, et ainsi devenir de puissants leviers de bifurcation énergétique et écologique dans le domaine des mobilités (Figure ci-dessous).

L'aspiration à la décélération des rythmes de vie, pourrait-elle être une nouvelle manière de légitimer voire de concevoir des politiques de mobilité durable et ralentie ? Et si oui, comment ?

Postulat :



Motivation pour les ménages :

- Aspiration n° 1 : ralentir le rythme de vie pour 70% des enquêtés (Descarrega et Moati, 2016)

Figure introductive : le désir de ralentissement, un levier pour construire des Politiques de Mobilité Durable et de Décélération (PMD²) ?

Ces politiques de décélération ont, de prime abord, un aspect contraignant puisqu'elles limitent les possibilités de se déplacer tout le temps, partout et très rapidement pour atteindre des activités éloignées. Mais, en contrepartie, elles auraient 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).

Sur le plan scientifique, le programme a pour but de réinterroger quelques-uns des présupposés qui président à la définition de la réponse publique en matière de mobilité durable. Il s'agit de comprendre comment ces présupposés ou postulats peuvent être rediscutés, redéfinis par une hypothèse radicale comme la décélération. Sur le plan opérationnel, le projet a pour ambition de définir des modalités pratiques permettant un dialogue renouvelé entre citoyen.ne.s, décideurs.euses et expert.e.s autour de la construction d'une réponse publique au défi d'une mobilité durable et prenant en compte des aspirations liées aux rythmes de vie. Pour ce faire, nous interrogerons d'une part la façon dont les concepteurs.euses et décideurs.euses des politiques de mobilité durable se représentent et projettent aujourd'hui les aspirations de décélération des rythmes de vie portées par une part grandissante des citoyens. D'autre part, nous analyserons de quelles manières ces aspirations peuvent amener les citoyen.ne.s à co-construire des politiques de mobilité durable.

Notre démarche de recherche est exploratoire à plusieurs titres.

Premièrement, elle est exploratoire, non pas parce qu'elle défriche un domaine de connaissance vierge, mais parce qu'elle relie deux champs de réflexion, deux problématiques qui n'ont pas l'habitude de communiquer entre elles. De fait, dans le cadre de la réponse à appel à projet TEES 2019 de l'ADEME, nous proposons une réflexion associant les problématiques écologiques et sociologiques relatives à la vitesse des déplacements. D'un côté, on trouve une littérature foisonnante en ingénierie environnementale qui étudie comment, en moyenne, la vitesse a un effet négatif sur la pollution : « plus on se déplace rapidement plus on pollue ». Et de l'autre côté, à l'intersection de la socio-économie des transports et de la sociologie du temps, on trouve quelques chercheurs qui s'interrogent sur l'impact des vitesses de déplacement sur le sentiment de manque de temps : « Plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » (Illich, 2004 [1973a], p. 402). En proposant un pont entre ces deux domaines de réflexion, nous faisons de la question des rythmes de vie et des vitesses de déplacements une problématique de recherche socio-écologique.

Deuxièmement, par cette entrée, elle fait aussi dialoguer des objets d'études qui n'ont pas l'habitude d'être mis l'un en face de l'autre : la fabrique des politiques de mobilité durable et les aspirations des populations par rapport à leur rythme de vie. Pour faire ce lien, il nous faut reconnaître que le sentiment manque de temps, également appelé « famine temporelle » (Perlow, 1990), est un problème social (Merton, 1971). Aujourd'hui, contrairement à d'autres problèmes sociaux tels que le chômage ou la saturation spatiale des réseaux de transport, les effets néfastes de la famine temporelle sur la qualité de vie attirent rarement l'attention des responsables politiques. Notre société traite trop souvent les difficultés d'adaptation à cette évolution du temps

urbain 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, (Ascher, 1997) liés à des mécanismes structurels (Schor, 1992). La vitesse des transports (km/h), de la production (quantité produite/heure), de la consommation (quantité consommée/heure) ou encore la répartition spatiale des activités dans l'espace sont autant de « générateurs de tempo » (*Zeitgeber*¹) qui peuvent induire un sentiment de famine temporelle relativement généralisée sur un territoire.

A cet égard, on sait qu'en moyenne les populations urbaines ont plus de probabilités de manquer de temps que les populations résidant dans d'autres types de territoires (Chrétien, 2017 ; Schläpfer *et al.*, 2014 ; Mayer et Knox, 2006). Le rapport au temps et la représentation que nous nous faisons de sa rareté relative reste le fruit d'une construction sociale variant selon les cultures et les milieux étudiés (Elias, 1992 [1984]). Selon les régions du monde, l'urgence, le retard et le sentiment de manquer de temps prendront des contours bien différents de ceux perçus par l'*homo-urbanus* (Paquot, 1990) occidental. Bien sûr, le sentiment de famine temporelle dans les centres urbains occidentaux est aussi dépendant de caractéristiques sociodémographiques : les parents de jeunes enfants, les cadres, les plus diplômés et de manière générale les femmes. Elles reportent à la fois de façon subjective plus fréquemment un sentiment de manque de temps (Schwanen, 2007 ; Adam, 2004 ; Davies, 2003), en même temps qu'elles réalisent objectivement et en moyenne un plus grand nombre d'activités au quotidien (Gershuny & Sullivan, 2018 ; Brousse, 2015). Ceci soulève la question des inégalités face au sentiment de famine temporelle et plus généralement de maîtrise de son temps (Munch et Proulhac, à paraître). La famine temporelle éveille des enjeux politiques qui ne sauraient trouver des réponses satisfaisantes dans la responsabilisation et la psychologisation d'individus qui seraient maîtres de leur temps (Munch, 2017a) et totalement conscients des problèmes écologiques qui peuvent y être associés. Il s'agit d'une pathologie temporelle qui ne touche plus seulement quelques personnes et qui est le fruit de l'ordonnement de la société et des villes dans lesquelles nous baignons.

Notre recherche est organisée en lot à partir des deux objets d'études susmentionnés : la fabrique de politiques de mobilité durable et de décélération (PMD²), et l'aspiration à la décélération des rythmes de vie portée par les populations. Au sein de chacun des lots, il existe un flou notionnel que nous avons tenté d'éclairer à partir d'une première revue de la littérature scientifique, disponible dans le rapport intermédiaire de la recherche (Munch *et al.*, 2020). Que savons-nous des politiques locales qui se rapprochent de la définition prospective des politiques de mobilités durables et de décélération ? Qu'est-ce qu'un rythme de vie ? Comment comprendre le problème de l'accélération des rythmes de vie ? Quels liens avec la vitesse des déplacements ? Comment décrypter l'aspiration à la décélération des rythmes de vie ? Ici, dans le rapport final, nous combinons les premières réponses théoriques issues du rapport intermédiaire avec nos propres enquêtes en Allemagne, Catalogne, France et Italie. Cette combinaison vise à répondre à la problématique suivante : L'aspiration à la décélération des rythmes de vie, pourrait-elle être une nouvelle manière de légitimer voire de concevoir des politiques de mobilité durable et ralentie ? Et si oui, comment ? La structure du rapport est rythmée par un ensemble de sous-questions respectant le découpage de la recherche en deux lots distincts.

Premièrement, du point de vue des collectivités et des pouvoirs publics, on cherche à savoir quels sont les moyens et les finalités adossés à des politiques de mobilités et d'aménagement intégrant cette demande sociale pour la décélération ? En l'état, à notre connaissance, de telles politiques n'existent pas à proprement parlé. Néanmoins, il y a des politiques qui s'en rapprochent et qui, par leur étude combinée, pourraient permettre

¹Jürgen Aschoff (1960), un des pères de la chronobiologie, utilise pour la première fois le terme de *Zeitgeber*, littéralement « donneur de temps ». Il s'agit d'éléments externes à l'organisme qui influencent le rythme de notre horloge interne : la luminosité, la température ambiante, les périodes d'exercices physiques... Par analogie, plus tard dans le domaine de l'aménagement des territoires le terme sera mobilisé par les acteurs du chrono-urbanisme et des politiques temporelles (Beyer et Royoux, 2015). Les générateurs de temps sont ici vus comme des « institutions » qui, de par le cadencement de leur activité, impriment un rythme collectif sur un territoire donné : les horaires du journal télévisé, d'école, de passage du train, d'ouverture des commerces...

d'affiner et de dessiner les contours de futures politiques de mobilités durables de décélération. Les 3 types de terrains internationaux retenues sont les suivants : les *Cittàslow*, les villes qui possèdent des *Bureaux des Temps* et sont engagées dans les politiques temporelles, et un groupe de villes qui a mis en place le 30 km/h généralisé ou prévoit de l'instaurer.

Deuxièmement, du point de vue des ménages, qu'est-ce qu'on entend par l'aspiration à la décélération des rythmes de vie ? Qu'est-ce qui est problématique face au sentiment de manque de temps ? En vue de quoi les populations souhaiteraient avoir plus de temps ? Nous souhaitons répondre à cette question, car nous pensons que c'est en identifiant finement les contours des aspirations que l'on pourra construire des politiques locales efficaces, car adossés précisément à cette demande sociale. Le terrain s'appuie sur une enquête ethnographique dans des « lieux » de débats. Les lieux retenus pour mener cette enquête sont les Forums Citoyens des mobilités du Forum Vies Mobiles (qui est aussi partenaire du projet de recherche). Ces forums ont pour ambition de mettre en débat l'aspiration à des rythmes de vie plus apaisés face aux objectifs de la transition mobilière.

Pour rappel, puisque le sentiment de « famine temporelle » est un sentiment particulièrement développé dans les centres urbains occidentaux nous plaçons notre réflexion dans le cadre des déplacements intra-urbains et des villes d'Europe de l'Ouest. La recherche a eu lieu entre Septembre 2019 et Avril 2022. Elle a été cadencée par de nombreux arrêts et ralentissements dues aux phases successives de confinement sanitaires liés au Covid-19.

2. Lot 2 : les politiques de chrono-urbanisme proches de politiques de mobilité durable et de décélération (PMD²)

Ce chapitre a pour but de caractériser et de formaliser, du point de vue des politiques locales, ce à quoi ressemble ou pourrait ressembler des politiques d'aménagement et de mobilité qui intégreraient de façon plus ou moins explicite les aspirations à la décélération des rythmes de vie. Notons d'abord qu'avant même de penser la construction de Politiques de Mobilités Durables et de Décélération (PMD²), l'enjeu d'une telle recherche se situe surtout au niveau du positionnement de ces politiques ; de leur légitimation dans le discours public et de leur « placement » dans la société civile. A notre connaissance, il n'existe pas à proprement parler de telles politiques. Mais plutôt des politiques de chrono-urbanisme (Ascher, 1997) qui s'en rapprochent et qui, par leur étude combinée, pourraient permettre d'affiner et de dessiner les contours de PMD².

A partir d'une étude préliminaire de la littérature (cf. rapport intermédiaire pp. 17-20) on trouve des collectivités qui par la conduite de leur action locale, se rapprochent de PMD². Elles s'en rapprochent mais elles n'y correspondent pas totalement. Elles s'insèrent à chaque fois dans un, voire deux des trois volets définissant indirectement des politiques de décélération :

- 1) Des collectivités ayant intégré explicitement l'aspiration à la décélération des rythmes de vie dans leurs politiques locales. Elles situent la décélération des rythmes de vie dans une démarche transverse aux différentes sphères de la vie quotidienne - sans pour autant la positionner prioritairement par rapport à des objectifs de transition écologique et mobilière ;
- 2) Des collectivités qui ont engagé ou projettent d'engager des politiques de mobilité durable visant à réduire les vitesses de déplacement. Elles situent prioritairement la décélération des déplacements dans une dimension techniciste de l'aménagement du territoire, ne posant que très faiblement la question du lien avec les rythmes de vie ;
- 3) Des collectivités qui n'ont pas encore axé leurs actions sur la question de la décélération des rythmes de vie (volet 1) ou de déplacement (volet 2), mais qui sont en revanche habituées à la concertation, la co-construction et la coproduction des rythmes urbains avec les habitants (horaires des transports, des services publics, accessibilité temporelle des territoires, malléabilité temporelle des équipements...).

La problématique de cette partie s'appuie sur le fait que l'aspiration à la décélération des rythmes de vie et les politiques qui y sont associées (volet 1) sont rarement associées aux politiques de mobilité durable visant à réduire les vitesses de déplacement en ville (volet 2). Or, l'hypothèse centrale de notre recherche stipule justement que la coordination de ces deux versants de la décélération pourrait être bénéfique aux deux parties. Elle servirait aussi bien les intérêts des habitants souhaitant décélérer leur rythme de vie, que les intérêts de la collectivité souhaitant diminuer l'impact écologique et énergétique global, les objectifs des uns alimentant réciproquement les objectifs des autres. Dans un premier temps, notre ambition est d'étudier de façon séparée les volets 1 et 2 (cf. ci-dessus) de politiques de décélération. Ensuite nous envisageons leur rapprochement par l'entrée de la participation citoyenne (volet 3). Les résultats issus de ces croisements serviront par la suite de grilles d'analyse alimentant le chapitre 4 sur l'étude de l'aspiration à la décélération des rythmes de vie, à l'échelle des ménages.

A cette fin, trois groupes de respectivement 9, 5 et 6 villes en Europe ont été identifiées. Elles prennent place en face des trois volets définissant les politiques de décélération plus haut :

- 1) Les villes labélisées *Cittàslow* (moins de 50 000 habitants). Dans leurs annonces, elles font clairement de la lenteur et de la promotion de rythmes de vie apaisés, la principale entrée de leurs caractéristiques et de leur politique locale ;
- 2) Les *Grandes Villes Ralenties (GVR)*. Ce groupe de villes n'appartient pas à proprement parlé à un « réseau structuré ». Il rassemble des villes d'importances *a minima* régionale (plus de 100 000 habitants). Elles ont toutes en commun d'avoir déployé ou d'avoir comme projet de déployer la limitation généralisée de circulation à 30 km/h au sein de leur espace ;
- 3) Les villes possédant des *Bureaux des Temps (BdT)*. Ces collectivités locales positionnent (au moins en partie) le curseur de leur politique d'aménagement au niveau d'un aménagement des rythmes urbains : on parle de *politiques temporelles*. L'objectif principal des politiques temporelles est ici, non plus focalisé sur la question de la lenteur ou de la rapidité des déplacements ou des activités, mais sur l'articulation, la conciliation et la coordination des rythmes individuels avec les rythmes sociaux.

Notons que notre volonté de rendre compte d'expériences locales se rapprochant de PMD² se limite au traitement analytique que nous faisons du sujet. Ici, nous avons catégorisé des actions locales par groupe de politiques de chrono-urbanisme. A certains endroits, nous avons isolé des actions qui, dans la conduite multiforme de politiques publiques, peuvent plus volontiers s'entrelacer. Autant les *Bureaux des Temps* et les *Cittàslow* correspondent à des politiques de chrono-urbanisme bien identifiées et distinguées statutairement. Elles se placent d'ailleurs de temps à autre en concurrence, que cela soit de par leur positionnement idéologique, ou ne serait-ce que par rapport à leur positionnement démographique (petites villes/grandes villes). Autant les *GVR* sont le fruit de notre découpage analytique. Rien ne les rassemble officiellement, si ce n'est le critère discriminant que nous avons retenu : la généralisation de la limite de vitesse à 30 km/h. Ainsi, à la date de rédaction du rapport (Mars 2022), il y a d'ores et déjà une ville que l'on aurait aussi bien pu traiter comme *BdT* que comme *GVR*. Et vu le rythme auquel les villes adoptent la limite généralisée à 30 km/h, il risque d'y avoir de plus en plus de cas combinés. Si ce constat peut constituer une limite méthodologique, en termes heuristique, le fait que les différentes politiques locales que nous analysons ne soient pas strictement exclusives est encourageant pour la construction de PMD², puisqu'*in fine*, dans l'analyse, nous cherchons à combiner les différents volets étudiés.

Pour la clarté de l'explication, nous avons cependant choisi de conserver cette linéarisation et cette « réduction » de la complexité dans le plan du chapitre. A partir de cette clé de lecture, le plan suit un cheminement linéaire où chaque politique locale est étudiée l'une après l'autre. Chaque partie décrivant une politique locale adopte rigoureusement le même plan :

- Description historique de la politique de chrono-urbanisme ;
- Description des territoires retenus et des politiques déployées, détaillée en Annexe ;
- Analyse de la façon dont les acteurs locaux justifient l'intérêt de leur politique de chrono-urbanisme par rapport à la gestion de leur territoire ;
- Analyse de la façon dont les acteurs locaux projettent et décrivent l'intérêt de leur politique de chrono-urbanisme par rapport aux attentes et aspirations des habitants.
- Un encadré à la fin de chaque volet, qui au travers d'un cas d'étude « original » donne un regard « alternatif » sur la politique étudiée.

La principale méthode retenue pour cette enquête internationale est celle de l'entretien semi-directif avec des responsables des politiques locales : élu.e.s, technicien.ne.s, expert.e.s. De plus, dans les cas d'étude où des actions sont déjà réalisés ou en cours, nous rendons compte de « terrains » effectués *in situ* dans les différentes villes. La méthodologie d'enquête et le choix des terrains est décrite dans la partie suivante.

2.1. Choix des terrains et méthodologie d'enquête

Avant de rentrer en détail dans les considérations épistémologiques et méthodologiques, nous nous devons de préciser dès à présent que le « choix » ou plutôt le nombre des terrains réalisés a été fortement influencé par un facteur indépendant de notre volonté : la pandémie de Covid-19 et les multiples phases de confinement qui ont rythmé notre recherche sur les années 2020 et 2021. Le terrain qui concerne les *Cittàslow* est le premier terrain à avoir été enclenché. Il a pu être réalisé avant la pandémie, à la fin de l'année 2019. Pour les autres terrains (dont certaines villes se situent à l'étranger), l'accès aux sites a été grandement compliqué, à la fois par les interdictions de déplacement, mais aussi par le haut degré d'imprévisibilité de la situation sanitaire qui empêchait toute forme de planification et de projection. En conséquence, le nombre d'observations pour les catégories *Grandes Villes Ralenties*, et *Bureau des Temps* se trouve limité par rapport au traitement plus exhaustif réalisé pour les *Cittàslow*.

Une fois ces éléments de contexte précisés, par rapport à notre questionnement général, nous invitons le lecteur à se référer au rapport intermédiaire (Munch et al., 2020, pp. 17-20) en vue de comprendre pourquoi nous avons étudié les trois groupes de terrains exposés plus haut plutôt que d'autres. A un niveau plus fin, la description de chacune des villes étudiées apparaît plus tard dans les parties dédiées à l'analyse des politiques locales. Dans cette partie, nous proposons plutôt d'énoncer les raisons ayant présidées au choix des terrains à un niveau intermédiaire : ni au niveau du choix des groupes (*Cittàslow*, *Grandes Villes Ralenties*, *Bureau des Temps*), ni au niveau des villes en tant que telles (Orvieto, Grenoble, Barcelone...), mais à l'échelle de la variabilité des villes étudiées au sein de chacun des groupes. Pourquoi avons-nous retenu les 9 villes étudiées au nom des *Cittàslow*, ces 5 *Grandes Villes Ralenties*... Comment nous nous y sommes pris pour repérer les terrains et récolter des informations préliminaires à leur sujet ?

Les grandes lignes de la méthodologie d'enquête déployée sur ces terrains sont ensuite présentées ; les éléments plus complets figurent en Annexe (grille d'entretien, liste exhaustive des acteurs enquêtés...).

2.1.1. **Choix des terrains**

Une fois les 3 types de terrains identifiés, certains critères communs ont gouverné le choix et le nombre de villes enquêtées

Figure 1).



Figure 1: Carte des villes enquêtées.
 Source : ESRI Satellite (2020). Réalisation : Maxime Sauder et Emmanuel Munch

Au sein de chacun des 3 groupes, la diversité des terrains choisis vise à répondre autant que possible aux objectifs suivants :

- La quête de villes « actives » et qui ont des choses à raconter par rapport à notre sujet. C'est un enjeu particulièrement important pour les *Cittàslow* et *BdT*, où certaines collectivités affichent un positionnement en termes de politiques publiques, mais où l'action locale à cet égard est quelque peu endormie faute de moyens et de volonté politique (Ball, 2015 ; Beaucé, 2014 ; Paquot, 2014 ; Mallet 2014). Sans prise en compte de ce point de vigilance, il est possible de tomber sur des collectivités « adhérentes », où on ne trouve par exemple aucun personnel en charge de ladite politique ;
- Le ciblage de collectivités 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 ou de la politique locale ; cela signifie que dans certaines situations nous réalisons des enquêtes dans des villes qui ne sont plus actives aujourd'hui mais qui ont été aux origines de ce type d'actions ;
- Pour chaque type de politiques locales, nous visons des territoires d'au moins 2 pays différents. Au-delà des intérêts propres à la diversification et à la comparaison, il s'agit de mettre au jour d'éventuels biais liés à des particularismes locaux et nationaux. Qu'ils relèvent de particularités politiques ou socioculturelles propres à chaque pays, cette internationalisation des travaux vise à mieux comprendre ce qui relève à proprement parler de la politique locale ou de caractéristiques environnantes. Les pays ciblés (Allemagne, Espagne,

France, Italie) répondent à la fois aux objectifs scientifiques de la recherche – des terrains intéressants se trouvent dans ces pays – et à la fois à des objectifs de limitation des déplacements des chercheurs et de leur empreinte écologique. A un moment donné, des terrains pertinents avaient été identifiés en Scandinavie. Mais nos déplacements se sont limités aux pays limitrophes de la France aussi bien pour des raisons de coût écologique et économique, que pour des raisons associées à la limitation des déplacements internationaux en période de crise sanitaire (Covid-19).

- Pour des questions de diversification de l'échantillon, nous ciblons des villes dont les caractéristiques morphologiques, sociales et démographiques varient. Ce critère importe surtout et est rendu accessible vis-à-vis des *Cittàslow* qui sont nombreuses en Europe. On compte plus d'une centaine de *Cittàslow* en Europe, dont une grande majorité en Italie. Il faut donc veiller à ne pas retenir des *Cittàslow* qui se ressemblent trop et ne rendent pas compte de la variété de ces territoires. Pour les *GVR* et les *Bureaux des Temps*, cet objectif est à la fois plus ténu et moins central. Comme nous le verrons par la suite, les *GVR* et les *Bureaux des Temps* sont à la fois moins nombreux et ont globalement des caractéristiques plus homogènes. La recherche de diversification a probablement moins de sens pour ces deux types de terrain.

L'ensemble des raisons ayant présidées au choix des communes étudiées est détaillé en Annexe 1 pour les *Cittàslow*, Annexe 2 pour les Grandes Villes Ralenties et Annexe 3 pour les *Bureaux des Temps*.

Les 9 *Cittàslow* : l'origine italienne

Cittàslow	<i>Brisighella (It)</i> <i>Castel S. Pietro (It)</i> <i>Castelnuo. Berar. (It)</i> <i>Città della Pieve(It)</i> <i>Créon (Fr)</i> <i>Marradi (It)</i> <i>Orvieto (It)</i> <i>Valmondois (Fr)</i> <i>Waldkirch (All)</i>
------------------	---

Les 5 Grandes Villes Ralenties : vitesse maximale autorisée à 30 km/h.

Grandes Villes Ralenties	<i>Berlin(All)</i> <i>Fribourg (All)</i> <i>Grenoble</i> <i>Paris</i> <i>Nantes</i>
---------------------------------	---

Les 6 *Bureaux des Temps* : au cœur du réseau des politiques temporelles

Bureaux des Temps	<i>Barcelone (Es)</i> <i>Bolzano (It)</i> <i>Lyon</i> <i>Poitiers</i> <i>Rennes</i> <i>Strasbourg</i>
--------------------------	--

2.1.2. Méthodologie d'enquête

La méthodologie d'enquête à partir de laquelle nous produisons la majeure partie de nos résultats repose sur la conduite d'entretiens semi-directifs. D'autres techniques complémentaires ont également été mobilisées. On

mentionnera des observations (photos et vidéos) déployées dans chacune des villes enquêtées, la récolte de données quantitatives (nombre de parcs, de bancs, de kilomètres de pistes cyclables, etc. lorsque l'information est disponible) et l'étude de documents administratifs (rapports de conseil municipal, rapports de mission d'information, dossiers de consultation, documents d'évaluation de politiques publiques, études réalisées par des bureaux de conseil et instituts de sondage pour le compte de collectivités, communiqués de presse, etc.).

La conduite des entretiens

Les entretiens sont menés auprès de décideurs publics et d'expert.e.s impliqués dans la décélération des rythmes de vie, la décélération des rythmes de déplacement et/ou la coproduction des rythmes urbains : personnel politique, technicien.ne, expert.e.s, dans les collectivités étudiées. Il s'agit de mettre en exergue de manière comparative et cumulative les savoirs et représentations en circulation, et parfois en concurrence, autour de la décélération et de la régulation des rythmes urbains et, notamment, les façons de se représenter les aspirations des usagers des transports et les habitant.e.s, puisqu'*in fine* ces attentes participent au façonnement de la réponse publique.

Au travers de ces échanges, il ne s'agit pas vraiment d'étudier les manières dont les collectivités s'évertuent à construire la décélération. Des compte-rendu et autres documents d'archives permettent aisément de comprendre en quoi consiste concrètement les politiques de chrono-urbanisme étudiées. Qu'il s'agisse de la limitation à 30 km/h, de l'élargissement d'horaires d'ouverture de services publics ou du déploiement de bancs publics et d'espaces verts, la question du comment ces actions sont déployées nous intéresse moins. C'est plutôt la question du pourquoi et de son éventuel lien avec des objectifs de ralentissement des rythmes de vie ainsi que de transition écologique. La grille d'entretien construite vise à interroger la façon dont les décideurs locaux se représentent la décélération ainsi que la manière dont il la positionne et la justifie dans les actions menées. Quel sens donne-t-il à leurs actions ?

Selon un guide d'entretien organisé de façon thématique (Annexe 1), l'échange vise d'abord à décrire et comprendre la politique de chrono-urbanisme mise en œuvre dans la commune pour ensuite tester son lien avec la problématique environnementale, la concertation citoyenne, et enfin l'aspiration à la décélération des rythmes de vie.

En tout 27 entretiens ont été conduits avec des acteurs locaux directement en prise avec des politiques de chrono-urbanisme. 7 échanges à vocation exploratoire ou complémentaire ont également été enregistrés avec des experts dépendants d'autres institutions (Université, Agence d'Urbanisme, Ministère, centre d'expertise...). La liste complète des entretiens figure en Annexe 5. Sont rassemblés dans ce tableau les informations suivantes : la ville, le nom et le métier de l'enquêté, son ancienneté dans l'emploi, la durée et la date de l'entretien. La durée des entretiens varie de 24 minutes à 2h19. Deux-tiers des entretiens ont été réalisés de visu, à l'occasion du déplacement dans les villes enquêtées ; le restant par visioconférence (9) ou téléphone (2).

Dans chaque ville enquêtée, au moins un entretien a pu avoir lieu. Dans les *Grandes Villes Ralenties* plusieurs entretiens ont parfois été possibles, témoignant de la richesse du sujet mais aussi de la richesse budgétaire de ces agglomérations. En effet, pour ce qui concerne l'activité des *Bureaux des Temps* ou des *Cittàslow*, la plupart du temps, une seule personne de la municipalité est en charge de ces questions – limitant de facto les possibilités d'entretien. Les entretiens ont tous été réalisés « seul à seul », à l'exception de l'entretien à la « Région » de Berlin où les trois interlocuteurs souhaitaient absolument être présents en même temps. Cela a limité la « libération » de la parole, dans un sens assez attendu puisque l'entretien s'est, à peu de choses près, résumé à un échange avec le Chef du département - ses « collaborateurs » n'osant que très peu lui couper la parole et répondre aux questions de l'enquêteur.

Le profil des enquêtés

Le profil des enquêté.e.s est largement dépendant du type de politiques étudiés (Annexe 5). Les *Cittàslow* étant une association de maires, les échanges se sont exclusivement déroulés avec des élus, maires ou adjoints au

Maire chargés de différents domaines (Jeunesse, Tourisme, Commerce). Pour ce qui concerne les *Bureaux des Temps*, les enquêté.e.s sont les technicien.ne.s des collectivités, responsables des *BdT* dans chaque collectivité. Dans les *Grandes Villes Ralenties*, à l'exception d'un échange avec le Maire Adjoint de Fribourg en charge des déplacements, la plupart des entretiens concernent des techniciens, souvent ingénieurs, en charge des déplacements, de la voirie, de l'espace public, de la qualité de l'air, etc. - à nouveau en partie selon la façon dont la limitation des vitesses de déplacement a été positionnée dans l'action locale. A noter, que la grande majorité des enquêté.e.s sont des hommes blancs d'au moins 40 ans. Comme c'est souvent le cas, d'une part lorsqu'on interroge des personnes avec des postes à responsabilité et d'autre part des salariés travaillant dans le domaine des « transports », les femmes sont très peu représentées. A noter cependant que la tendance s'inverse complètement lorsqu'on s'intéresse aux politiques temporelles des *Bureaux des Temps* puisque pour ce type d'action locale, 5 des 6 enquêté.e.s responsables de *BdT* sont des femmes.

La technique de l'entretien compréhensif : un canevas original pour la conduite et l'analyse d'entretiens.

La technique de l'entretien compréhensif (Kaufmann, 1996) est certainement un des canevas qui laisse le plus de souplesse au chercheur dans sa manière de conduire une enquête par entretiens. Parmi les grandes orientations de cette méthode conceptualisée par Jean-Claude Kaufmann, on retrouve l'intention de se rapprocher le plus possible de l'information mais aussi de l'informateur, c'est-à-dire l'enquêté. A cette fin, durant les entretiens, nous avons également tenté de rompre la hiérarchie enquêteur-enquêté, en élaborant une grille d'entretien malléable autorisant le plus possible la conversation, le bavardage. Par ailleurs tout en étant à l'écoute de l'enquêté, nous montrions de temps à autre notre engagement sur tel ou tel sujet afin d'appeler également l'engagement de l'interviewé sur des questions précises. Toutefois pour ne pas orienter le positionnement de l'enquêté vers une forme de complaisance, nous veillions bien à prendre des positions qui ne marquait pas ostensiblement notre point de vue, les valeurs ou les idées que nous pourrions personnellement défendre. Par exemple, si un moment l'enquêteur laisse à penser qu'il a un jugement négatif sur l'usage de la voiture, il faut rapidement qu'il puisse énoncer un argument qui laisse penser qu'il peut aussi avoir un jugement positif sur la voiture. Il ne faut pas que l'enquêté.e puisse « étiqueter » l'enquêteur et identifier, les réponses qui pourraient lui faire plaisir.

Une fois les entretiens réalisés, la saisie et l'analyse du matériau se construisent à la fois à partir de la prise de notes accumulées pendant l'entretien et à partir de la retranscription partielle des entretiens. Pour les salariés, le matériau retranscrit est alors sélectionné en tant qu'élément alimentant la réponse à notre question de recherche. Les verbatim sont choisis sur la base du critère « c'est intéressant ». De cette manière, les verbatim éclairent directement notre questionnement sur les façons de positionner et de légitimer le ralentissement des rythmes de vie et de déplacement et/ou la régulation des rythmes urbains. Une fois les verbatim sur papier, ces derniers sont triés en fonction des sous-questions (correspondant à des sous-sections propres à chaque type de politique) auxquels ils permettent de répondre.

2.2. Les Cittàslow : îlots de lenteur et de convivialité, vecteurs d'attractivité des petites villes

Nous présentons ici des résultats issus d'observations de terrain et d'entretiens auprès d'élus de petites collectivités (moins de 50 000 habitants), membres du réseau *Cittàslow* en 2022. Parmi les 9 villes enquêtées en Allemagne, Italie et en France, seule la ville de Créon, dans le Sud-Ouest n'a pu faire l'objet d'un déplacement sur site.

Par rapport au positionnement de notre recherche, nous faisons l'hypothèse que ces villes ont intégré des actions en lien avec l'aspiration à la décélération des rythmes de vie et que par ailleurs, elles situent ces actions dans une démarche transverse aux différentes sphères de la vie quotidienne.

Parmi les questions soulevées ici, et à l'exception des autres politiques de chrono-urbanisme étudiées (*GVR et BdT*), nous passerons un peu de temps à rendre compte des actions mises en œuvre, ou en tout cas des éléments présents sur le territoire qui caractérisent les *Cittàslow*. En ce sens, nous nous intéresserons aux moyens mobilisés pour ralentir avant de nous intéresser aux raisons du ralentissement. Il nous a semblé important ici d'accorder du temps à cette partie descriptive, car à l'inverse des autres politiques de chrono-urbanisme, les politiques mises en œuvre dans les *Cittàslow* semblent potentiellement moins explicites et plus multiformes.

Nous chercherons ensuite à identifier et hiérarchiser les différents items de justification du *Slow*. En quoi cela peut être intéressant d'être une *Cittàslow* ? En vue de quoi ? Ces items se retrouvent-ils partout de façon homogène ? Si non, pourquoi sont-ils plus présents à certains endroits qu'à d'autres ? Pour les élus, et en termes d'attractivité du territoire à quoi sert l'allusion au mouvement *Slow* ? A quoi est-elle rattachée en termes d'aménagement, de modes de vie et d'identité locale ? Enfin dans les représentations des élus, pour les habitants quelles sont les avantages attendus par le *Slow* ? Les *Cittàslow*, répondent-elles par ce biais à ce que nous avons qualifié d'aspiration à la décélération des rythmes de vie ?

2.2.1. Genèse et positionnement des *Cittàslow*

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, 2014a). 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. Le mouvement est devenu international dès 1989 et on comptabilise environ 100 000 membres dans 130 pays. Né en opposition frontale au fast-food, 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 ou reflète. Les Slow Food et Slow Cities sont animées par la lutte contre la mondialisation et les grandes entreprises au profit des cultures locales et traditionnelles, du plaisir et de 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 du béton, et des pistes cyclables au lieu des parkings (Grzelak-Kostulska et al., 2011).



Figure 2 : Logo du réseau Cittàslow

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).

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).

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.

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 7) 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, etc. 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.

La description succincte des *Cittàslow* enquêtées en Italie (6), France (2) et Allemagne (1) est disponible en Annexe 8.

2.2.2. 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.

Cittàslow, un outil de marketing territorial 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 certains 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 instrument au service des administrateurs et des politiques avant d'être un dispositif 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)



Figure 3 (à gauche) : Panneaux à l'entrée d'Orvieto (Orvieto, 4 novembre 2019)

Figure 4 (à droite) : Affiche promotionnelle (Orvieto, 4 novembre 2019)

Crédits : Emmanuel Munch

Pour d'autres, comme le Maire de la commune de Valmondois, cette dimension un peu superficielle du label peut être un frein à l'adhésion :

« Alors comment dire les choses, longtemps, on n'y a pas cru. C'est à dire dans ce projet de Cittàslow qui vous a paru et peut être, apparaît encore à certains d'entre nous comme une sorte de label. Il n'affiche en réalité pas grand-chose d'autre que ce qu'on aurait fait sans eux. C'est un peu le problème qu'on raconte. » (Maire de Valmondois, Valmondois, 26 octobre 2020)

A Castelnuovo Berardenga, pourtant une des premières villes signataires de la charte *Cittàslow*, l'adjoint au Maire rencontré m'explique que *Cittàslow*, « *ce n'est que du commercial* » (traduit de l'italien). Il me montre les entêtes qu'ils utilisent pour écrire des mails au nom de la Mairie, et on voit qu'ils font effectivement apparaître le logo *Cittàslow*. Mais pour lui *Cittàslow* aujourd'hui se résume à un « label commercial », à des entêtes en haut du courrier. Il m'expliquera plus tard que c'est ce qui incite la commune à une forme de désengagement vis-à-vis du réseau, même s'ils restent adhérents.

A la fin de cette discussion², il me parle beaucoup de *Bandiera Arancione*, me montre le drapeau. Il me dit que c'est comme *Cittàslow* mais en moins commercial ! En effet sur le panneau à l'entrée de la ville c'est *Bandiera Arancione* qui apparaît et non pas *Cittàslow*, tout comme à Città della Pieve (cf. Figure 5).



Figure 5 : Panneau *Bandiera Arancione* (Città della Pieve, 30 octobre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

Les critiques et limites du réseau dénoncé ici n'apparaissent cependant pas de façon uniforme dans toutes les villes enquêtées. Il est des situations pour lesquelles *Cittàslow* s'observe de façon bien plus concrète qu'au travers d'un petit logo en haut d'un email !

Cittàslow : un catalyseur pour ralentir et verdier les mobilités ?

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 (l'astérisque désigne un critère obligatoire) :

- 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.

Pour Bruno Huisman, maire de Valmondois, *Cittàslow* joue un rôle important vis-à-vis des politiques de mobilité ; peut-être plus que par rapport à d'autres enjeux de développement local :

« S'il s'agit de favoriser le commerce de proximité, la motivation. Tous ces items là, dans le fond qui sont le débat de la vie locale, on n'a pas besoin de... on n'a pas vraiment besoin de Cittàslow pour s'en souvenir. Alors après, il y a une dimension qui a effectivement une dimension cruciale et cruciale pour une commune comme Valmondois. C'est la question actuelle des transports parce que cette question actuelle des transports est aujourd'hui à

² C'est malheureusement le seul entretien non enregistré.

peu près insoluble. » (Maire de Valmondois, Valmondois, 26 octobre 2020)

Dans la conduite de l'action locale, il reste difficile d'isoler avec certitude l'impact de Cittàslow, puisque certaines politiques auraient très bien pu se développer même en l'absence de Cittàslow. Toutefois Cittàslow pourrait jouer un rôle de catalyseur. A Valmondois par exemple, l'adhésion à Cittàslow en 2014 a précédé le développement d'un parcours de circulation douce qui, des dires du Maire, n'aurait pas été si évident sans Cittàslow :

« Une idée des initiatives que Sylvie (l'ancienne élue en charge de Cittàslow) nous a finalement incitées à prendre et qu'on n'aurait peut-être pas fait aussi simplement que ça, si on avait pas adhéré à Cittàslow ; c'est de faire le parcours de circulation douce ouvert aux personnes à mobilité réduite. Voilà dans le fond, si on veut, si on était resté sans Cittàslow, peut être qu'elle n'aurait pas été aussi insistante. » (Maire de Valmondois, Valmondois, 26 octobre 2020)

A Valmondois, Cittàslow a pu faciliter la mise en œuvre de politiques de mobilité durable, telles qu'elles sont énoncées dans la charte. A Waldkirch le Maire nous a expliqué qu'à la suite de l'adhésion à Cittàslow, ils ont défini plusieurs zones de circulation limitées à 30 km/h (Figure 6). Ce type de politique de mobilité ne figure pas dans les critères demandés par Cittàslow mais pour le maire allemand, le lien entre Cittàslow et zone 30 fait complètement sens.

Dans la même logique, mais avec un timing un peu différent, le Maire de Créon décide d'adhérer à Cittàslow en 2012, au moment où ils créent une zone de rencontre dans le centre-bourg.



Figure 6 : Panneau Zone 30 dans le centre-ville de Waldkirch (Waldkirch, 2 février 2021)

Crédits : Emmanuel Munch

En Italie, les deux plus grandes *Cittàslow* enquêtées, Castel San Pietro Terme (20821 hab.) et Orvieto (20290 hab.) révèlent elles-aussi un positionnement assez volontariste, en faveur de l'usage des modes doux. A C. S. Pietro Terme, un important réseau de pistes cyclables et piétonnes (Figure 7) a été déployé. À Orvieto, le réseau de transports collectifs s'avère particulièrement développé puisque le siège international des *Cittàslow* compte à la fois un réseau de bus urbains (Figure 8) et une gare de téléphérique qui relie la gare ferroviaire au centre historique (Figure 9).



Figure 7 (à gauche) : Voie pour piétons et vélo (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019)
Figure 8 (à droite) : Navette reliant la gare téléphérique au centre ancien (Orvieto, 4 novembre 2019).
Crédits : Emmanuel Munch



Figure 9 : Gare téléphérique (Orvieto, 4 novembre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch

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

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 (Figure 10 et Figure 11) : 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 habitants (Figure 12). A Waldkirch, plus de 60 % de la zone urbaine est boisée.



Figure 10 : Terrain de football (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019)
Crédits : Emmanuel Munch



Figure 11 : Foot et religion (Orvieto, 4 novembre 2019).
Crédits : Emmanuel Munch



Figure 12 : 1 arbre pour 2 (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019).

Crédits : Emmanuel Munch

Les parcs à jeux (Figure 13) et les terrasses de café (Figure 14) 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.



Figure 13 : Parc à jeux (Brisighella, 24 octobre 2019)

Figure 14 : 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 de récentes politiques de piétonisation. Les zones piétonnes en ville sont surtout liées au fait que nous ayons à faire à des villes fortifiées et perchées (Figure 15).



Figure 15 : 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 (Figure 16) et d'escaliers (Figure 17) au détriment de grandes chaussées permettant la circulation automobile.



Figure 16 (à gauche) : Ruelle dans le centre ancien (Città della Pieve, 30 octobre 2019)
Figure 17 (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 (Figure 18 et Figure 19). En France, ces zones pourraient être qualifiées de « zones de rencontre » où 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 semblent 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 !



Figure 18 (en haut, à gauche) : Voirie partagée 1 (Brisighella, 24 octobre 2019)

Figure 19 (en haut, à droite) : Voirie partagée 2 (Orvieto, 4 novembre 2019)

Figure 20 (en bas, à gauche) : Invitation à randonner en ville (Brisighella, 24 octobre 2019)

Figure 21 (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 aisément des moteurs pour randonner sur des sentiers autour de la ville (Figure 20 et Figure 21).

Comme le dit, Pier Giorgio Oliveti à propos d'Orvieto (Figure 22), 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).

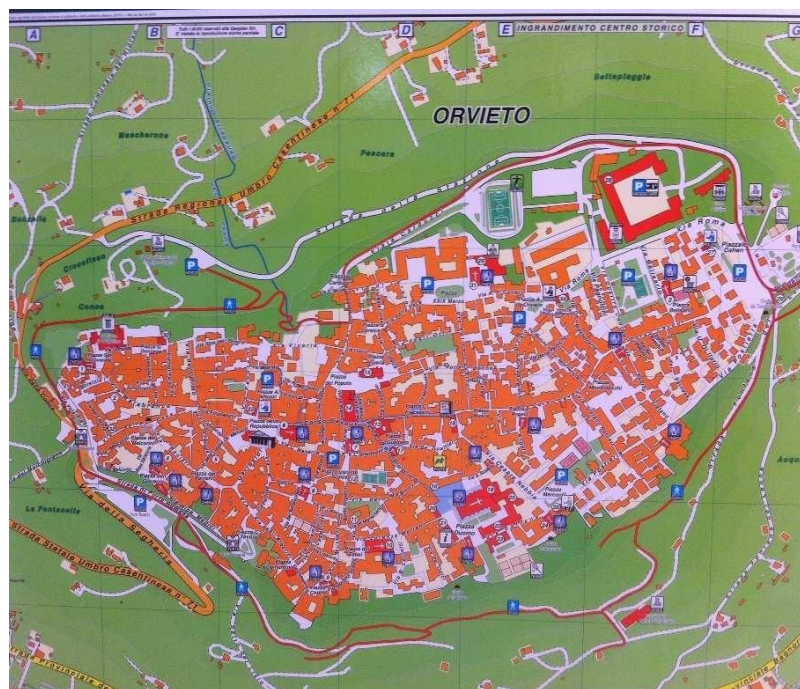


Figure 22 : Plan d'Orvieto, une « île » entourée par les remparts
Crédits : Emmanuel Munch

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 (Vannini, 2012 ; Morello, 1997 ; Péron, 2005). 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 atteste que la relative lenteur des déplacements pratiquée 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 qu'une occasion 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 réseau *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 permis de donner un corps à notre identité, 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 ?

2.2.3. Les avantages recherchés par les *Cittàslow* : proximité et convivialité pour les habitants

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 labélisées *Cittàslow* sont conçues dans les villes étudiées, nous proposons dans cette partie d'étudier les principaux avantages qui sont attendus de la lenteur pour les habitants. Parfois ces avantages semblent plus être associées à des représentations, des idées ; à d'autres égards, sans pouvoir objectivement le valider, on perçoit bien en revanche qu'ils correspondent à une forme de réalité plus évidente. Pour discuter de cette tension entre avantages réels et avantages attendus, nous terminerons la discussion sur les *Cittàslow*, en pointant une des principales limites du mouvement des villes lentes : l'absence de considération et d'action relatives au temps économique et plus précisément au temps du travail.

Redynamisation du centre ancien

Dans chacune des villes enquêtées en Italie, l'adhésion au réseau *Cittàslow* a toujours été 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. L'adjoint au 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. » (L. Marccoli, Adjoint aux activités commerciales, 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 : 400 km² 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 consisté 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 recréer 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.

(Tentative de) rapprochement des populations autour des valeurs du Slow

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.

Notons tout de même, que de la même façon qu'il n'existe que des relations potentielles et non démontrées entre programme des *Cittàslow* et mises en œuvre de politiques « lentes », il n'est ici à nouveau pas du tout certain que les habitants puissent « consciemment » se reconnaître dans les valeurs du *Slow* censées les fédérer. Précisément, les Maires des villes françaises et allemandes admettent volontiers que leurs administrés ne sont pour leur grande majorité, pas au courant de l'existence de *Cittàslow*. En Italie, ce sont surtout les personnes qui me logeaient qui laissaient penser que *Cittàslow* ne fédérerait pas nécessairement la population.

Le Maire de Waldkirch décrit lui un phénomène inverse à l'idée de rapprochement des populations autour des valeurs de *Slow*. Pour lui, en Allemagne, la terminologie *Slow* est clivante. Et c'est précisément pour cette raison qu'il n'utilise pas le logo dans sa communication :

« L'adhésion au réseau Cittàslow divise la population : certains veulent l'écologie mais pas la lenteur. Le terme slow ne fédère pas, certains habitants y voient une connotation négative. C'est pourquoi la Mairie n'utilise pas le logo du réseau avec l'escargot. » (Maire de Waldkirch, Waldkirch, 2 février 2021)

Si, en Allemagne, la fracture s'opère au niveau de distinctions politiques ou idéologiques, en Italie les enquêtes montrent une tension en fonction des âges de la vie. 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. »* (L. Marcacci, Adjoint aux activités commerciales, Città della Pieve, 30 octobre 2019, traduit de l'italien)

L'âge moyen plus élevé dans les *Cittàslow* (cf. Annexe 1) 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.

Dans les *Cittàslow* italiennes : la convivialité, ou l'importance donnée aux êtres et aux éléments avec qui l'on peut « résonner »

Malgré la diversité des aspirations en face desquelles les *Cittàslow* italiennes 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 de façon conviviale avec les connaissances que l'on croise dans la rue. La convivialité permise par la lenteur peut être comparée à l'idée de résonance (Rosa, 2018) avancé par Hartmut Rosa comme remède à l'accélération sociale (Rosa, 2010). Pour Rosa, la qualité d'une vie humaine dépend du rapport au monde, pour peu qu'il permette une résonance. Celle-ci accroît notre puissance d'agir et en retour, notre aptitude à nous laisser « prendre », toucher et transformer par le monde. Soit l'exacte inverse d'une relation instrumentale, réifiante et « muette », à quoi nous soumet la société accélérée. Le rythme de vie qui permet d'entrer en résonance avec son environnement est le bon rythme de vie nous dit Rosa. De la même façon, mais à une autre échelle, les élus enquêtés en Italie nous indiquent que le bon rythme de ville est celui qui permet des relations conviviales entre les habitants. 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. » (L. Marccacci, Adjoint aux activités commerciales, Città della Pieve, 30 octobre 2019, traduit de l'italien).

Ivan Illich et les *Cittàslow* italiennes : 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, 2004 [1973a] ; [1973b]), 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, 2004 [1973a], p. 402), semble puiser des réponses, aussi bien théoriquement qu'empiriquement, dans la construction de société ou de villes plus conviviales (Grünig 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, 2004 [1973b], p. 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 transcendante* » (Illich, 2004 [1973b], p. 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, l'amitié. » (Illich, 2004 [1973b], p. 457)

L'existence de solides relations théoriques rattachant « aspiration à la décélération des rythmes de vie », « quête de proximité » et « convivialité » ne doit cependant nous faire projeter de trop rapides relations de causalités qui seraient unidirectionnelles. Il s'agit plus probablement d'une relation systémique et bidirectionnelle, la lenteur autorise l'échange, la convivialité. Tout comme les échanges et la convivialité appellent plus de lenteur. Pour comprendre la possibilité de cette double causalité, il suffit de comparer le temps que vous passez à manger seul et la durée d'un repas passé à plusieurs. Dans ce cas, vous pourriez tout autant manger à plusieurs parce que vous avez le temps de le faire, que passer plus de temps à table parce que vous êtes plusieurs et que le tempo est rythmé par les discussions. Les *Cittàslow* permettent la convivialité, mais on pourrait tout autant imaginer que des villes conviviales permettent la lenteur ou à minima donne le sentiment aux populations de bénéficier de plus de temps. Une récente étude allemande conduite par des psychologues et des chercheurs en « écologie politique » (Geiger et al., 2021) montre par exemple que le fait d'entretenir des discussions avec autrui donne le sentiment de bénéficier de plus de temps – et cela est d'autant plus vrai pour les personnes très occupées.

Par ailleurs ces constats observés sur nos terrains posent 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 enquêtes se déroulent dans de plus grandes agglomérations.

Mais avant, elle mérite aussi d'être replacée dans son contexte italien. Ces résultats sur la convivialité sont surtout apparus dans les *Cittàslow* italiennes. Le maire de Valmondois exprime certes quelque chose de similaire au sens de la lenteur comme caractéristique permettant se réapproprier « des capacités de contrôle sur la vie, sur les gestes, sur les déplacements ». Mais au contraire des responsables italiens, il ne décrit pas ces capacités de contrôle sur la vie permise par la lenteur comme une observation, un effet réussi de la démarche *Cittàslow*. Il signale plutôt que c'est ce à quoi *Cittàslow* devrait servir, mais que c'est loin d'être le cas. Il invite finalement à dépasser la vision un peu benêt des *Cittàslow* conviviales pour faire émerger, selon lui, les vrais enjeux soulevés par la démarche Slow :

« Oui, moi je crois si j'oppose 2 valeurs, lenteur et vitesse, préférer la lenteur de la vitesse, c'est, c'est accuser la vitesse de violence. Ce qui est, ce qui est, ce qui est profondément finalement répréhensible dans la vitesse, c'est cet effet de violence et de perte de contrôle. La demande de lenteur, c'est la demande de réappropriation des capacités de contrôle sur la vie, sur les gestes, sur les déplacements. C'est ce souvent-là qui.... Est-ce que.... L'éloge de la lenteur pour elle-même, n'a pas de sens. Et c'est là que se situe le vrai sens des Cittàslow - qui à mon sens permet justement d'aller un peu au-delà de cette espèce justement, un peu d'enthousiasme premier sur les Cittàslow qui est qui est un peu... un peu... un peu niais.. benêt. » (Maire de Valmondois, Valmondois, 26 octobre 2020)

De la nécessité de questionner le temps économique et le rapport au temps de travail

Prendre le temps de se réapproprier les outils, d'accorder du temps à ces proches, d'interagir avec ces proches dans une ville conviviale, nécessite de disposer de temps libre et donc de ne pas trop travailler ou alors d'avoir un travail qui sert directement ce type d'activité. Or la question du travail et des rythmes économiques est complètement absente des positionnements et des actions des *Cittàslow*. Toutes leurs préconisations et recommandations sont proposées à système socioéconomique constant, à rythme de travail constant. Cet enjeu, complètement absent des discussions en Italie et en Allemagne a été assez directement énoncé par les Maires des *Cittàslow* françaises.

En France, le Maire de Créon décrit le rythme de vie de ses habitants comme trop éreintants car ils travaillent pour la plupart à Bordeaux et ont de longs trajets domicile-travail. Cela a des conséquences sur les horaires d'ouverture des services publics sur sa commune. Il le déplore mais déclare ne pouvoir rien faire car les horaires de travail de ses administrés sont complètement en dehors de la zone d'action envisageable de la Mairie.

« Du coup, on va ouvrir la garderie plus tôt (à 7h) pour que les gens puissent partir plus tôt au travail et éviter les bouchons sur la rocade bordelaise. Je suis un peu gêné avec cette politique, car à cause de cela les enfants vont passer des journées extrêmement longues à la garderie. Ce n'est pas la meilleure solution. Mais que voulez-vous faire, j'ai des demandes en ce sens ! Et tant que les entreprises ne changeront pas leurs horaires, la Mairie ne pourra rien faire. » (Maire de Créon, par téléphone, 4 avril 2021)

La conciliation des rythmes personnels et professionnels est une problématique très saillante à Créon, où la part de famille monoparentale est assez élevée (1/3). Sans que la structure sociodémographique de Valmondois décrive forcément les mêmes enjeux qu'à Créon, pour son Maire, ses habitants ont aussi des rythmes trop éreintants. Pour lui, le moment de déposer des enfants à l'école est un moment iconique de cette problématique. Par incorporation du culte de la ponctualité (Weber, 1994 [1904], p.189), parce que les parents « craignent d'être en retard au travail », les abords de l'école sont complètement embouteillés et le moment de déposer de son enfant est tout sauf un moment convivial.

« Chaque matin, à l'entrée de l'école, il y a un embouteillage aux abords parce que les gens, les parents d'élèves viennent déposer leurs enfants. Et ça, c'est très intéressant. Il y a, il y a une entrée de l'école qui se trouve sur la place du village. De nombreux parents s'engouffrent avec en voiture et c'est fini. Et quand on dit non, mais il faudrait stationner les véhicules à 100 mètres. Parcourir les 100 mètres avec l'enfant c'est très inhabituel, très difficile à faire, donc. On voit souvent dans ces moments-là à quel point la dépendance à la voiture est grande. Et l'idée d'une décélération, c'est que cette idée est dans le fond à ce moment un peu critique de la journée où il faudrait justement être très slow dans la transition avec l'enfant et bah c'est un moment qui est un moment finalement d'affolement et de précipitation où la question du retard au travail prime sur ces deux impératifs que serait le désengorgement de la place et la convivialité. » (Maire de Valmondois, Valmondois, 26 octobre 2020)

Ces quelques illustrations relatées par les Maires français montrent bien qu'il paraît quelque peu déraisonnable, voire « benêt », pour reprendre les termes d'une de nos enquêtes, de se dire que l'on peut ralentir, accéder à plus de convivialité sans toucher à la question des rythmes de travail qui, par définition et pour atteindre des niveaux de productivité et de profit satisfaisants, ont vocation à sans cesse s'accélérer.

Si ce questionnement n'a pu être traité directement aussi profondément que souhaité dans nos enquêtes – il est réapparu lors d'une initiative personnelle et réflexive où un des chercheurs du projet a tenté de s'appliquer les sujets que nous questionnons dans le projet PMD².

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 liées 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 bifurcation 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 PMD², 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 enquêtes dans les collectivités locales, 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 (cf. Figure 23).



Figure 23 : Itinéraire d'enquête entre 6 Cittàslow italiennes
 Réalisation : Maxime Sauder et Emmanuel Munch. Source : Carte mondiale OpenStreetMap. (2020)

2.2.4. Conclusion sur les Cittàslow

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, nous avons cherché des Cittàslow qui semblaient plus fortement axer leur politique de « la lenteur » sur la question de la mobilité et des déplacements. Les 9 Cittàslow étudiées en Allemagne, France et Italie rendent compte d'une variété de dynamiques territoriales et de caractéristiques sociodémographiques. Les territoires enquêtés ont cependant tous en commun d'être de petites villes de 1200 à 21 000 habitants, déconnectées des pôles urbains. Elles perçoivent toutes l'adhésion au réseau Cittàslow comme un outil de marketing territorial et de mise en avant de la qualité de vie dans leur commune. Le corolaire est que pour la totalité des cas d'études, on peut difficilement recenser les moyens mobilisés pour adhérer au Cittàslow ; l'adhésion à Cittàslow correspond bien souvent à un effet d'opportunité. De par leurs caractéristiques intrinsèques, ou des politiques d'aménagement antérieurs, les communes répondent déjà au cahier des charges exigées par le label (Annexe 7) au moment de leur adhésion. Être Cittàslow, c'est un état de fait plus que le fruit d'une quelconque politique de mobilité ou d'aménagement construite à dessein.

Cela se vérifie surtout en Italie, pays originel des *Cittàslow*, où la structure géomorphologique des villes étudiées induit de façon quasi mécanique des rythmes de vie plus ralentis. Les *Cittàslow* italiennes sont pour leur majorité des villes fortifiées et perchées. Elles sont comme des petites îles sur terre. Or les petits territoires insulaires, on le sait, induisent un rapport au temps différent (Vannini, 2012 ; Péron, 2005 ; Morello, 1997). 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. A l'inverse des autres terrains dont nous discuterons par la suite, ici, il était donc difficile d'étudier une quelconque politique locale tournée vers le *Slow* ou vers d'autres aménagements temporels.

D'une certaine manière, on peut comprendre ce positionnement passif en termes d'action locale comme faisant partie intégrante de la philosophie *Cittàslow* : faire du neuf avec de l'ancien. 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. Pour illustrer les contours frugaux de ce type d'action locale, on pourrait dire que les *Cittàslow* limitent l'accélération des rythmes de vie en ne construisant pas de nouvelles routes, pas plus qu'elles ne favoriseraient la décélération par la construction de pistes cyclables, par exemple. En tant que représentant local, cela demande de résister à l'injonction au changement, au progrès à l'aménagement du territoire pour le développer. En ne faisant que très peu d'aménagements, extensions ou développement, les *Cittàslow* favorisent, de fait, la proximité spatiale et temporelle (synchronisation) entre les populations résidentes. Cet ancrage traditionaliste des *Cittàslow* s'est révélé présent dans toutes les communes enquêtées. Mais ici encore, l'analyse que nous en faisons est plus une reconstruction *a posteriori* qu'une éventuelle stratégie territoriale. Dans le discours des représentants des collectivités, cette posture anti-expansionniste n'était jamais explicitement exposée.

A l'inverse, près de la moitié des enquêtés étaient explicitement critiques envers le label, principalement en France et en Allemagne. Un représentant italien d'une *Cittàslow* reconnaissant lui aussi, sur un ton quelque peu agacé : « ce n'est que du commercial ! ». Ce « défaut », une fois énoncé, peut toutefois être assumé dans une démarche de marketing territorial. A cet égard, les positionnements divergent selon qu'il s'agisse de villes françaises et allemande ou italiennes. En Allemagne par exemple, le Maire de Waldkirch n'expose pas le logo de l'escargot. La lenteur est selon lui trop connotée négativement. De façon plus mesurée, en France, les élus sont du même avis. Pour attirer des populations, ils préfèrent plutôt mettre en avant l'idée de villes du « bien-vivre », plutôt que l'allusion au *Slow*. En Italie, sans doute plus familière aux mouvements *Slow*, l'iconographie de l'escargot est plus volontiers mobilisée.

Que cela soit au travers de la notion de lenteur ou de bon-vivre, les *Cittàslow* enquêtées conçoivent toutes leur adhésion au label, comme la marque de fabrique d'un « développement endogène » de leur commune. *Cittàslow* affiche une pensée assez partagée d'un développement local s'appuyant plus sur les ressources présentes sur le territoire que sur une amélioration de la connexion avec les grandes villes. Cette vision est particulièrement marquée en Italie, où dans bien des cas, l'adhésion au réseau était liée à des objectifs de redynamisation du centre-bourg. Par ailleurs, non sans un certain étonnement, les objectifs de développement de la fréquentation touristique étaient très rarement mentionnés comme faisant partie des motifs d'adhésion à *Cittàslow*. On peut penser que les élus craignent le développement d'un tourisme de masse et de ses effets collatéraux potentiellement contradictoires avec la philosophie *Slow*. Une fois ces quelques points communs évoqués, il reste qu'un des principaux avantages du label réside dans la grande liberté de positionnement thématique qui est offerte aux communes. A la carte du label *Cittàslow*, on trouve une variété très importante de domaines d'application allant de la mise en valeur du patrimoine, au développement du sens de l'hospitalité chez les commerçants, en passant par la solidarité intergénérationnelle, etc. Pour les enquêtés, ce positionnement « à la carte » est un atout important du label.

Au fond, l'ensemble de ces résultats invitent à se demander si le fait d'être une *Cittàslow* est pensé comme une donnée uniquement au service des élus. En parallèle des intérêts perçus pour les représentants locaux, être *Cittàslow*, est-ce que cela peut avoir un intérêt pour les populations qui y vivent ? Et si oui, pour quelle raison les

populations pourraient trouver un intérêt à vivre dans ces villes aux rythmes de vie plus apaisées que dans les grandes villes ? Dans les villes italiennes, les représentants des collectivités fournissaient une réponse spontanément unanime à la question : le rythme de vie relativement apaisé permet de s'entretenir quotidiennement de façon conviviale avec les connaissances que l'on croise dans la rue.

D'après notre enquête dans les *Cittàslow* italiennes, la décélération des rythmes de vie va donc 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 puisque concrètement dans ses travaux, il fait succéder un chapitre sur la notion de convivialité, à un premier diagnostic sur les effets contreproductifs de la vitesse des transports. La problématique sur laquelle nous basons notre recherche, « plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » (Illich, 2004 [1973a], p. 402), semble donc puiser des réponses, aussi bien théoriquement qu'empiriquement, dans la construction de société ou de villes plus conviviales (Grünig Iribarren, 2013). Nous devons néanmoins pondérer ces résultats, puisqu'ils apparaissent de façon moins évidente en France et en Allemagne. En Italie, le rapport particulier à la convivialité et aux « bavardages » pourrait tout autant être le fruit d'un « biais culturel » que la conséquence de l'appartenance au réseau *Cittàslow*.

Pour conclure, à l'aune des intentions et des justifications adossées au réseau *Cittàslow*, on ne peut pas dire que ces villes répondent ou tente de répondre aux aspirations à la décélération des rythmes de vie. La convivialité, le temps pris pour échanger pourrait bien être une entrée pour réduire la quantité d'activités réalisées au quotidien et permettre aux individus de décélérer. Mais ici, encore une fois, le discours porté par les élus n'est qu'une reconstruction *a posteriori* d'effets et de moyens de décélération qui sont des impensés dans la pratique quotidienne. Preuve en est les enquêtes de terrain montraient que la plupart des temps, les gens rencontrés n'étaient pas au courant de l'existence de *Cittàslow* sur leur commune. Par ailleurs, *Cittàslow* n'est pas pensé comme une modalité de l'action locale construite en lien avec les aspirations des habitants et les mécanismes de démocratie participative. Les *Cittàslow* tentent de reconstruire *a posteriori* un discours qui légitime leur positionnement mais rien n'atteste dans les observations une quelconque influence par rapport à la situation dans d'autres petites bourgades italiennes.

Enfin, certains enquêtés reprochaient au mouvement *Cittàslow* de porter un discours un peu « benêt ». Prendre le temps de se réapproprier les outils, d'accorder du temps à ces proches, d'interagir avec ces proches dans une ville conviviale, nécessite de disposer de temps libre et donc de ne pas trop travailler ou alors d'avoir un travail qui sert directement ce type d'activité. Or la question du travail est complètement absente des positionnements et des actions des *Cittàslow*, alors que par définition et pour atteindre des niveaux de productivité et de profit satisfaisant, ils ont vocation à sans cesse s'accélérer. Peut-on décemment se dire que l'on peut ralentir et accéder à plus de convivialité sans questionner les rythmes de travail ?

2.3. Les Grandes Villes Ralenties (GVR)

Nous rendons ici compte d'enquêtes auprès de techniciens et d'élus de collectivités qui, en 2022, ont limité ou projettent de limiter (pour les villes allemandes) à 30 km/h la vitesse maximale de circulation dans toute leur agglomération. Nos enquêtes ont eu lieu en 2021 à Paris, Nantes, Grenoble puis Fribourg et Berlin en 2022. *A priori*, et c'est l'hypothèse que nous faisons au moment du choix de ces terrains, ces collectivités situent surtout leur politique de « ralentissement » dans une dimension techniciste de l'aménagement du territoire sans poser la question du lien avec les rythmes de vie. Nous supposons que ces actions restent en général assez cloisonnées au sein de la sphère de l'ingénierie des transports.

A nouveau, ce qui nous intéresse ici, ce sont principalement les modalités de légitimation de cette action. Comment les acteurs justifient-ils le fait de limiter les vitesses autorisées à 30 km/h ? Pourquoi cela pourrait être une bonne idée ? Nous ne nous intéressons donc pas aux moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs dont nous parlent les acteurs. Les aménagements techniques qui, en parallèle de la législation, font ralentir dans la pratique les vitesses de déplacement (réduction de la largeur de la chaussée, ondes vertes, dos d'âne, plan de circulation en marguerite, rallongement du temps d'attente aux feux³, ...) ne seront que très peu évoqués dans le rapport. Pour simplifier l'analyse des effets escomptés, nous nous limitons volontairement à la dimension réglementaire de la politique de mobilité étudiée. Nous partons du principe que cette limite de vitesse autorisée a un effet observé sur la réduction des vitesses pratiquées. Nous ne rentrerons que très peu dans l'analyse des effets observés sur les vitesses pratiquées. Ce n'est pas le sujet de la réflexion que nous proposons ici.

Parmi les questions soulevées ici, nous chercherons d'abord à identifier et hiérarchiser les différents items de justification du ralentissement à 30 km/h. Ces items se retrouvent-ils partout de façon homogène ? Si non, pourquoi sont-ils plus présents à certains endroits qu'à d'autres ? La question des problèmes soulevés par les pertes de temps associées à la diminution des vitesses est-elle abordée ? Le lien entre ralentissement et convivialité apparaît-il, comme c'est le cas dans les *Cittàslow* ?

Les sous-parties de résultats seront organisées en deux niveaux selon le type d'items de justification du ralentissement. Le premier type de justification mobilisé renvoie à la gestion du territoire concerné. Il fait plutôt appel à des indicateurs quantitatifs (proches de l'évaluation socio-économique). Le second type se positionne par rapport aux attentes des habitants. Il mobilise généralement des éléments plus qualitatifs, qui touchent la notion d'« apaisement » et de « qualité de vie ».

2.3.1. **Genèse et positionnement de la limitation généralisée à 30 km/h en ville**

En France : du « tout voiture » à la ville apaisée⁴

Depuis les années 2000, de nouvelles réflexions apparaissent pour redéfinir l'espace urbain : fini le « tout voiture » et la dissociation des flux dans le temps et l'espace, place à l'apaisement de la circulation et à la mixité des usages. Plusieurs démarches nationales ont permis de traduire au plan réglementaire cet objectif, depuis la démarche du code de la rue initiée en 2006 jusqu'aux récentes Assises de la mobilité (2017) ayant débouché sur la loi d'orientation des mobilités (2019).

Le « code de la rue » et le décret du 30 juillet 2008

³ A ce sujet, notons que récemment, la loi relative aux feux de circulation aux carrefours tram a changé. Il est à présent possible de porter le temps de cycle à 4 minutes au lieu des 2 minutes actuelles. Arrêté du 9 avril 2021 relatif à la modification de la signalisation routière NOR : INTS2109369A JORF n°0090 du 16 avril 2021. Texte n° 16

⁴ Pour cette brève historiographie des mesures de ralentissement des vitesses autorisées dans les villes françaises, nous nous appuyons en grande partie sur le dossier de consultation édité par la Mairie de Paris en Octobre 2020, au sujet de la « généralisation de la limite de la vitesse à 30 km/h sur Paris ». Nous remercions Yann le Goff de nous avoir transmis ce document très riche. L'autre partie des sources provient des documents d'expertise produits par le CEREMA

En 2006, un groupe de réflexion s'est développé autour du « code de la rue » : inspirée d'une expérimentation belge, cette démarche opère un changement radical dans la manière de penser les centres-villes, dans le but de créer des espaces sécurisants pour les piétons et les cyclistes. La mutation a commencé à la fin des années 1990 au profit des usagers les plus vulnérables avec l'abaissement de la vitesse maximale autorisée en ville de 60 à 50 km/h. Mais c'est le décret du 30 juillet 2008 qui concrétise les évolutions majeures du code de la route, donnant à la mobilité urbaine une autre dimension, sécurisée, apaisée et durable. La démarche du « code la rue » a notamment permis d'inscrire le « principe de prudence » dans le code de la route (Article R 412-6).

Un changement de paradigme s'opère petit à petit dans la façon de concevoir l'aménagement de la voirie urbaine. Le concept n'est plus de séparer dans le temps et l'espace les différents flux, mais vise à ce que de nouveaux comportements permettent une mixité des usages en toute sécurité.

Le code de la rue a également permis de mettre en place une hiérarchisation des voies avec trois types de Zones de Circulation Apaisée (ZCA) (cf. figure 24 ci-dessous) :

- L'aire piétonne : exclusivement réservée aux piétons, ces derniers sont prioritaires sur l'ensemble des autres usagers. Les véhicules motorisés y sont interdits à l'exception des riverains ;
- La zone de rencontre : tous les types d'usagers sont autorisés mais les piétons y sont prioritaires. La vitesse est limitée à 20 km/h ;
- La zone 30 : elle ne donne pas la priorité à un type d'usagers en particulier. La vitesse y est limitée à 30 km/h et le double sens cyclable (DSC) est instauré de manière généralisée.




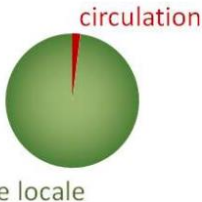
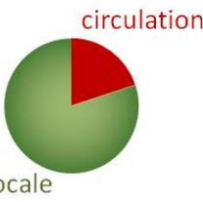
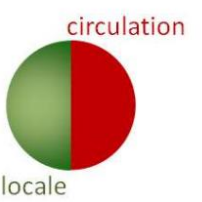
	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Statut de la zone ou de la voie			
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h
Équilibre vie locale / circulation			

Figure 24 : Équilibre entre la vie locale et la circulation des véhicules motorisés.
Source : CERTU (2011), p. 3.

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (2014)

La mise en place du Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) a concrétisé dès 2014 la volonté de réinstaurer un partage équitable de la voirie urbaine entre les différents modes de déplacement. Par ailleurs, elle a fait ressortir la principale mesure qui a ouvert la voie à une limitation généralisée à 30 km/h. Jusqu'alors, le code de la route indiquait que la réduction de vitesse en agglomération restait une exception et que les maires devaient « prescrire [...] des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige » (article R411-8 du code de la route), c'est-à-dire, privilégier la circulation routière.

Il y avait un risque juridique relatif à la généralisation du 30km/h. Les collectivités souhaitant aller dans cette direction risquaient d'être hors-la-loi. Il était donc souhaitable de donner une assise juridiquement plus stable

aux collectivités pour faire du 30 km/h la règle générale. C'est chose faite suite à l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 :

Article L 2213-1-1 Code général des collectivités territoriales : *Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.*

Les expériences menées par les collectivités

De plus en plus de villes envisagent ou adoptent la généralisation du 30 km/h en ville. Le périmètre d'application de la mesure est très variable, depuis des communes comme Fontainebleau jusqu'à de grandes villes et métropoles comme Nantes, Rennes, Grenoble ou Lausanne (Suisse). La métropole de Grenoble a été la première à généraliser en 2016 le 30 km/h sur la majorité de son territoire (soit 43 communes).

Après trois ans de mise en œuvre, l'initiative semble avoir atteint ses objectifs d'après les conclusions de l'étude réalisée par le CEREMA (2020). Les observations de cette démarche montrent une baisse sensible des vitesses sur le territoire de la ville centre, une baisse de l'accidentalité en nombre et en gravité, et un plébiscite des usagers des modes actifs (les piétons particulièrement épargnés par les accidents et les cyclistes dont le ressenti s'est amélioré sur la durée de l'évaluation). Les effets sur les émissions de polluants et les nuisances sont peu étudiés dans cette évaluation. Nous y reviendrons lorsque nous traiterons du 30 km/h à Paris et Berlin.

Vers une généralisation du 30 km/h en ville ?

Aujourd'hui, l'intérêt de la réduction de la vitesse en ville est de plus en plus reconnu. Lors de la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière (19-20 février 2020), les ministres de l'Intérieur se sont réunis pour adopter la « Déclaration de Stockholm ». Cette déclaration contient 16 résolutions qui incluent la limite à 30 km/h comme une action clé dans le domaine de la gestion de la vitesse :

« Nous, ministres nous nous engageons à :

[...]

10. Mettre l'accent sur la gestion de la vitesse, y compris le renforcement de l'application des lois pour prévenir les excès de vitesse et imposer une limite de vitesse de 30 km/h dans les zones où usagers vulnérables et véhicules se mélangent de manière fréquente et planifiée, sauf lorsqu'il existe des preuves solides que des vitesses plus élevées sont sûres, notant que les efforts visant à réduire la vitesse auront un impact bénéfique sur la qualité de l'air et le changement climatique, tout en étant essentiels pour réduire les décès et les blessures dus aux accidents de la circulation .»

Dans une démarche plus ascendante, l'intérêt de la limitation de la vitesse à 30 km/h a également été reconnu par la Convention Citoyenne pour le Climat. Composée de 150 citoyens tirés au sort, elle a proposé 149 mesures concrètes en vue d'atteindre une baisse d'au moins 40% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Une des propositions (proposition SDA2.2.1) est de réduire la vitesse maximale autorisée à 30 km/h en agglomération (Convention Citoyenne pour le Climat, 2020). Pour cela, la convention propose de modifier l'article R.413-3 du code de la route de la façon suivante :

« *En Agglomération ; la vitesse des véhicules est limitée à ~~50~~ 30 km/h. À terme, la limitation à 30 km/h pourrait donc devenir la règle en ville sur le territoire national. »*

En Allemagne : un cadre législatif empêchant la généralisation à 30 km/h

Pour schématiser, en comparaison à l'historique français de limitation des vitesses maximales autorisées en ville, on peut considérer que la situation allemande actuelle correspond à la situation française d'avant 2014. Ainsi, en Allemagne, le cadre législatif national ne permet pas aux villes de généraliser la limite de vitesse à 30 km/h. La règle est le 50 km/h.

Le déploiement législatif des exceptions à la règle des 50 km/h en ville

Comme en France avant le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (2014), les villes allemandes disposent tout de même d'un arsenal réglementaire pour diminuer les vitesses de circulation autorisées par secteur. Cet arsenal varie quelque peu par rapport au cas français et, paradoxalement, pouvait même être considéré à l'époque comme plus avant-gardiste : « *Les villes allemandes adoptent, pour la plupart de leurs quartiers résidentiels, la limite à 30 km/h dès les années 1980* ». (Ancien directeur du département des transports de Berlin, Berlin, 21 janvier 2022, traduit de l'anglais). A partir des années 1990, la limitation à 30 km/h dans les quartiers devient la règle tacite.

En Allemagne, on ne trouve pas d'équivalents à nos récentes zones de rencontre limitées à 20 km/h. En revanche, il existe depuis 1992 ce que l'on appelle des *Verkehrsberuhigter Bereiche*, ce qui correspond à des rues limitées à 10 km/h. Cette règle est plus proche de notre réglementation relative à la zone piétonne puisque dans ces rues le piéton peut utiliser tout l'espace disponible. Les rues limitées à 10 km/h ont récemment été rebaptisées *Spielstrasse* dans le code de la route allemand. La traduction littérale en français est « rue à jeu(x) », attestant ainsi que cette limitation drastique de vitesse impacte fortement les enfants.

En fait, le problème législatif de la diminution des vitesses de circulation dans les villes allemandes se pose dès qu'on s'intéresse aux routes qui ont une fonction de transit, en dehors des zones résidentielles. A noter que, du fait de la ré-urbanisation récente d'après-guerre en Allemagne, la structure du bâti et de la voirie décrit des coupes souvent plus fonctionnelles et plus élargies qu'en France. On trouve plus souvent de grandes artères de circulation irriguant la ville de part et d'autre. Dans des villes comme Paris, les rares exceptions à la règle des 30 km/h sur les quelques boulevards restant à 2x2 voies ne diminuent pas la portée et la cohérence du tout 30 km/h. En revanche, il en est tout autrement dans les villes allemandes souvent moins denses et plus proches du modèle d'aménagement « tout automobile » d'outre-Atlantique.

Les critères permettant de « demander » la limite de 30 km/h sur les axes routiers urbains

Comme ce fut le cas en France avant 2014, les villes allemandes doivent justifier leur demande de limitation à 30 km/h sur leurs axes routiers. Elles doivent demander le droit au Bundestag de déroger à la règle nationale des 50 km/h.

Trois critères peuvent justifier d'abaisser la limite à 30 km/h en dehors des zones résidentielles :

- Un niveau d'émission de polluant trop élevé dans la rue ;
- Un niveau d'émission sonore trop élevé ;
- Un jardin d'enfants ou une école à proximité.

Les normes relatives aux niveaux d'émissions sont fixées par le ministère de l'Environnement. Pour ce qui concerne les émissions sonores, celles-ci varient selon les heures de la journée. Les normes sont beaucoup plus restrictives la nuit. De nombreuses routes en Allemagne sont ainsi entourées de panneau *Lärmschütz*, précisant qu'il est interdit de rouler au-delà de 30 km/h entre 20 h et 6 h du matin (Figure 28).



Figure 28 : Panneau de limitation des vitesses la nuit.
Crédits : Anne Aguiléra

Le système législatif allemand est particulièrement contraignant pour les communes souhaitant ralentir. Ainsi, tout contribuable n'acceptant pas la limite de 30 km/h sur les routes principales de la commune a la possibilité d'aller au tribunal et d'attaquer cette dernière.

En Allemagne, depuis 2017, il existe néanmoins une nouvelle possibilité pour mettre en place une route ou une section de route à 30 km/h. La logique est un peu inversée puisque, dans ce cas, la mise en place se construit plutôt sur le mode de l'expérimentation, de « l'essai de trafic » (article 45, de la documentation sur le trafic). Cette fois, c'est l'évaluation *ex post* qui doit montrer que la diminution de vitesse autorisée n'a pas eu d'impact négatif sur la fluidité du trafic. Mais comme l'indique le Directeur de la gestion de la qualité de l'air de la région berlinoise, l'évaluation de ces essais est très couteuse et fastidieuse. Souvent, elle décourage les communes de se lancer dans de telles initiatives.

Tempo 30 Initiatives : 70 villes demandent la possibilité de généraliser le 30 km/h

Pour tenter d'influer sur le cadre législatif, en 2017, 7 villes allemandes lancent la « Tempo 30 Initiatives »⁵. Ces villes membres de l'association StädteTag (lobby des grandes villes allemandes) ont élaboré une déclaration à destination du Parlement, fortement relayée dans la presse nationale : « *L'idée principale était de s'adresser au nouveau gouvernement fédéral pour lui dire qu'il devrait donner plus de compétences aux villes pour développer un concept holistique de limitation de vitesse pour l'ensemble de la ville* » (maire adjoint de Fribourg en charge des transports, Fribourg, 14 janvier 2022, traduit de l'anglais). La déclaration expose toutes les raisons pour lesquelles les villes signataires sont convaincues que la « bonne » vitesse de circulation en ville se situe à 30 km/h. Aujourd'hui, 60 à 70 villes ont signé cette déclaration (Figure 25).

⁵ De multiples ressources sur le sujet sont disponibles sur le site de l'association StädteTag <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2021/staedtetag-fuer-modellversuche-zu-tempo-30>

Diese Städte wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden, die sich bis 08.12.2021 der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen haben

- insgesamt: 70
- davon 7 Initiativstädte



Figure 25 : les villes allemandes signataires de la déclaration Tempo 30 Initiative.

Source : <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2021/staedtetag-fuer-modellversuche-zu-tempo-30>

En amont du portage réglementaire : les concepts et les acteurs soutenant le ralentissement.

On dit souvent de la loi qu'elle est aussi bien le reflet de changements et de pratiques déjà en cours dans la société, que de changements qu'on voudrait voir aboutir. Elle est donc aussi bien adaptative que prescriptive. En particulier, il nous paraît important de signaler que la généralisation de la diminution des vitesses de déplacement s'insère dans un changement de paradigme plus large et qui a certainement précédé le strict contexte réglementaire. On parle du passage conceptuel de l'étude des transports, de l'infrastructure, du transit et de l'ingénierie à l'étude des mobilités, des pratiques de déplacements et de son lien avec les modes de vie et la vie « sociale ». Ce *mobility turn* (Sheller et Urry, 2006) opéré dans le champ académique au début des années 1980 a semé petit à petit les graines de changements observés dans la conduite des professionnels chargés de l'organisation des transports dans les collectivités (Commenges, 2013).

Le rôle des ingénieurs

Les entretiens réalisés en France avec l'ensemble des personnels techniques aux prises avec les politiques de ralentissement illustrent parfaitement ce constat. Pour Benoît Hiron, responsable de la sécurité des usagers et des déplacements au CEREMA depuis une vingtaine d'années, cette transition s'observe bien en termes générationnels. Pour lui, le fait que la limitation à 80 km/h sur les routes nationales ait été moins portée que la limitation à 30 km/h dans les collectivités s'explique en partie par le constat suivant : les postes en villes sont occupés par des ingénieurs plus jeunes avec une mentalité plus ouverte sur le ralentissement alors que les postes au ministère de l'Intérieur en charge du réseau national sont occupés par des ingénieurs plus âgés.

Pour Gabriel Kleinmann, chargé de mission protection des usagers à la Délégation à la sécurité routière du ministère de l'Intérieur, le rôle historique des ingénieurs est indéniable. Le fait qu'historiquement les questions de vitesses aient été laissées entre les mains des ingénieurs a clairement conduit à penser les problèmes générés par la vitesse par l'innovation technologique (amélioration du revêtement, glissières de sécurité...). Le reliquat de cet habitus se manifeste encore chaque année au ministère de l'Intérieur avec la remise du Prix innovation sécurité routière, qui récompense le progrès technologique le plus novateur ayant vocation à améliorer la sécurité sur les routes.

Quand les élus locaux s'intéressent à la mobilité

Yann le Goff, chef de la Section technique et réglementaire des déplacements à Paris depuis 1988 et membre de l'Association des Ingénieurs et Techniciens de France (AITF), nous explique comment ce tournant s'est opéré au début des années 2000, à Paris. Pour lui, c'est Denis Baupin, élu vert chargé de la voirie qui a initié ce virage du transport à la mobilité. On passait alors « *d'une époque où tout était tourné vers la favorisation de l'usage de la voiture à la favorisation des modes doux, ; d'une époque où le Chef de la voirie [un ingénieur] dictait la politique de mobilité de Paris, à une nouvelle période après 2000, où le politique dictait la politique de mobilité et de voirie aux ingénieurs* » (Chef de la section technique et réglementaire des déplacements à Paris, en visioconférence, 12 mai 2021).

A Nantes, le changement est peut-être plus tardif. Mais la même logique semble bien à l'œuvre. Frédéric Gauthier, responsable du Service voirie et aménagement, nous décrit également comment lorsqu'il est arrivé à Nantes, il y a 7 ans, il a observé ce même tournant, à savoir un virage allant de « *ce qui compte avant tout c'est la fluidité, les gains de vitesse, à une remise en cause de la vitesse notamment au travers du dernier PDU* » (responsable du Service voirie et aménagement de Nantes, Nantes, 14 juin 2021). Et ici à nouveau, il nous raconte comment ce changement « mobilitaire » trouve son origine en termes organisationnels dans la plus grande implication des élus en interaction avec les techniciens.

Quand la vitesse se déplace des enjeux de voirie vers des enjeux d'espace public

Enfin, et cela aura son importance pour interpréter les résultats qui suivront dans les différents terrains enquêtés, Frédéric Gauthier, nous rappelle que la façon de concevoir la vitesse dépend du cadre d'action dans laquelle on la projette. Si on la projette en termes de transports et de déplacement, l'utilité sociale du lointain et du rapide sera théoriquement toujours privilégiée. A l'inverse, si on la projette en termes d'usage de l'espace public, l'utilité sociale du proche et du lent sera ici préférée. Lui qui appartient à la direction de l'espace public a certainement plus de facilité à défendre l'idée d'un ralentissement que son homologue parisien, Laurent Pinna, adjoint au chef du Service des déplacements, pour qui il faut « *avant tout veiller à préserver les temps de parcours* ».

La description succincte des politiques de ralentissement dans les 5 Grandes Villes Ralenties (GVR) est disponible en Annexe 9.

2.3.2. La vitesse en ville : atténuer les externalités négatives de la voiture ou préserver les temps de parcours ?

Les effets chiffrables du 30 km/h en ville, tels qu'ils peuvent être attendus à court terme, sont décrits dans cette partie. A partir des entretiens réalisés avec les acteurs rencontrés dans les collectivités ainsi que de la documentation disponible, une série d'arguments proches de critères propres à l'évaluation socioéconomique sont apparus avec plus ou moins de fréquence. Ils se rapportent tous à la question des externalités négatives de l'usage de l'automobile en ville dès lors qu'il s'agit d'arguments en faveur de la limitation de vitesse. Lorsqu'il s'agit d'arguments en sa défaveur, l'idée de préservation des temps de parcours est mise en avant. Cette dichotomie est censée être pondérée mathématiquement par les critères des calculs coût-bénéfice. Néanmoins, les arguments en faveur du ralentissement ou du maintien des vitesses restent colorés par un positionnement idéologique et politique. On a beau couvrir les arguments du plus bel habillage de scientificité, ils sont aussi associés à la défense de certaines idées et valeurs. Nous discuterons des tensions entre les différents éléments de justification du ralentissement à la fin de la sous-partie.

Sécurité, diminution de la pollution atmosphérique et sonore

Les premiers bienfaits attendus du passage à 30 km/h sont quasiment toujours les mêmes quel que soit le terrain enquêté : sécurité et diminution de la pollution atmosphérique comme sonore. L'importance de ces arguments est particulièrement bien illustrée par les cas allemands. En Allemagne, où comme nous l'avons rappelé précédemment la généralisation du 30 km/h n'est pas encore autorisée par la loi fédérale, les villes voulant demander une dérogation au Bundestag ne peuvent justifier leur demande qu'au travers d'un de ces 3 arguments. Le passage à 30 km/h d'une section de route à vocation de transit ne peut être demandé qu'au motif de trop fortes émissions sonores ou de pollutions ou d'enjeux de sécurité relative à la présence d'une école à proximité.

La sécurité : diminution de la gravité des accidents

Le principal argument avancé pour justifier la réduction de la vitesse est d'ordre sécuritaire. En effet, plus la vitesse des véhicules motorisés est importante, plus le risque d'accident grave ou mortel est élevé.

Agir sur la vitesse est donc un puissant levier de diminution de gravité des accidents. Comme l'atteste une étude du CEREMA (ex-CERTU) (2010, p.4), le risque de décès est 9 fois moins important à 30 km/h qu'à 50 km/h et les blessures sont beaucoup plus légères (Figure 26).

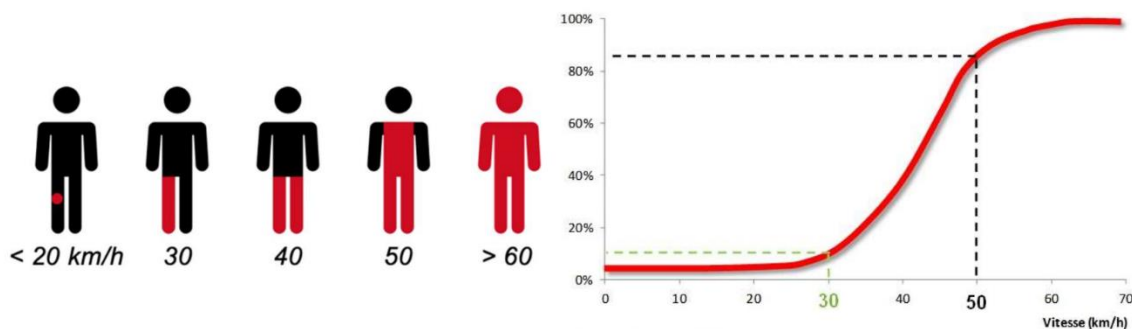


Figure 26 : Risque pour un piéton d'être tué dans une collision avec un VL en fonction de la vitesse d'impact. Source : CERTU, 2010, p.4

De plus, plus un conducteur roule vite, plus il doit anticiper ce qui se passe autour de lui en privilégiant ainsi les vues lointaines et en rétrécissant son champ de vision. En passant de 50 à 30 km/h, le champ de vision passe de 90 à 120 degrés. Le conducteur a alors le temps de balayer du regard un espace plus large. Il peut mieux prendre en compte son environnement et anticiper les piétons qui peuvent s'engager sur la chaussée ou des enfants jouant qui peuvent surgir d'entre deux voitures. Autre élément relatif à l'accidentalité, les distances d'arrêt augmentent avec la vitesse. À 30 km/h, pour un véhicule léger, il faut 13 mètres pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h, l'automobiliste s'arrêtera au bout de 29 mètres, soit plus du double.

Pollution sonore : diminution moyenne de 50%

L'étude de l'ADEME sur les impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit de février 2014 acte que « dans la plupart des études, une réduction de la vitesse est associée à une diminution du bruit ».

La fiche pratique intitulée *Faire baisser la vitesse* de Bruit Parif (2012) conclue que la réduction de 20 km/h de la vitesse de circulation sur une voie urbaine (de 70 à 50 km/h ou de 50 à 30 km/h) permet de baisser de l'ordre de 3 dB(A) le bruit aux abords de la voie, ce qui correspond en fait à un bruit deux fois moins important. L'ensemble des études, dont celle qui nous a été remise par la région de Berlin à la suite de 3 expérimentations, montre toutefois que les tendances générales données par les résultats agrégés méritent à chaque fois d'être relativisées par la variété des contextes. Les résultats dépendent d'une multitude de critères comme la composition du trafic (VL/PL, véhicules récents/anciens), la nature du revêtement routier et de l'aménagement, le comportement de conduite (fluide ou avec accélérations), etc.

La présence d'autres bruits joue également sur l'appréciation relative de la diminution du bruit routier. En parallèle du bruit objectif (mesuré en décibel), c'est aussi la sensibilité au bruit à certains endroits à certains moments, qu'il faudrait considérer. C'est pour cette raison que l'Allemagne dispose d'une législation variable selon les heures de la journée. Durant la nuit, pendant les périodes de sommeil, les seuils de tolérance sont plus faibles et certaines artères se trouvent par conséquent limitées à 30 km/h entre 20h et 5h du matin. C'est la politique de chrono-urbanisme *Lärmschütz* (Figure 27).



Figure 27 : *Lärmschütz*. Dessin de Michael Hüter

La diminution de la pollution souvent énoncée mais controversée

Dès lors que les véhicules roulent à des vitesses variables, le niveau d'émission de polluants est à la fois très difficile à calculer et potentiellement très variable, selon les styles de conduite. Or, en ville, un véhicule enchaîne les phases d'arrêt, d'accélération et de freinage, et roule rarement à une vitesse constante. Ainsi, la vitesse moyenne d'un véhicule en ville est bien en deçà de la vitesse maximale qui y est autorisée. L'ADEME a rassemblé toutes les études disponibles en Europe de calculs d'émissions de polluants en milieu urbain. Pour chaque étude est établie l'évolution (en %) de la présence des polluants lors de la réduction de vitesse (de 50 à 30 km/h) par le calcul et par mesure *in situ*. Aucune tendance sur les concentrations ou les émissions de polluants ne semble pouvoir se dégager. De plus, les études réalisées *in situ* présentent des résultats encore plus dispersés que par le calcul (Owen, 2005).

méthode	NO2	variation	Benzène	variation
calcul	0 à +9%	9%	+13 à + 38%	51%
In situ	-13 à +10%	23%	-35 à +36 %	71%

Tableau 1 : Evaluation de l'évolution de la qualité de l'air sur six secteurs passés à 30 km/h à partir de calculs et de mesures.
Source : Owen, 2005.

Les résultats des études réalisées présentent des variations importantes en fonction des scénarios choisis et des hypothèses de calcul : les études qui utilisent des modèles microscopiques montrent une diminution des émissions alors que les modèles macroscopiques tendent vers une augmentation des émissions (Ville de Paris, 2020). D'autre part, certains éléments de la voirie ont un impact direct sur la concentration des polluants : une étude de Lig'Air a montré que la mise en place de dos d'âne ou de chicanes aboutit à une augmentation des émissions de 10 à 40%. Plusieurs autres facteurs interviennent dans la présence des polluants (type de véhicule, géométrie de la voie, fluidité du trafic, météo, climat, ...), ce qui rend complexe l'établissement d'une relation directe entre vitesse et pollution de l'air.

Globalement, les études scientifiques s'accordent sur le fait qu'il n'est donc pas possible de conclure à un effet général de la réduction de la vitesse sur la qualité de l'air.

Pourtant, en Allemagne ou en France, l'argument des bienfaits du ralentissement vis-à-vis de l'amélioration de la qualité de l'air est toujours énoncé. S'il n'est certes pas exposé comme une conséquence observée, il est bien présenté à chaque fois comme un des avantages escomptés du passage à 30 km/h.

Les effets indirects sur la diminution de la pollution : fluidification du trafic et report modal

S'il existe bien un effet entre la diminution des vitesses autorisées en voiture et la diminution des émissions de polluants, c'est par voie de conséquence indirecte. Ce n'est pas parce que les automobilistes roulent moins vite qu'ils polluent moins, mais plutôt parce que les pratiques de déplacement évoluent à une échelle plus macroscopique.

Un trafic plus fluide ?

Première piste, si la structure du trafic évolue suite à la réglementation à 30 km/h, les niveaux d'émissions globaux peuvent aussi évoluer. En particulier, de la même manière que la réduction de la vitesse sur autoroute permet d'améliorer le débit en trafic dense, le passage à 30 km/h peut permettre de passer à un régime de circulation en accordéon (régime *stop and go*), à un régime plus fluide. Si tel est le cas, les niveaux de pollution peuvent diminuer, non pas parce que les automobilistes roulent moins vite, mais parce qu'ils circulent à une vitesse plus constante. C'est le résultat observé par le Directeur de la gestion de la qualité de l'air à Berlin. Il nous narre les résultats de trois expérimentations :

« Nous avons donc sélectionné trois tronçons dans notre liste de routes polluées. Eh bien, nous avons pensé qu'une limite de vitesse serait une mesure utile, au moins à une amélioration de la qualité de l'air. Ensuite, nous avons mesuré le trafic. Cela signifie le nombre de véhicules, la vitesse, la qualité de l'air sur ces routes et sur les routes environnantes afin que nous puissions également évaluer s'il y a un écart de trafic.

Résultat, il n'y a pas ou très peu de report vers les routes adjacentes, le trafic sur la route est bien plus lent, et ensuite nous avons pu voir cela et le mesurer, cette sorte de fluidité du trafic où les voitures circulent moins en « stop and go ». En général, il y avait des exceptions, mais en général c'était ce résultat qui était observé et associé à une amélioration de la qualité de l'air » (directeur de la Gestion de la qualité de l'air à la région de Berlin, Berlin, 24 janvier 2022, traduit de l'anglais).

L'homogénéité de la réglementation, pour une meilleure lisibilité et fluidité

Selon la même logique, l'adaptation de la vitesse routière avec un régime général à 50 km/h et des voiries en partie à 30 km/h peut induire des phases d'accélération et de décélération qui disparaissent dès l'uniformisation de la vitesse autorisée :

« Les règles d'exception au 50 km/h sur les grandes artères conduisent de nos jours à un chaos complet dans les rues, vous avez une rue où vous pouvez conduire à 50, 200 mètres plus loin, vous devez conduire 30, puis 50 et après vous avez une autre école. Les gens accélèrent et décélèrent sans cesse sur ces artères » (maire adjoint au transport et à l'urbanisme de Fribourg, en visioconférence, 14 janvier 2022).

Par conséquent, en plus des gains de lisibilité des règles en vigueur pour le conducteur, la généralisation à 30 km/h peut lisser les courbes de vitesse, et par ce biais diminuer la pollution.

Diminution de la compétitivité de l'automobile et report modal

Le report modal escompté à la suite d'une limitation générale à 30 km/h est l'argument allant dans le sens d'une diminution de la pollution qui a été le plus souvent mentionné. Pour F. Hiron au CEREMA, Y. le Goff à la Mairie de Paris, ou B. Sternkopf, ingénieur du trafic à Berlin, c'est le principal levier d'amélioration de la qualité de l'air :

« Le lien entre diminution des vitesses et diminution de la pollution vaut surtout si on considère que cela fait sortir les gens de leur voiture et les met sur un vélo, par le biais de perte de compétitivité vitesse de la voiture. » (Chef du groupe sécurité des usagers et déplacements au CEREMA, en visioconférence, 21 avril 2021)

Un coût quasiment nul pour une politique de report modal

L'idée que la diminution de la vitesse autorisée favorise le report modal vers le vélo revient également dans la bouche du responsable Modes actifs de la ville de Grenoble, mais sous d'autres atours. Ici, dans la logique du calcul socio-économique, on note que l'amélioration de la qualité de l'air induite par le report modal se fait à un coût quasiment nul. En effet, si les modes doux deviennent plus compétitifs et attrayants, on n'a plus forcément besoin de développer des infrastructures de transport pour des modes de transports collectifs comme le dit le responsable modes actifs à Grenoble :

« Il faut aussi ne pas être dupe, les politiques de report modal vers les modes actifs (moins VP, moins TC) se font aussi parce qu'on a moins de ressources budgétaires » (responsable Modes actifs à Grenoble, Grenoble, 12 juillet 2021).

La question des pertes de temps : sujet de tension

Perte de temps = perte de productivité ?

Dans la littérature en transport, le temps de déplacement a une valeur et un coût parce qu'il peut être rapporté au temps perdu qui n'est pas consacré au travail. Le temps de déplacement représente ainsi 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.

On parle de « valeur du temps ». Dans les processus d'évaluation socioéconomique, cela résulte théoriquement 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 profits et percevoir plus de salaires.

Selon cette entrée, en région parisienne, d'après le chef de la Section technique et réglementaire des déplacements de la ville de Paris, la préfecture de police a souhaité que plus de voies restent à 50 km/h par rapport à la proposition initiale, notamment celles qui desservent des axes d'intérêt nationaux (Orly, Rungis et ministères à l'Ouest parisien). A Grenoble, notre enquêté nous précise également que la ville à 30 km/h a cristallisé des tensions politiques au niveau de « manques à gagner » liés à l'impossibilité de se rendre en ville pour faire des achats et pour accéder à la gare.

Les enquêtés dans les autres villes n'ont pas indiqué craindre d'éventuelles pertes de dynamisme économique, à la suite du passage à 30 km/h. Au contraire, comme détaillé dans la partie suivante, nombre d'entre eux estiment que cette évolution peut plutôt être vecteur d'un gain d'activité pour les commerçants.

L'importance de la vitesse pour les acteurs de transports : le poids des lobbys automobiles et des transports publics

Le poids des lobbys automobiles dans la défense de la vitesse à 50 km/h en ville est apparu de façon très prégnante chez nos enquêtés allemands. Le directeur de la Gestion de la qualité de l'air à Berlin nous explique en quoi la défense de la vitesse automobile est un argument de la plus haute importance pour l'industrie automobile. La citation est relativement longue mais est utile à la mise en contexte générale :

« Le problème dans le passé c'était le rôle de l'industrie automobile. C'est épouvantable, ils ont fait ce qu'ils voulaient. Ouais. Et ils ont même été soutenus ! Tu sais, je veux dire, Dieselgate⁶. Je veux dire, c'est insensé !

La chose dont nous avons besoin, c'est de moins de voitures, de moins d'équipement. Eh bien, ouais. Et donc la limite de vitesse est, je pense, un bon moyen de réduire la compétitivité, la facilité d'usage d'une voiture. Et l'industrie automobile, bien sûr, elle fait exactement le contraire, tu sais ? Ouais. Elle milite pour la préservation des vitesses de déplacement. Et je veux dire, pour pallier à d'éventuelles pertes de compétitivité par rapport à d'autres modes, elle propose toutes sortes de fonctionnalités intéressantes, vous savez, le grand divertissement... Ouais. Je veux dire, si vous êtes assis dans votre voiture, vous avez un son stéréo meilleur que dans votre salon !

Je veux dire, c'est un combat. La politique oriente les gens dans la voiture, puisque la politique fonctionne aussi avec les lobbys automobiles, en référence à des grands enjeux économiques et industriels » (directeur de la Gestion de la qualité de l'air à la Région Berlinoise, Berlin, 24 janvier 2022).

A la lecture de ce propos assez vindicatif de la part de l'ingénieur et ancien élu Berlinois, on peut se demander, comme se questionnerait Ivan Illich (2004 [1973a], p. 417), si tous les projets visant à préserver la circulation ne s'occupent pas surtout de préserver l'avenir de l'industrie du transport ?

A d'autres niveaux de lobbying, plutôt proches de l'action syndicale, la question de la diminution des vitesses de circulation des bus a fait débat à Paris. D'après nos enquêtés à la Ville de Paris, la RATP s'est plainte que les bus allaient circuler moins vite et que l'offre de service allait être dégradée. A Paris, ils défendent donc l'idée que les bus doivent avoir le droit de continuer de circuler à 50 km/h dans une logique de compétitivité des modes collectifs, l'idée étant que fournir des temps de parcours plus rapides que la voiture favorise le report modal vers les TC. A côté de cela, les enquêtés parisiens mais aussi nantais expliquent que le lobby de la RATP est très puissant et qu'il est impossible de les contraindre à réduire leur qualité de service - et donc le nombre de clients !

A l'inverse, à Nantes, les bus doivent rouler à la même vitesse que les voitures, soit 30 km/h. F. Gauthier à Nantes nous dit que le 30 km/h doit fournir un apaisement généralisé et qu'un bus qui roule à 50 km/h fait beaucoup de bruit. Laisser rouler les bus à 50 km/h ne permettrait pas complètement d'apaiser la ville.

⁶ Le Dieselgate est un scandale industriel et sanitaire lié à l'utilisation pendant plusieurs années par le groupe Volkswagen de techniques visant à réduire frauduleusement les émissions polluantes de certains de ses moteurs lors des essais d'homologation.

L'intérêt des pertes de temps : le concept avorté de Chronoaménagement

A l'inverse, certains acteurs ont pu soutenir les avantages des « pertes de temps », là où la plupart y voyaient évidemment plutôt des inconvénients. C'était le cas de la politique de chronoaménagement engagée au début des années 2010 à Grenoble. En diminuant les vitesses de circulations sur les principales voies d'accès à la ville, la municipalité souhaitait enrayer le cercle vicieux vitesse/périurbanisation (Figure 28).

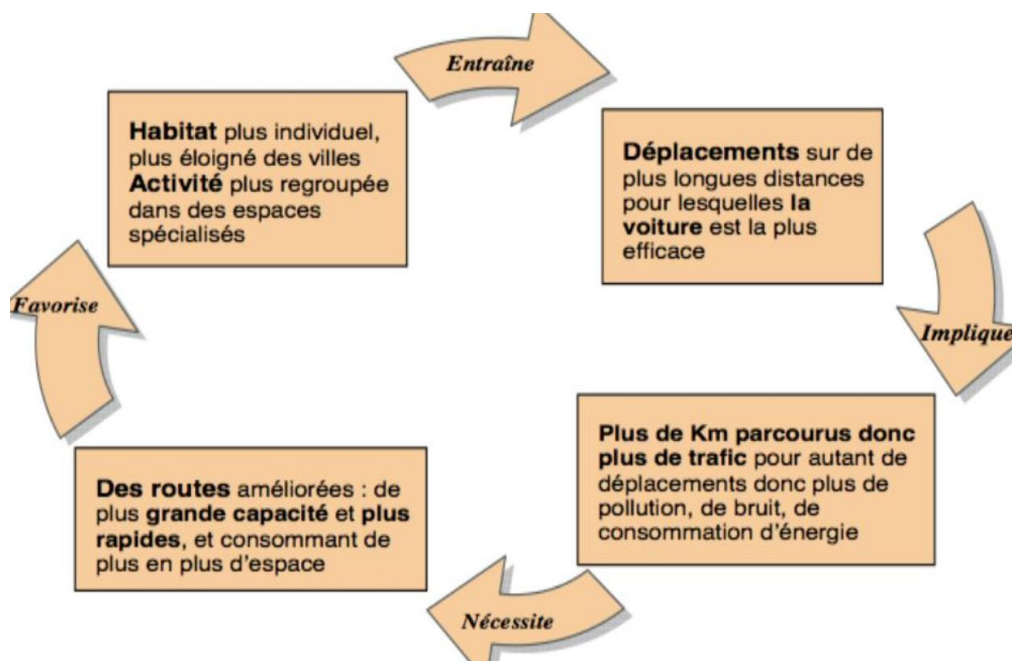


Figure 28 : Le cercle vicieux de la vitesse et de la périurbanisation. Source : Agence d'urbanisme de Grenoble. SCOT 2010

Mais pour L. Faure à la Métropole de Grenoble et Jean-Marc Offner, expert du Chronoaménagement, « le chronoaménagement à la grenobloise est dépassé » et « il n'y a plus d'actualités à ce sujet ». « Le jugement sur le périurbain a évolué. On ne cherche plus à revenir en arrière. La périurbanisation est là, on ne peut plus l'empêcher. Il faut donc plutôt vivre avec plutôt que l'empêcher. » (Jean-Marc Offner, en visioconférence, 12 novembre 2020)

De plus, les préceptes du chronoaménagement valent certainement pour la question des limitations de vitesses sur autoroute et de son impact sur la périurbanisation. Cependant, il est plus difficile de prouver que la réduction de vitesses au sein de la ville réduit suffisamment le niveau d'accessibilité pour les populations périurbaines.

Dans les pratiques observées, des pertes de temps minimales

Dans la pratique et au-delà des positions « théoriques », la plupart des études auxquelles nous avons eu accès montrent que les temps de trajet moyens sont faiblement impactés par la généralisation du 30 km/h. L'étude commandée par la Ville de Paris sur les temps de parcours (enquête Aimsun, octobre 2020) prévoit une augmentation d'environ 10 % des temps de trajets moyens en heure de pointe du matin (PPM) et du soir (PPS), ainsi que d'environ 20 % en régime fluide, en simulation de la période de nuit. Ainsi, un usager avec un temps de transport « moyen » de 20 minutes verra, en journée, ce temps étendu à 22 minutes environ.

Jean-Marc Offner nous confirme d'ailleurs que cet argument des pertes de temps minimales est souvent mobilisé par les collectivités pour rassurer les populations : « On dit aux gens que ça ne leur fait pas vraiment perdre de temps. De toute façon, ils se déplacent déjà lentement en ville ».

Pour F. Hiron, ces pertes de temps minimales posent plus problème dans les calculs de l'évaluation socioéconomique du ralentissement en France. Si, mathématiquement, agréger de si petites pertes de temps en les multipliant par le nombre de personnes concernées (en million) a du sens, la perte à l'échelle individuelle est nulle et ne change rien aux programmes d'activités des personnes. Or avec cette méthode de calcul, en agrégeant les pertes de temps individuelles, on arrive à des coûts monétaires faramineux pour la collectivité. A titre

d'exemple, il cite l'Angleterre où tout gain/perte de temps par personne inférieur à 5 minutes n'est pas pris en compte dans le calcul socio-économique.

Vitesse pour les actifs / Sécurité pour les inactifs : le ralentissement, un marqueur politique et idéologique

Si les craintes de pertes de temps constituent le principal motif de désaccord avec le passage à 30 km/h, elles révèlent certainement plus un point de tension « conceptuel » sur une certaine vision du monde ou de la ville. Il s'agit dans de très rares cas d'un problème que l'on peut qualifier de factuel. Schématiquement, il existerait donc une opposition idéologique entre une partie de la population inquiète par la possibilité de perdre du temps et d'autres qui seraient moins inquiets à ce sujet.

Pour définir plus clairement cette opposition, notons que les personnes qui sont favorables aux 30 km/h ne valorisent pas l'importance positive des pertes de temps : prendre le temps, être zen, décélérer son rythme de vie, se déplacer moins loin, etc. L'avantage principalement défendu par les habitants réside dans le fait que le 30 km/h « *va sécuriser les rues pour les plus vulnérables, les piétons, les cyclistes, les enfants et les seniors* ». C'est ce que révèle l'évaluation participative « La rue pour tous » à Nantes ainsi qu'un sondage Ifop paru le 30 août 2021 sur la limitation à 30 km/h à Paris.

Les avantages et les inconvénients les plus fréquemment associés au ralentissement, même s'ils sont teintés d'objectivités scientifique et mathématique, sont toujours colorés par une certaine idéologie, une échelle de valeurs. Au-delà de la valorisation socioéconomique monétarisée, schématiquement, on peut préférer les avantages procurés par la vitesse, les facilités d'accès aux opportunités éloignées par exemple, aux avantages procurés par la lenteur, les rapports de proximité par exemple. De la même façon, on peut trouver « subjectivement » moins dommageables les désagréments de la vitesse (comme la pollution) que les désagréments de la lenteur (comme la perte de temps).

Les individus, acteurs locaux ou habitants, ne valorisent pas de la même façon l'atténuation des externalités négatives de la voiture et de sa vitesse par rapport aux avantages qu'elle procure. Cette grille de lecture *a posteriori* nous semble importante pour lire la liste des arguments énoncés dans cette partie de résultats.

Ce n'est pas le cœur de notre analyse et il est toujours risqué d'avoir une grille d'interprétation des logiques et des arguments énoncés par des enquêtés en termes de position sur l'échiquier politique. C'est d'autant moins le cœur de notre réflexion que nos enquêtés sont des techniciens des collectivités, qui normalement suivent les différents mandats politiques et peuvent avoir leur avis et leur manière de faire indépendamment de l'orientation de leurs élus. En tout cas dans leur discours, par rapport à un entretien avec un élu, la vision politique du problème n'est pas la principale matrice d'explicitation. Seulement, nous ne pouvons omettre que toutes les villes enquêtées en France et en Allemagne, qui ont mis en place ou prévoient de mettre en place le 30 km/h, sont des villes gouvernées par une municipalité écologiste ou écologiste/socialiste/communiste.

De plus, en faisant un petit pas de côté et en s'intéressant aux points de vue des différentes catégories de population, le bulletin de vote devient clairement le marqueur explicatif le plus important pour comprendre l'adhésion ou non aux 30 km/h.

A Paris d'après l'enquête Ifop, le tableau ci-dessous (Tableau2) liste les variables qui sont les plus discriminantes pour décrire les catégories de populations qui ont un avis favorable ou défavorable à la mesure des 30 km/h généralisés. Sans surprise, les sympathisants écologistes sont favorables à 77 % à la mesure alors que seuls 41% des sympathisants Les Républicains y sont favorables. Bien sûr, le mode de transport utilisé, qui est d'ailleurs assez corrélé au positionnement politique, est également une variable discriminante. Mais l'appartenance politique reste la variable pour laquelle les plus grosses différences sont observées.

	Oui aux 30 km/h	Non aux 30 km/h
Sympathisant	LFI, EELV, PS	LR
CSP		Artisan, ouvrier
Mobilité dom-travail	Cycliste	Véhicule motorisé
Revenu	Moyen inf et pauvre	

Tableau2 :Typification des profils de population favorables ou défavorables au 30 Km/h à Paris.

Source : sondage Ifop « Les Parisiens et la limitation à 30 km/h à Paris », 30 août 2021.

La vitesse des déplacements, le ralentissement, sont des sujets marqués idéologiquement et politiquement. Par rapport à la question de la vitesse en ville, il y a donc un enjeu électoral, plus de vitesse allant *a priori* en faveur des électeurs de droite et moins de vitesse en faveur des électeurs de gauche. Par ailleurs, en parallèle des attentes de telle ou telle catégorie de l'électorat, une ville plus lente correspond à une meilleure appropriation de l'espace pour certaines parties de la population : ceux qui ont aujourd'hui *a priori* le moins de possibilités de profiter de la ville automobile et fonctionnelle tournée vers la production et la consommation.

Si l'intérêt principal des *Grandes Villes Ralenties* est de sécuriser les rues pour les seniors et les enfants, on favorise en premier lieu l'appropriation de l'espace de personnes qui ne travaillent pas alors que toute la ville automobile est pensée par le prisme de la fonctionnalité liant le plus rapidement possible les zones de résidence aux zones de production, favorisant un usage de l'espace par les travailleurs.

Les *Grandes Villes Ralenties* réveillent un débat sur la vitesse et la lenteur qui s'insère dans une discussion politique et idéologique bien plus large. Les positions sur les bienfaits de la vitesse ou de la lenteur révèlent souvent un positionnement paradigmatique qui, historiquement, sépare la gauche de la droite politique. Typiquement, elles rendent compte d'un arbitrage, un poids dans la balance du calcul socioéconomique, soit en faveur de la sécurité des populations inemployés, soit en faveur de plus de célérité donnée à ceux qui travaillent.

Au-delà du ralentissement effectif et de ses effets directement observables et quantifiables (sécurité, diminution du bruit...), est posée dès lors la question d'une évaluation plus qualitative des arguments en faveur ou en défaveur du ralentissement des vitesses de circulation en ville. Quels sont les attentes et les objectifs associés à la construction de villes plus sûres et plus accueillantes pour les piétons, cyclistes, enfants et seniors ?

2.3.3. Ralentir : de la ville fonctionnelle à la ville conviviale et inclusive

Dans un des premiers documents institutionnels français sur le sujet des zones 30 en ville issu de l'ex-CERTU, une petite partie est dédiée aux effets attendus en termes de qualité de vie. Par rapport au reste du document faisant plus état de calculs et de données chiffrées, il est ici fait mention d'éléments relevant du « ressenti » : « *La vitesse des véhicules est perçue comme l'un des facteurs qui compromet le plus la qualité de vie dans les villes. [...] Les élus locaux sont régulièrement interpellés sur cette question qui pèse notablement sur la vie quotidienne de leurs administrés* » (CERTU, 2010, p.2).

D'après le CEREMA (2010), certaines expériences montrent que la modération de la vitesse dans les quartiers résidentiels peut avoir un impact notable sur les relations de voisinage : c'est une mesure clé pour faciliter les contacts entre famille, enfants et personnes âgées d'une même rue. En définitive, c'est bien le climat de confiance qui peut exister entre, d'une part, les véhicules motorisés et, d'autre part, les piétons et les cyclistes qui va conditionner l'appropriation effective des rues par leurs habitants.

Ces considérations, relativement nouvelles dans les enjeux d'aménagement et de mobilités urbaines, décriraient une transition paradigmatique de la ville fonctionnelle à la ville conviviale. Aujourd'hui, l'essentiel des ressources financières et humaines d'une commune reste dédié à son fonctionnement régulier : entretien des réseaux routiers, électriques, sanitaires, force de police, pompier, ramassage des déchets, etc. Cette machine urbaine, peut être désignée à grands traits comme la « ville fonctionnelle » (Van der Wusten, 2016). La ville conviviale que nous décrivons peut se rapprocher de la ville relationnelle telle que définie par Lavadinho *et al.* en 2021. La

ville relationnelle considère que les villes ont aussi une vocation organique, tournée vers la « facilitation » des interactions humaines.

« La « ville relationnelle » est constituée des mille et une relations, formelles et informelles, fugaces autant qu'intergénérationnelles, qui constituent la trame, l'histoire, l'âme d'une ville. Il s'agit de toute la vie sociale de la ville : les citoyens se croisent, se donnent rendez-vous, se rassemblent sur une place pour écouter un concert, viennent prendre l'air frais sur une promenade au bord de l'eau, jouent avec leurs enfants après l'école, dînent avec des amis sur une terrasse animée. » (Lavadinho et al., 2021, p.60)

En faisant des villes ralenties, on favorise l'appropriation de l'espace, plus conviviale et interactionnelle, notamment pour certaines catégories de population comme les personnes âgées et les enfants, dont la mobilité et l'autonomie peuvent être concrètement limitées ou empêchées par des vitesses perçues comme excessives. En ce sens, les *Grandes Villes Ralenties*, sont aussi des villes plus *inclusives* (Clément et Valegeas, 2017), et plus orientées vers des populations pour qui l'espace public n'était pas prioritairement pensé.

En considérant les impacts qualitatifs du ralentissement en ville, nos enquêtes montrent-elles effectivement une forme de glissement conceptuel, de la ville fonctionnelle, à la ville conviviale et inclusive ?

La ville ralentie pour quelle socialité ? La ville conviviale

Par rapport à la France, le discours des villes allemandes souhaitant ralentir les vitesses de circulation mobilise beaucoup plus nettement les bienfaits attendus en termes de qualité de vie. En France, ces éléments sont plus mobilisés en aval de la généralisation du 30 km/h et reliés à des opérations d'aménagement supplémentaires (rétrécissement de la chaussée, réaménagement de carrefours, aménagement pour s'asseoir et converser, etc.).

La qualité de vie : un argument très présent dans la démarche de légitimation allemande du 30 km/h

Pour rappel, le cadre juridique est très contraignant en Allemagne, et en l'état les villes ne peuvent généraliser la règle des 30 km/h à toute leur agglomération. En respect du droit fédéral, elles ne peuvent que faire du 30 km/h l'exception au 50 km/h. Trois raisons permettent de déroger au 50 km/h. Elles ont toutes trait aux dimensions quantitatives des effets du ralentissement. Il s'agit de questions de sécurité, liées à la présence d'une école à proximité et/ou de trop forts niveaux d'émissions de polluants ou de bruit.

En conséquence, dans leurs activités de lobbying auprès de l'Etat fédéral, les villes signataires de la démarche *Tempo 30*, doivent mobiliser d'autres arguments pour convaincre de l'intérêt de la généralisation du 30 km/h. Pour convaincre, l'association *Deutsche Städtetag* qui rassemble toutes les grandes villes d'Allemagne adossées à son initiative *Tempo 30*, le sous-titre (dans sa version anglaise) : *"Liveable cities through appropriate speeds"* (que l'on pourrait traduire par « des vitesses appropriées pour des villes agréables »).

Comme nous l'explique le maire adjoint de Fribourg, une des premières villes à l'initiative de la démarche, pour défendre l'idée de la généralisation du 30 km/h, il fallait trouver un concept plus holistique. Les arguments sécuritaires et environnementaux sont mobilisés ponctuellement pour basculer à 30 km/h. Mais ils ne correspondent pas à des arguments qui, du point de vue de l'Etat Fédéral, pourraient justifier le passage total d'une ville à 30 km/h.

D'après un de nos enquêtés à la Région de Berlin, l'argument de l'amélioration de la qualité de vie pour ses administrés semble une bonne entrée. Dans la mesure où les villes se préoccupent par définition de la qualité de vie sur leur territoire, cet argument justifie que les villes doivent pouvoir gérer globalement les vitesses circulées sur leurs territoires.

Le problème administratif entre la vision de l'Etat et les municipalités se cristallise en fait sur la question des routes urbaines où il y a du trafic :

« Aujourd'hui, le problème est de traiter les routes principales avec les artères. Et nous savons que les routes principales sont les plus importantes pour la circulation automobile,

pour le transport scolaire, de marchandises etc... à travers la ville. Mais d'un autre côté, ces rues sont aussi des lieux de vie, où les gens vont à vélo ou à pied, ou pour aller au jardin d'enfants, aller à l'école. Ce n'est donc pas seulement une autoroute, c'est aussi un endroit où il fait bon vivre. » (Maire adjoint de Fribourg en charge des transports, Fribourg, 14 janvier 2022, traduit de l'anglais)

Au travers du discours de l'élu fribourgeois, on voit bien qu'il y a une tension entre la vision d'une ville fonctionnelle, productive et rapide portée par l'Etat central et la vision plus conviviale, quotidienne et lente portée par la municipalité. D'un côté, sont défendus les avantages de vitesses offerts aux travailleurs produisant de la richesse globalement bénéfique à l'Etat et de l'autre côté, un cadre de vie agréable pour ceux qui vivent au quotidien aux bords de ces routes.

En France, les aménagements urbains associés au 30 km/h créent la ville relationnelle

Les villes françaises sont globalement plus avancées dans la démarche de généralisation du 30 km/h. Il semble que ce soient surtout les aménagements réalisés en parallèle de la réduction de vitesse qui permettent d'attester de changements d'usage et de réappropriation collective de l'espace public.

A Grenoble, première ville à avoir mis en place le 30 km/h généralisé en France, le responsable des modes actifs nous explique que le ralentissement a immédiatement été pensé dans une optique « espace public », en lien avec les usages qui pourraient se déployer lorsque la vitesse est plus faible. A de multiples endroits, cela signifiait qu'il fallait prévoir des aménagements qui permettraient par exemple à de nouveaux cafés et petits espaces verts de se déployer. A cet effet, et à l'inverse de la dichotomie allemande entre vitesse et économie d'un côté et lenteur et qualité de vie de l'autre, L. Faure pense que le ralentissement est un vecteur de développement économique. D'une part, comme la croissance démographique et économique de Grenoble l'atteste, une ville qui ralentit est une ville attractive pour les cadres supérieurs qui veulent un cadre de vie apaisé. D'autre part, le ralentissement des vitesses circulées et les aménagements connexes contribuent souvent à la revitalisation commerciale des quartiers.

A Paris, Y. le Goff nous fait part d'une expérimentation intéressante. Dans le 14^{ème} arrondissement de la capitale, en parallèle de la création d'une zone 30, la mairie a testé l'impact de la suppression de feux de circulation aux carrefours. Selon Y. le Goff, l'impact sur les interactions humaines est saisissant :

« Et c'est très, très intéressant de voir ça, de voir, de redécouvrir ça. Ce n'est pas que des mots. Les interactions entre les gens, les gens qui, du coup, la voiture qui s'arrête, le piéton qui remercie a fait ces gestes concrets qu'on a même plus l'habitude de voir parce qu'on se dit qu'il existe plus. On est vraiment un siècle en une période en tout cas où les interactions n'existent plus, donc l'effet est surprenant. » (Chef de la section technique et réglementaire des déplacements de la Ville de Paris, en visioconférence, 12 mai 2021)

Ces conclusions ne sont pas sans rappeler un résultat issu des enquêtes dans les *Cittàslow*. En s'appuyant sur les réflexions d'Ivan Illich (2004 [1973a] ; [1973b]), nous avons pu déduire que, si les villes lentes sont des villes conviviales, c'est parce que les populations y maîtrisent la vitesse comme elles maîtriseraient n'importe quel autre outil. C'est la perte de contrôle sur l'outil, ici la vitesse, qui empêche la convivialité. Il est alors frappant de noter qu'à partir du moment où l'on délègue la gestion d'un carrefour à un outil qu'on ne maîtrise plus en tant qu'usager – le feu tricolore – les interactions entre usagers disparaissent. Dès que l'outil disparaît, et cela dans un contexte de ralentissement des vitesses, les interactions réapparaissent.

A Nantes, selon les dires du responsable Voirie et aménagement, la sémantique de la lenteur et de la convivialité est déployée dans les grands projets d'aménagement depuis 2018 et, peut-être de façon plus importante que dans le 30 km/h. Il cite les projets Bords de Loire et Etoile, pour lesquels le schéma directeur piéton intègre les notions de convivialité et d'hospitalité. Empiriquement, il nous explique qu'ils testent si le fait d'être piéton statique dans l'espace public est considéré comme agréable. On a toujours considéré le plus lent comme étant le plus faible. Mais on cherche maintenant à lui donner plus de valeur, de force, à rompre l'iniquité entre le rapide

et le lent. En fait dans sa direction responsable de l'espace public, les acteurs concernés cherchent à favoriser la statique, la halte (Figure 29). Et c'est par ce moyen encore plus fort que le ralentissement, qu'ils favorisent les interactions, les conversations dans l'espace public.



Figure 29 : Expérimentation d'une Vélorue, rue d'Alonville à Nantes. Juillet 2020.
Crédits : Nantes Métropole.

Comme l'indique le maire adjoint de Fribourg, le ralentissement change globalement l'ambiance, l'atmosphère d'une rue. Et c'est ce changement d'ambiance qui permet de renouveler les rapports sociaux dans l'espace public. On passe de la rapidité, nécessairement agressive et indifférente, à une lenteur apaisée et à l'écoute de l'autre. Voici les conclusions que nous livre M. Haag à la suite du passage d'une grande artère à 30 km/h :

« La rue la plus importante pour le trafic automobile à Fribourg, c'est une grande rue allant de la Forêt-Noire à l'est à la vallée du Rhin à l'ouest. Mm-hmm. Et il y a vraiment beaucoup de trafic sur celle-ci. Nous avons une limite de vitesse de 30 km/h en raison des émissions élevées. Et quand nous avons commencé avec la limitation de vitesse il y a quelques années, la presse locale a écrit « C'est très détendu ». Mm-hmm. Ce n'est pas la bonne traduction, mais ils ont remarqué et beaucoup d'autres personnes ont remarqué que ce n'est plus si agressif. C'est plus cool et tout le monde fait un peu plus attention aux autres. Oui, c'est ça. C'est donc un sentiment que vous ne pouvez pas mesurer cela, mais je pense que c'est peut-être possible. » (Maire adjoint de Fribourg en charge des transports, Fribourg, 14 janvier 2022, traduit de l'anglais)

Ainsi, parce que la ville lente est conviviale, elle autorise l'attention à l'autre, le *care* (Lavadinho et al., 2021). Elle permet sans doute de s'occuper, de se soucier de ceux qui jusque lors étaient exclus de la ville parce qu'exclus d'une cadence qu'ils ne pouvaient pas ou plus suivre.

La ville ralentie pour qui ? La ville inclusive

En quoi les *Grandes Villes Ralenties* peuvent être des villes plus inclusives et au bénéfice de qui ? Mais avant de répondre à cette question, savons-nous au détriment de quelles populations la lenteur se déploie-t-elle ? Qui sont les amoureux de la vitesse ?

Qui sont les amoureux de la vitesse ?

Il y aurait de multiples manières de répondre à cette question, tant on peut aimer la vitesse pour différentes raisons. Par souci de concision, nous n'en retiendrons que deux.

Premièrement, on peut aimer la vitesse en tant que telle pour ce qu'elle procure intrinsèquement : l'adrénaline (Griffiths, 2018). Laurence Derrien, Directrice de la communication de la Sécurité Routière au Ministère de l'Intérieur, nous dit qu'on peut clairement identifier deux catégories de population encore récalcitrantes aux diminutions de vitesses parce qu'éprises d'adrénaline : les motards et les jeunes hommes. Elle nous donne plus d'explication ici :

« - Les motards, dans une philosophie un peu « Born to be wild », mourir sur sa moto, quelle belle mort. Certains ont une idéologie plus libertaire que les autres usagers. [...] »

- Les jeunes hommes, une partie d'entre eux, il y a quelque chose dans la prise de risque. Justement parce qu'on dit qu'un truc est risqué, ils vont le faire ! Donc tous les messages de prévention qui disent, " Ne le faites pas c'est dangereux ", ça peut provoquer l'effet inverse chez eux. » (Directrice de la communication de la Sécurité Routière, Paris, 14 janvier 2022)

Deuxièmement, et c'est sans doute plus fréquent pour ce qui concerne les déplacements en ville, on peut aimer la vitesse parce qu'elle permet d'accéder rapidement à de multiples opportunités. Selon Gronau & Hamermesh (2001), c'est le propre de l'économie de la variété et des modes de vie modernes. Ces derniers sont plus attractifs que les formes précédentes parce qu'ils offrent une incroyable diversité de biens, de services et d'activités. Or en moyenne, ce sont les populations plus aisées qui diversifient le plus leurs paniers de biens, de services et d'activités. Par voie de conséquence, en moyenne, ces populations se déplacent aussi plus rapidement et ont plus le sentiment de manquer de temps (Crozet, 2016). Les économistes diraient qu'ils ont une valeur du temps plus élevée.

Les *Grandes Villes Ralenties* se feraient donc potentiellement contre une partie de ces publics, ceux qui ont l'habitude de circuler en véhicule motorisée, et plus particulièrement les motards, les jeunes hommes et les populations les plus aisées.

Une ville plus égalitaire ?

D'après Ivan Illich, une ville plus lente est nécessairement une ville plus égalitaire. « *Une vitesse élevée est le facteur critique qui fait des transports un instrument d'exploitation sociale* ». Si la vitesse est l'apanage des riches, alors une ville dont le seuil de vitesse est abaissé réduit nécessairement l'écart entre les possibilités de mobilité des plus riches et des plus pauvres : « *Entre des hommes libres, des rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette, et pas plus vite.* » (Illich, 2004 [1973a], p.391). Avec cette grille d'analyse, on peut dès lors considérer la généralisation du 30 km/h comme une véritable politique publique rawlsienne (Rawls, 1971), c'est-à-dire une politique publique qui cherche à maximiser l'utilité de ceux qui en possèdent le moins initialement et à minimiser l'utilité de ceux qui en possèdent le plus initialement.

Seulement, aujourd'hui, la lenteur n'est-elle pas devenue un luxe ? Certes, mécaniquement les populations aisées continuent de consommer en moyenne plus que les populations moins aisées. Mais pour ce qui est de l'usage du temps et de la vitesse on peut penser que les rapports sont peut-être en train de s'inverser (Munch & Zachariou, 2021). Le succès des vacances à faible allure touchant plutôt des catégories favorisées témoigne de ce potentiel renversement (Christin, 2017). Les populations qui prennent le temps de faire leurs courses au marché bio par rapport à celles qui rationalisent les stocks à l'hypermarché, les populations qui flânent à bicyclette par rapport à celles qui sont coincées dans les bouchons... On visualise assez bien comment ceux qui sont aujourd'hui des praticiens de la lenteur sont plus certainement associés à des catégories favorisées que l'inverse.

Pourtant ce risque d'accentuation des inégalités, entre, pour faire court et caricatural, les pauvres en voiture et les riches à vélo, n'a jamais été mentionné dans aucun entretien. Par ailleurs, on pourrait aussi avoir en tête que la facilité d'usage de l'automobile est particulièrement pratique pour les personnes qui ont globalement des difficultés à se déplacer à pied. Si l'usage de la voiture se complique en ville, ces personnes risquent de se retrouver doublement défavorisés : non seulement, ils ne peuvent plus aller vite et en plus, ils ne peuvent pas faire de vélo. A partir de ces quelques remarques, on comprend l'importance de penser le ralentissement en ville

tout en continuant de développer une offre de transport collectif performante. Enfin, pour pondérer quelque peu les risques d'accentuation des inégalités associées à une décélération, rappelons que dans la plupart des cas, la règle des 30 km/h en ville ne fait perdre que quelques minutes sur des temps de parcours quotidien. L'accès à la ville n'est pas encore interdit aux automobilistes !

Une ville pour les piétons ? Le lent parmi les lents

En termes d'aménagement d'espace public associé au 30 km/h, Grenoble et Nantes pointent le même écueil. Les piétons sont les parents pauvres, les oubliés des politiques de ralentissement.

« On ne fait rien ou en tout cas on n'a pas de budget pour le plus lent, le piéton, qui pâtit aussi in fine de l'invasion des cyclistes. » (Responsable service voirie et aménagement de la ville de Nantes, Nantes, 14 juin 2021)

A Grenoble, le son de cloche est le même avec cette fois l'arrivée des nouvelles micro-mobilités qui réinsèrent de l'accélération dans le ralentissement en cours :

« Ok on favorise la marche, on remet les piétons sur les trottoirs, en ce sens on fait ralentir les gens. Mais en fait on démotorise les gens mais derrière on ré-accélère la marche avec la trottinette électrique. » (Responsable modes actifs de la ville de Grenoble, Grenoble, 12 juillet 2021)

Une ville plus favorable à ceux qui ne sont pas dans le sprint de la compétition économique : les personnes âgées et les enfants.

Nos enquêtes ne permettent pas de valider empiriquement le fait que les villes à 30 km/h rendent l'espace public plus accessible aux individus qui ont le moins de possibilités de mobilité. Certes, de toute évidence, les villes à 30 km/h sont des villes qui facilitent l'usage du vélo, dont la vitesse peut avoisiner les 20 km/h. Cela se vérifie d'ailleurs particulièrement dans la politique de la ville de Paris, qui a décidé que les rues à 30 km/h (c'est-à-dire quasiment toutes les rues) seront des rues cyclables dans les deux sens.

Pour le reste, il est beaucoup plus difficile de démontrer, que cela soit au travers de nos enquêtes de terrain ou des entretiens réalisés, que les villes à 30 favorisent l'appropriation de l'espace par les piétons, les personnes âgées et les enfants. D'une part, on manque certainement de recul pour évaluer ce type d'effets. D'autre part, les réponses doivent fortement varier en fonction du contexte et notamment de la présence ou non d'autres types d'aménagements dans l'espace public.

Néanmoins, au travers d'un terrain réalisé dans le premier écoquartier au monde, le quartier Vauban à Fribourg, nous pouvons tirer les enseignements d'un modèle de ville ralentie aboutie (Encadré 2) ou plus aboutie, dans le sens où ce quartier existe depuis 25. On peut donc mesurer plus aisément les pratiques à l'œuvre depuis sa construction. La place de la voiture y est vraiment réduite à son strict minimum. Il s'agit en ce sens d'une forme de ralentissement extrême qui semble effectivement favoriser l'appropriation de l'espace par les piétons, les personnes âgées et les enfants.

Encadré 2 : l'éco-quartier Vauban à Fribourg, le périurbain sans la voiture

Le 17 janvier 2022, nous faisons une journée de terrain dans ce qui est recensé comme étant à la fois le premier éco-quartier au monde et un modèle de quartier sans voiture (*car free*) : le quartier Vauban à Fribourg-en-Brigau, en Allemagne. Ce terrain était marquant. C'est la première fois que nous avons la sensation de palper la concrétisation d'une utopie urbaine à une échelle aussi importante et maintenant largement institutionnalisée. Certes, ce terrain ne rend pas compte de la généralisation du 30 km/h dans les villes mais au travers des objectifs qui y sont poursuivis, il révèle à bien des endroits des enjeux similaires. Dans ce quartier sans voiture, les effets observés sur les usages de l'espace public, la qualité de vie, les rapports sociaux déclinent les mêmes objectifs que ceux associés aux 30 km/h, mais simplement de façon plus aboutie, plus incarnée. Il donne à voir une « projection concrète » des effets recherchés avec le passage aux 30 km/h.

Nous décrivons ici le chemin parcouru et la dynamique suivie par cette communauté depuis son installation en 1992, par un groupe d'étudiants et de squatteurs. Nous nous appuyons sur nos observations de terrain, deux entretiens réalisés avec Pr. Philipp Späth, professeur de Géographie à l'Université de Fribourg, à l'initiative de la démarche en 1996 et toujours habitant du quartier, ainsi qu'avec Kimberly, une jeune travailleuse sociale du quartier qui y réside depuis peu de temps. Des documents d'archives ainsi que des documents de travail gracieusement partagés par Pr. Philipp Späth viennent compléter l'analyse.

Genèse et histoire de l'éco-quartier

Le quartier Vauban, d'une surface de 41 hectares, a été créé en 1991 sur l'ancien terrain des casernes des forces armées françaises après leur départ en 1991. Les premiers arrivés sur les lieux sont des habitants « illégaux ». Ils squattent les bâtiments de l'ancienne caserne ou vivent dans leur caravane (Figure 30). Pr. Philipp Späth qui, en 1997, co-fondera la coopérative de co-construction *Genova* à l'origine de l'éco-quartier, revient sur ces débuts.



Figure 30 : Les squatteurs, avec leur caravane et leur mode de vie alternatif sont les premiers à s'installer.

Crédits : P. Späth

« Et puis quelques autres personnes sont venues et ont dit à la municipalité OK, nous avons besoin d'une maison ou d'un appartement ou quelque chose comme ça. Et puis il y a l'organisation de la société civile avec des membres du mouvement des squatteurs et d'autres personnes, comme nous des étudiants et enseignants en géographie à l'Université de Fribourg. On a organisé des ateliers et on a mobilisé en quelque sorte la voix des futurs habitants en demandant aux gens : « Que voulez-vous pour votre quartier ? Puis les personnes en charge de l'organisation ont obtenu des fonds. Le Forum Vauban est né. En 1994. » (Géographe, habitant du quartier, à l'origine de l'initiative, Fribourg, 17 janvier 2022, traduit de l'anglais)

L'ambition commune des futurs habitants du quartier était de faire un véritable quartier modèle pour le développement durable. Mais le développement durable urbain, on en parlait encore très peu dans les années 1990. Des pourparlers ont donc été engagés avec le conseil municipal pour penser l'aménagement des 38 hectares qui environnaient l'ancienne caserne Vauban. Dès l'origine, la réaffectation urbaine du site des casernes s'inscrit dans un cadre juridique équivalent à celui des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) françaises : la *Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme*.

Les rapports entre la mairie et les futurs habitants ont fluctué. Mais le rapport de force a souvent penché du côté des habitants qui ont réussi à imposer leur vision de l'aménagement, et du quartier dans lequel ils souhaitaient vivre (Figure 32).



Figure 31 : Les habitants de Vauban demande une consultation citoyenne au conseil municipal pour l'aménagement de la Place centrale
Crédits : Stadtteilverein Vauban. <http://www.stadtteilverein-vauban.de/verein/info.php>

Le projet LIFE qui permettra au *Forum Vauban* de mettre en œuvre les concepts de mobilité durable, d'efficacité énergétique, de développement urbain écologique et de participation sociale commence en 1997. En 1998, les premières maisons sont construites. La plupart des parcelles individuelles ont été vendues à des « Baugruppen » (groupes de co-construction) dont les offres sont évaluées en fonction de critères favorisant les familles avec enfants, les personnes âgées et les résidents de Fribourg. Au début des années 2000 revient sur la table des discussions le sujet du plan de mobilité locale. Ce sujet occupe une place centrale pour les habitants et il est au cœur de nombreux débats (Figure 32) depuis les premiers échanges avec la mairie.



Figure 32 : Echanges entre futurs habitants au sein de différents groupes de travail du Forum Vauban, 1997.

Crédits : P. Späth (1997)

En 2002, le Forum Vauban réussit à convaincre un conseil municipal initialement sceptique face au concept "sans voiture" (*car free*).

« Le transport était vraiment un sujet clé de discussions entre les organisations de la société civile. Et ils ont imposé leur vision dans les discussions : « Nous ne voulons pas de voitures ici, en tout cas nous ne voulons pas avoir de transit, nous devons donc le bloquer ici.

C'était donc une sorte de lutte politique. Mais ils ont réussi. Regardez, ces routes d'angle qui s'ajustent à quelques maisons, pas plus, et où vous n'êtes pas censé vous garer, mais où vous pouvez vous arrêter et décharger. C'est comme pour cette route principale. Sur le côté, il y a toujours des routes en forme de U et là, on peut vraiment s'asseoir dans la rue et les enfants jouer dans la rue. C'est calme ! Ça a été une réussite des groupes de la société civile. » (Géographe, habitant du quartier, à l'origine de l'initiative, Fribourg, 17 janvier 2022, traduit de l'anglais)

Le mouvement *car free* ou l'utopie urbaine d'Illichville

Le quartier de Fribourg est aujourd'hui un modèle d'aménagement du territoire « *car free* ». Sans que leur bannière ne soit clairement identifiée, on peut considérer que le mouvement « *car free* » rassemble, depuis le début des années 2000, des organisations et des individus qui estiment que l'automobile occupent une place trop importante dans la société. Il milite pour la construction d'espaces urbains où l'usage de la voiture est réduit et converti pour d'autres usages, à pied, à vélo, en faveur d'une meilleure qualité de vie et de la transition écologique.

Le mouvement *Car Free*⁷ est originellement inspiré des travaux d'Ivan Illich. Il correspond à une reproduction de propositions établies dans un modèle d'utopie urbaine appelé *Illichville* (Figure 33).

⁷ On pourra se référer au site français du réseau <http://carfree.fr> pour constater que le penseur autrichien occupe une place importante et clairement assumée dans la construction du discours *car free*.

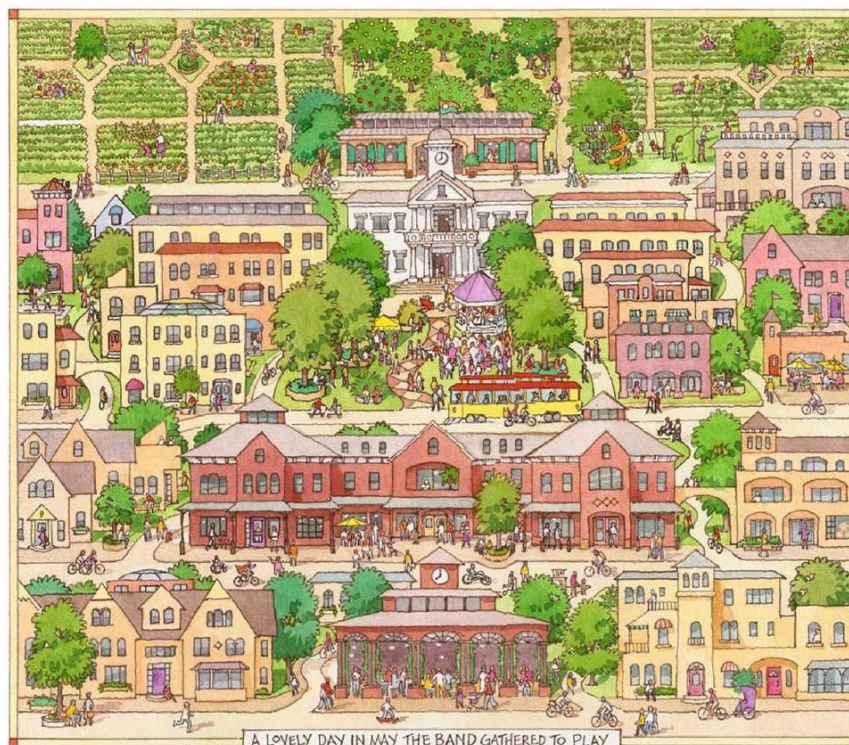


Figure 33 : Illichville dessinée par des artistes américains en 1975.

Source : Robert, M., 2005. Pour en finir avec la société de l'automobile, CarFree France, p. 45.

« Illichville » est une utopie urbaine centrée sur la notion de décroissance et de convivialité. Elle est décrite, au travers des nombreux autres plans et dessins réalisés, comme une ville qui aurait le meilleur de la vie rurale et urbaine : une ville basée sur la marche à pied, le vélo et les transports en commun, une ville qui propose de fait un modèle de décroissance basé sur le refus de la société de consommation et de la société de l'automobile, une ville qui refuse le stress urbain, la pollution automobile, la déshumanisation des villes et un modèle de société basé sur le pillage des ressources naturelles (Robert, 2005).

Aujourd'hui, sans pouvoir retracer avec certitude la continuité du cheminement de la réflexion vers l'action, tout laisse à penser que les propositions d'Ivan Illich pour une ville sans voiture ou avec moins de voitures s'observent de façon opérationnelle dans les zones urbaines rattachées au mouvement *car free*. En plus de Vauban à Fribourg, au début des années 2000, on recense aujourd'hui de multiples quartiers affiliés *car free* en Europe (Eder, 2021) : GWL Terrein (Amsterdam), Autofreie Musterseidlung Florisdorf, Aspern (Vienne), Slateford Green (Edimbourg), Saarlandstrasse (Hambourg), Stellwerk 60 (Cologne), Hammarby Sjöstad (Stockholm), Super Manzana (Barcelone).

A partir d'études comparatives, Steve Melia (2010) définit une typologie de critères permettant de définir ce que sont des zones *car free*. En réalité, aucun des quartiers *car free* ne pourrait être décrit comme étant entièrement sans voiture. Les facteurs qui permettent de les considérer comme étant *car free* sont les suivants :

- Les initiatives *car free* s'observent dans des zones résidentielles ou à fonction mixte ;
- Elles fournissent un environnement immédiat sans « circulation » ;
- Elles n'offrent aucun stationnement ou un stationnement limité éloigné de la résidence ;
- Elles sont conçues pour permettre aux résidents de vivre sans posséder de voiture.

Politiques d'aménagement et de mobilité à Vauban pour réduire la place de la voiture

Contrairement aux autres exemples discutés ici, Vauban, avec une population d'un peu plus de 5000 habitants, n'a pas de barrières physiques à la pénétration des véhicules motorisés dans les zones résidentielles. Le fait qu'il n'y ait pas ou très peu de véhicules circulant dans Vauban est d'autant plus spectaculaire que le quartier se situe

dans ce qui pourrait être qualifiée de zone périurbaine de Fribourg. A 3 kilomètres du centre-ville, Vauban se situe pourtant à lisière des zones urbanisées et naturelles, comme on peut le distinguer sur cette vue aérienne du quartier (Figure 34). Sa position « péri-urbaine » correspond à des lieux de vie qui sont habituellement voués à l'usage intensif de l'automobile (grandes zones commerciales, voies autoroutières, parkings...).



Figure 34 : Vue aérienne du quartier Vauban en 2016. Crédits : Ville De Freiburg im Breisgau. Source : <https://www.freiburg.de/pb/208764.html>

L'intérieur du quartier est cependant aménagé de telle façon qu'il y est très peu commode de s'y déplacer avec une voiture, et encore plus compliqué d'en posséder une en tant que résident.

Puisque les voitures n'y sont pas formellement interdites, la plupart des habitants et le conseil municipal préfèrent le terme *Stellplatzfrei*, c'est-à-dire d'endroits sans places de stationnement, pour décrire la majorité des rues où cette règle s'applique (Figure 35). Les véhicules sont autorisés à emprunter ces rues pour prendre et livrer des marchandises, mais pas pour se garer. Elles correspondent par ailleurs à des zones de circulation restreinte où les véhicules doivent circuler à l'allure du pas, soit à 5 km/h maximum.



Figure 35 : Une rue Stellplatzfrei, à circulation réduite.
Crédits : B. Barrere, 2004.

Les résidents des zones *Stellplatzfrei* doivent signer une déclaration annuelle indiquant s'ils possèdent une voiture ou non. Les propriétaires de voitures doivent acheter une place dans l'un des parkings à étages de la périphérie du quartier, gérés par une société municipale. Le coût de ces places - 17 500 € en 2006, plus une redevance mensuelle - a un effet dissuasif sur la possession d'une voiture.

Aujourd'hui, la capacité de stationnement prévue de 0,5 place par logement correspond à un seuil légal. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Par le passé, le seuil était à 1 place par logement. De nombreuses places de parking sont inutilisées. Des dires de nos enquêtés, à peu près ¼ des résidents ne possèdent pas de voiture, ou en tout cas ne possèdent pas de voitures garées dans un des parkings en surface du quartier.

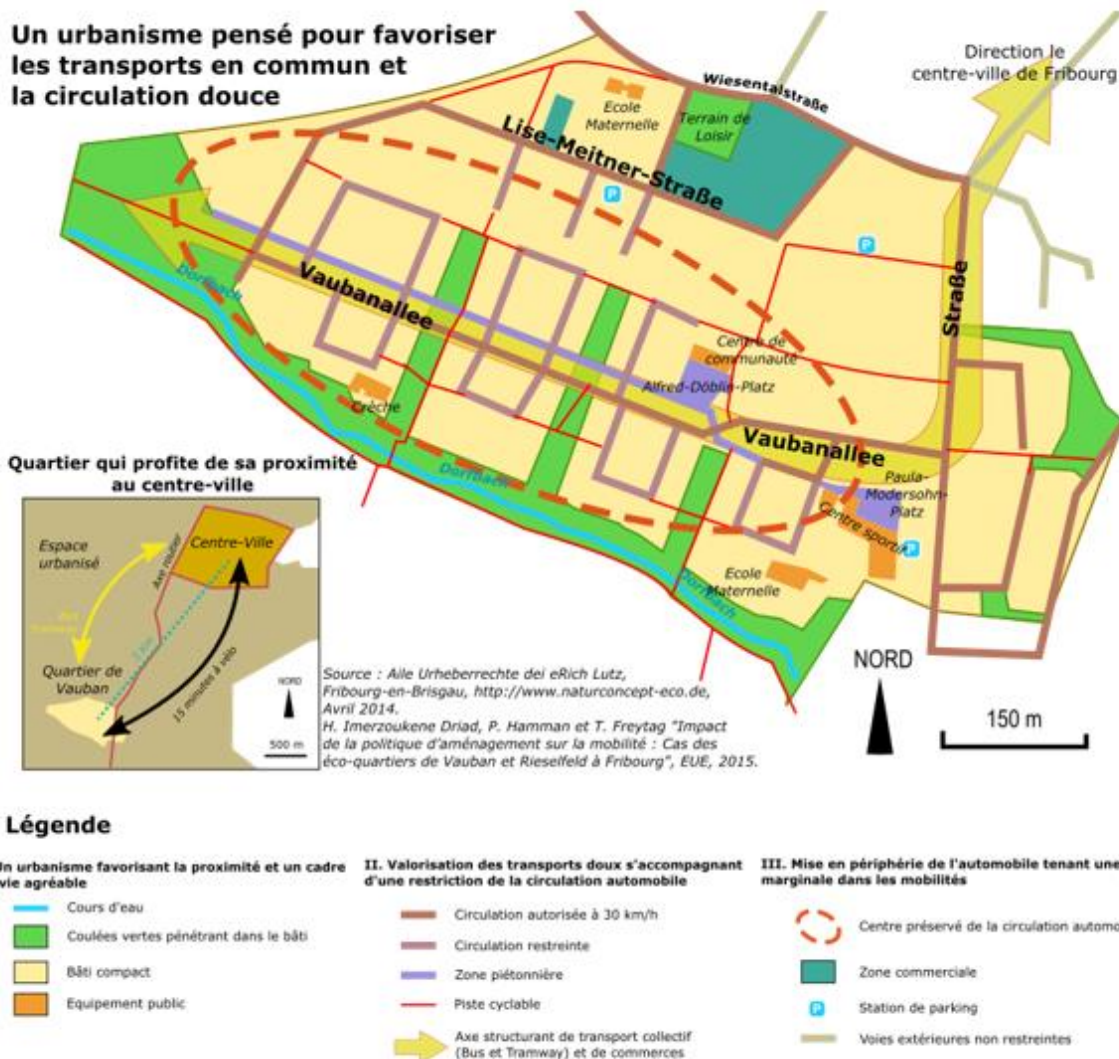


Figure 36 : Plan local de déplacement à Vauban en 2012. Source : Imerzoukene Driad, P., Hamman, P., Freytag, T. 2015. « Impact de la politique d'aménagement sur la mobilité : cas des éco-quartiers de Vauban et Riesefeld à Fribourg », Environnements Urbains, n°9.

D'autres outils d'aménagements présents sur la carte ci-dessus (Figure 36) sont mis en œuvre (zones 30, réseaux de rues en U...), pour réduire la place de l'automobile. Depuis 2006, le quartier est également desservi par le réseau de tramway de la ville (Figure 37).



Figure 37 : Vaubanallee, avec le tram depuis 2006, entouré de l'allée centrale en zone 30, en forme de U pour limiter le trafic routier.
Crédits : Steve Melia

Alors qu'il n'a jamais été fait mention de ce sujet lors de nos enquêtes dans les *Grandes Villes Ralenties*, l'objectif de réduction de la place de la voiture passe en grande partie par la suppression des places de parking. Philipp Späth nous explique que ça a été le sujet sur lequel les personnes à l'origine du projet ont dû le plus se battre avec la municipalité. Assurément, le stationnement automobile est une donnée, un des impératifs de l'aménagement urbain et du système automobile qui reste très difficile à remettre en question. On le constate parfaitement au travers des réglementations qui obligent systématiquement à concevoir de nouvelles places de parking pour chaque nouvelle construction. La lutte pour avoir le droit de ne pas posséder de places de parking à Fribourg est devenue un des points d'achoppement symbolique entre deux visions du monde : celle de la municipalité et du système automobile qui ne peut plus penser l'aménagement indépendamment des conditions d'existence et de circulation dont il s'est rendu dépendant, et celle des habitants du quartier qui veulent démontrer que d'autres modes de vie sont possibles. Philipp Späth raconte, à la frontière du caustique et de l'aberrant, comment ils ont dû négocier avec les contradictions de la loi et les modèles de la mairie pour finalement avoir le droit ne pas avoir de parking !

« Tu vois ce triangle ici, (Figure 36) c'est une zone réservée à la construction d'un parking.

Je t'explique. Au début des années 2000, nous avons dit à la municipalité, nous avons besoin de moins d'espace de stationnement, débarrassons-nous des places de parking et faisons-en sorte que les voitures ne soient pas garées dans la rue parce que nous voulons que l'espace de la rue soit pour vivre. Mettons toutes les voitures dans les garages. Mm hmm. Et l'administration municipale a refusé.

Nous avions déjà deux parkings en périphérie du quartier, sous-utilisés. La Mairie nous a dit, il nous en faut au moins quatre. La Mairie disait nous ne vous croyons pas. Vous pensez peut-être que vous avez besoin de moins de voitures que les autres, mais nous n'y croyons pas, vous savez, et puis, vous savez, nous devons nous adapter aux voitures. Quoi qu'il en soit, le compromis et c'est encore un étudiant qui a dit, OK, nous devons trouver une solution à ce problème parce que la loi stipule que les règlements de construction prévoient un parking par unité d'habitation, ce qui est absurde. Nous n'en avons pas besoin nous avons le tram, les vélos...? Et il a inventé une sorte de stratagème où si tu n'as pas de voiture, il suffit de t'inscrire sur une liste et comme ça, ça indique le nombre de places nécessaires.

Seulement, il reste qu'il faut penser au fait que ces gens qui n'ont pas de voiture peuvent changer d'avis. Et si jamais, ils décident de s'acheter une voiture, il faut qu'il reste du foncier disponible pour ranger ces voitures.

Ce terrain en triangle c'est ça, cela correspond aux deux parkings que nous avons refusé de construire et qui sont réservés au cas où les habitants de Vauban décidaient de s'acheter une voiture ! Et donc bien entendu, nous devons payer pour le terrain quelque chose comme trois mille euros. C'est la seule solution pour emménager sans avoir de places de parking, c'est absurde ! » (Géographe, habitant du quartier, à l'origine de l'initiative, Fribourg, 17 janvier 2022, traduit de l'anglais)



Figure 38 : Zone non aménagée en prévision d'éventuels besoins de stationnements pour les habitants. Crédits : P. Späth

Pour les habitants, l'interdiction de stationnement et de circulation en automobile est un élément central de la qualité de vie à Vauban. On comprend *a posteriori* qu'ils sont prêts à payer pour ne pas disposer de ces possibilités. Alors que dans les modèles classiques de « l'habiter en ville » ces facilités relèvent de commodités qui peuvent être recherchées par les habitants. Mais ? dans les modèles classiques de la ville fonctionnelle et automobile du XXème siècle, il est parfois difficile d'habiter ou en tout cas de vivre dans les rues, tant la place de l'automobile est forte.

Faire de la place aux enfants plutôt qu'aux voitures

Ici, dans ces rues transversales du quartier Vauban, les rues à vivre comme les nomme Bertrand Barrere (2004), le passage d'une voiture est un « évènement rare ». On s'y déplace essentiellement à pied ou à vélo. La rue est un espace sûr et tranquille. En s'y promenant, on fait l'expérience singulière d'un lieu à la fois totalement urbain par la densité et l'architecture et plus villageois que bien des villages d'aujourd'hui par l'ambiance et la quiétude. En l'absence de stationnement, la chaussée reste dégagée. Après l'école, elle est investie par les enfants, qui en font un espace privilégié de jeu et de découverte, à portée de regard des adultes (Figure 39). La vie à Vauban ressemble effectivement à un petit Eden urbain. Philipp Späth témoigne en parlant de sa propre expérience et de celle de sa fille.

« Nous avons été surpris du nombre de jeunes familles qui ont déménagé ici, mais c'est juste, vous savez, les gens ont réalisé que c'est ce dont les enfants ont besoin. Et quand j'ai emménagé ici avec ma petite fille, elle avait quatre ans, et elle a immédiatement pu faire du shopping et aller dans l'autre maison pour voir un ami, ce qu'elle ne pouvait pas faire à Graz, où on était avant. C'est donc vraiment excellent pour les enfants, ce mode de vie villageois en ville. » (Géographe, habitant du quartier, à l'origine de l'initiative, Fribourg, 17 janvier 2022, traduit de l'anglais)



Figure 39 : Une Stellplatzfrei Strasse à Vauban. Crédits : S. Melia (2010).

Des panneaux (Figure 39) soulignent que les enfants sont autorisés à jouer partout, et en l'absence de circulation, les enfants sont effectivement plus visibles que dans les zones d'habitation résidentielles et les rues à circulation réduite plus conventionnelles que l'on trouve ailleurs à Fribourg.



Figure 40 : Les voitures ne peuvent empêcher de jouer au basket ! Crédits : E. Munch (2022)

Un aménagement plutôt pensé pour les interactions sociales que pour les enfants en particulier

Cet ensemble d'aménagements visant à réduire la place accordée à la voiture dans l'espace public ne visait cependant pas précisément les enfants. Ils ont été pensés pour favoriser les interactions sociales en général (Figure 41). La possibilité de jouer pour les enfants en fait partie mais elle n'est pas l'unique modalité.



Figure 41 : Lieu de rencontre et d'échange devant les deux principaux commerces coopératifs du quartier. Crédits : P. Späth (2021)

Le fait que le quartier soit très jeune (29 ans de moyenne d'âge en 2020) et peuplé principalement de famille avec de jeunes enfants est une conséquence des politiques de mobilité et d'aménagement. Mais ce n'est pas une cible directement recherchée comme nous l'indiquent P. Späth et Kimberly qui est travailleuse sociale depuis un an à Vauban. L'administration a été un peu dépassée par le succès rencontré auprès des familles avec enfants. Et de toute évidence, d'autres expériences ont montré que ce n'est pas une bonne idée de penser l'aménagement d'un quartier précisément en fonction de certaines catégories de population. De plus les enfants d'aujourd'hui seront les octogénaires de demain. Cela correspond d'ailleurs à la construction d'un drôle de type d'école à Vauban :

« D'autres districts nous ont appris qu'il ne fallait pas introduire des choix univoques d'aménagement en termes d'âge. Il ne devrait pas s'agir uniquement de jeunes familles. En plus ensuite ils vieillissent et tu as des problèmes. Il devrait donc s'agir d'un mélange. Donc, lorsque nous donnons beaucoup, nous devrions toujours, vous savez, dans l'ensemble, être un bon mélange de groupes d'âge. C'était leur priorité numéro un. Mais les gens ont dit : « Oh, c'est un excellent quartier pour les enfants. Et maintenant, ces personnes ont organisé des ateliers avec des enfants et des jeunes familles qui sont aussi progressistes. Et puis ils se sont retrouvés avec beaucoup plus de jeunes familles qu'ils ne l'avaient prévu. Quand ils ont construit l'école pour x enfants de prévus, ils devaient déjà construire le bâtiment suivant. En plus, l'architecte devait le construire de manière à ce qu'il puisse être transformé en maison de retraite. C'est ce qui a été fait » (Travailleuse sociale résidente à Vauban, Fribourg, 17 janvier 2022, traduit de l'anglais)

2.3.4. Conclusion sur les Grandes Villes Ralenties

A partir de l'étude des *Grandes Villes Ralenties*, nous avons testé l'hypothèse selon laquelle ces collectivités situent surtout leur politique de « ralentissement » dans une dimension techniciste de l'aménagement du territoire. Par opposition, nous cherchions à savoir si le passage à 30 km/h pouvait être associé aux enjeux plus sociologiques de la décélération des rythmes de vie en ville. Ce travail a permis de repositionner le passage à 30 dans une réflexion plus holistique. En effet, dans nos entretiens, les mesures de limitation des vitesses ont souvent été énoncées comme des actions quelque peu isolées d'une vision d'ensemble sur la planification urbaine, les modes de vie associés et la sociologie quotidienne d'un territoire.

Le dossier apporte ainsi des éléments de réponse sur la façon dont le ralentissement des vitesses de déplacement pourrait participer d'une réflexion plus globale sur la qualité de vie et les rythmes de vie en ville.

Le début de l'analyse commence par l'identification et la hiérarchisation des différents items de justification du ralentissement.

Qu'ils soient pour ou contre le ralentissement, on peut classer les arguments en 2 grands types de catégories de justification. Les arguments de la première catégorie sont beaucoup plus mentionnés. Ils relèvent des méthodes quantitatives de l'évaluation socioéconomique et s'appuient sur l'estimation chiffrée des effets attendus ou observés du passage à 30. La seconde regroupe des arguments s'appuyant sur des aspects plus qualitatifs des effets de la diminution des vitesses. Ces arguments sont beaucoup moins fréquemment mentionnés, sauf peut-être en Allemagne, où les villes cherchent à défendre un concept plus holistique de ralentissement des vitesses autour de la notion de qualité de vie.

Voici les principaux arguments en faveur ou en défaveur du 30 km/h, tels qu'ils sont apparus par fréquence de mention au cours de nos entretiens :

Arguments qualitatifs

Principaux arguments en faveur du 30 km/h :

- 1) Sécurité ;
- 2) Moins de pollution atmosphérique ;
- 3) Moins de pollution sonore ;
- 4) Effets indirects sur la pollution atmosphérique par la fluidification du trafic, homogénéisation des vitesses, amélioration de la compétitivité-vitesse des modes doux ;
- 5) Faible coût économique ;
- 6) Faibles pertes de temps ;

Principaux arguments en défaveur du 30 km/h :

- 7) Pertes de temps ;
- 8) Manque à gagner pour les travailleurs du transport (transports collectifs, industries automobiles) ;

Arguments qualitatifs

Principaux arguments en faveur du 30 km/h :

- 9) Meilleure qualité de vie ;
- 10) Protection pour des populations fragilisées ou défavorisées par la vitesse : les cyclistes, les piétons, les enfants, les personnes âgées ;
- 11) Convivialité, relation de proximité, de voisinage.

A partir de cette grille d'analyse, on comprend que le ralentissement des vitesses en ville se justifie parce qu'on arrive à mesurer quantitativement un certain nombre d'effets positifs. Les arguments qualitatifs qui pourraient avoir trait à un apaisement des rythmes de vie ont en fait assez peu d'utilité dans le discours - ou plutôt le calcul - de légitimation du ralentissement.

Le ralentissement des vitesses de déplacement en tant que potentielle réponse à l'aspiration à la décélération des rythmes de vie n'est jamais apparu dans le discours des interviewés. Il y avait bien des éléments de justification se rapprochant d'améliorations propres à la qualité de vie, à la convivialité permise par la lenteur des déplacements, mais rien par rapport aux rythmes de vie. A notre connaissance, la politique de chrono-aménagement à Grenoble est la seule à avoir mobilisé les liens entre vitesses des déplacements, distances parcourues (périurbanisations), temps de parcours, et rythmes de vie (au sens des programmes d'activités et des modes de vie). Mais cette politique est aujourd'hui à l'arrêt, faute de volonté et de continuité politique.

Une autre manière de comprendre ce qui légitime et porte le souffle du ralentissement est de voir plus en profondeur comment les arguments en sa faveur se confrontent et s'opposent aux arguments légitimant le *statu quo*, voire l'accélération⁸.

Les pôles d'opposition que nous suggérons décrivent des idéaux-types qui s'entremêlent plus volontiers que la distinction analytique que nous proposons. Ce qu'ils perdent sur le plan de la description de la complexité, ils le gagnent sans doute sur le plan de l'intelligibilité. Nous proposons de distinguer ces points de tension à partir de 3 pôles de valorisation et de représentation où les intérêts du « lent » se confronte à ceux du « rapide ».

Premièrement, les points de vue divergent selon que les personnes rattachent leurs discours à la problématisation classique de la ville et des transports, soutenue par la « figure de l'ingénieur » (Gallez et Kaufmann, 2009), ou à la conception renouvelée des modes de vie urbains et des mobilités, soutenue par les disciplines des sciences sociales. Schématiquement et historiquement, ce sont entre autres, l'ingénierie et les principes d'optimisation qui donnent leur importance à la vitesse dans les *villes fonctionnelles*. A l'inverse, les sciences sociales et les principes plus organiques d'interactions humaines, donnent leur importance à la halte et la lenteur dans les *villes conviviales*.

Dans nos enquêtes, cette distinction s'observait assez nettement selon que nous échangeons avec des responsables en place dans la direction des transports et de la voirie, ou plutôt dans des directions qui s'occupent de l'aménagement des espaces publics, plus pensés pour les interactions sociales. Néanmoins, bien que cette grille distinctive subsiste, il est clair qu'elle s'efface de plus en plus. Le *mobility turn* (Sheller et Urry, 2006) initié dans les années 1980 a essaimé dans les pratiques des collectivités. Nombre d'ingénieurs travaillant aujourd'hui dans les services de voiries défendent l'intérêt du 30 km/h, en même temps qu'ils prennent plus aisément des distances avec le costume de technicien qu'on leur prête, et se rapprochent de démarches initialement cantonnées au domaine des sciences sociales.

Deuxièmement, la légitimité du 30 km/h est défendue ou contestée en fonction de « l'intérêt personnel » ou de « l'utilité immédiate » retirés par certains groupes d'acteurs. En effet, on trouve des collectifs constitués en groupes d'intérêts communs qui s'opposent de façon assez nette au ralentissement. En Allemagne, par exemple, les lobbys de l'industrie automobile bloquent la possibilité législative du 30km/h généralisé en ville. En France, à Paris, à l'inverse d'autres collectivités à 30 km/h, les puissants syndicats de la RATP ont réussi à faire en sorte que les bus restent limités à 50 km/h, sur beaucoup de voies dédiées. Dans les deux cas, des intérêts en termes de part de marché sont en jeu. Si la voiture roule moins vite, elle devient moins attrayante et donc moins vendue. Si les bus roulent plus vite que les voitures, cela fera de nouveaux clients potentiels pour le transporteur.

Sans qu'ils ne soient nécessairement rassemblés en groupes d'intérêt, on observe par ailleurs que certaines catégories de populations défendent, ou à l'inverse contestent, en moyenne plus la mesure que d'autres. Ces

⁸ Notons tout de même qu'empiriquement, au cours de nos enquêtes, il n'est jamais arrivé que qui que ce soit énonce l'idée d'une accélération, d'un retour aux 60 km/h autorisés, comme ce fût le cas jusqu'en 1990 dans les villes françaises.

catégories de population ont sans doute une pratique des espaces de circulation qui se trouve(ra)it fortement impactée par le ralentissement. Comme l'on pourrait s'en douter, les motards et les automobilistes sont plutôt pour le 50 km/h, et les cyclistes et piétons pour le 30km/h. On note aussi que le 30km/h est en faveur des populations inactives et plus fragiles par rapport à la vitesse : les enfants et les personnes âgées. En miroir de ces constats, les actifs occupés, et tout particulièrement les artisans, sont potentiellement plus pénalisés par les pertes de temps induites par le ralentissement. D'après une enquête d'opinion réalisée à Paris en août 2021⁹, on constate que par rapport aux autres niveaux de revenus les populations avec des revenus inférieurs moyens sont plus en faveur du ralentissement.

Troisièmement, on trouve un dernier pôle d'opposition qui permet de relire les « disputes » entre dominés et dominants de la vitesse, qu'il s'agisse de groupe d'individus (automobilistes/cyclistes) ou de groupe d'idées (ingénierie / sciences sociales). Les avantages et les inconvénients les plus fréquemment associés au ralentissement, même s'ils sont teintés d'objectivités scientifique et mathématique, sont toujours colorés par une certaine idéologie, par l'adhésion à une certaine échelle de valeurs. Au-delà de la valorisation socioéconomique monétarisée, au-delà des intérêts pratiques que l'on peut en retirer personnellement, on peut faire valoir les avantages procurés par la lenteur ou la vitesse pour des raisons propres aux valeurs que l'on défend. Quand bien même les acteurs n'expérimenteraient pas les bienfaits ou les inconvénients associés au ralentissement en termes personnels, ils peuvent émettre un avis par rapport à des valeurs qu'ils défendent au nom de tou.tes, au nom de l'intérêt commun. Par exemple, dans l'absolu, on peut juger que les facilités d'accès aux opportunités éloignées permises par la vitesse ont plus de valeur que les rapports de proximité permis par la lenteur ; on peut trouver moins dommageables les pollutions induites par la vitesse que les pertes de temps induites par la lenteur...Les individus, qu'il s'agisse d'acteurs locaux ou d'habitants, ne valorisent pas de la même façon l'importance qu'il peut y avoir à atténuer les externalités négatives de la voiture et de sa vitesse par rapport aux avantages qu'elle procure. Cette grille de lecture a posteriori nous semble importante pour lire la liste des arguments énoncés dans cette partie de résultats. Les acteurs et les institutions hiérarchisent l'importance des valeurs qu'ils défendent au sein de systèmes d'équivalence, également appelés « Cités de la justification » par le sociologue Luc Boltanski (1991).

Ces modalités de justification « idéologique » jouent un rôle important dans le cadre des points de vue défendus par rapport au 30 km/h. Elles peuvent même parfois s'extraire et aller au-delà des observations empiriques sur les effets du ralentissement. Par exemple, le fait que la diminution à 30 km/h réduise la pollution est un argument massivement repris, alors que toutes les études scientifiques montrent qu'on ne peut établir un lien allant systématiquement en ce sens. Cet argument est donc repris non pas tant parce qu'il s'appuie sur des constats, mais parce qu'il correspond bien aux représentations et aux valeurs adossés aux politiques de ralentissement : ce sont des politiques écologiques, la lenteur est bonne pour l'atmosphère.

Le rôle de l'adhésion à différents schèmes de valeur paraît très important pour décrypter les justifications du ralentissement. Cela s'observe aussi lorsqu'on étudie les avis sur le 30 km/h en fonction du parti politique dont les sondés se sentent le plus proche. De très loin, par rapport aux autres caractéristiques individuelles, le bulletin de vote est le facteur plus important pour comprendre l'(in-)adhésion au 30 km/h.

En fait, Les *Grandes Villes Ralenties* réveillent un débat sur la vitesse et la lenteur qui s'insère dans une discussion politique et idéologique bien plus large. Les positions sur les bienfaits de la vitesse ou de la lenteur révèlent souvent un positionnement paradigmatique qui, historiquement, sépare la gauche de la droite politique. Typiquement, elles révèlent un arbitrage, un poids dans la balance du calcul, soit en faveur de la sécurité des populations inemployées et fragiles (personnes âgées, enfants) soit en faveur de gains de temps donnés à ceux qui travaillent. En définitive, les arguments pour ou contre le ralentissement peuvent être associés à un échiquier plus global de valeurs ou de champ d'idées qui s'opposent :

⁹ Sondage Ifop « Les Parisiens et la limitation à 30 km/h à Paris », 30 août 2021.

- Décélération / Accélération
- Proche / Lointain
- Espaces publics / Transports
- Convivialité / Fonctionnalité
- Efficacité / Productivité
- Social / Economie
- Enfants / Adultes
- Inactifs / Actifs occupés
- Local / Mondial
- Planification écologique / Tout marché
- Coopération / Concurrence
- Gratuité / Marchandisation

Les oppositions normatives conjuguées à la décélération ou à l'accélération des vitesses de déplacement fournissent aussi un éclairage sur des oppositions en termes de planification urbaine. Historiquement, les métropoles étudiées sont pensées par le prisme de la fonctionnalité. La *ville fonctionnelle* lie le plus rapidement possible les zones de résidence aux zones de production, favorisant ainsi un usage de l'espace circulaire par les travailleurs.

Si l'intérêt principal des *Grandes Villes Ralenties* est de sécuriser les rues pour les seniors et les enfants, on favorise en premier lieu l'appropriation de l'espace de personnes qui ne travaillent pas, laissant ainsi la place aux interactions et aux échanges conviviaux libérés de l'urgence professionnelle. En ce sens, le ralentissement à 30 km/h suggère probablement une remise en question de la *ville fonctionnelle* au profit d'une *ville conviviale*.

2.4. Les Bureaux des Temps

Les Bureaux des Temps (BdT) ont surtout été étudiés au travers d'analyses documentaires et d'entretiens réalisés, soit à distance soit sur place au sein des 6 Bureaux des Temps enquêtés : Barcelone (Es), Bolzano (It), Lyon, Poitiers, Rennes, Strasbourg. Les politiques temporelles conduites par les *BdT* sont par définition plus appliquées à la dimension temporelle que spatiale, plus organisationnelle que physique de l'aménagement du territoire. En conséquence, il y aura dans cette partie assez peu d'observations de terrain. Pour rappel, dans le cadre global de PMD², nous considérons que les *BdT* n'ont pas encore axé leurs actions sur la question de la décélération des rythmes de vie ou de déplacement. Mais ils sont en revanche habitués à la concertation, la co-construction et la coproduction des rythmes urbains avec les habitants (horaires des transports, des services publics, accessibilité temporelle des territoires, malléabilité temporelle des équipements...).

L'étude des *Bureaux des Temps* concernera donc indirectement la question de la décélération. La première partie de résultats décrira de quelle façon les *Bureaux des Temps* justifient leurs actions et l'orientation de leurs objectifs. Cette partie confirmera qu'ils ne sont historiquement pas positionnés face aux objectifs de transition écologique et de décélération des rythmes de vie. Des ambitions relatives à l'amélioration de la productivité des espaces urbains sont nettement plus présentes.

Dans la dernière partie de résultats, nous discuterons du sujet de l'aspiration à la décélération au travers de l'étude des mécanismes de concertation avec les habitants. Nous verrons comment la prise en compte des attentes des habitants en termes d'organisation rythmique peut révéler des aspirations situées au niveau d'une plus grande autonomie temporelle mais assez peu au niveau de la décélération : plus de flexibilité, des horaires d'ouvertures de services élargis, des déplacements plus fluides, une information en temps réel, etc.

Nous finirons par discuter de la façon dont les *BdT* se trouvent dans une impasse conceptuelle dès lors qu'ils cherchent à concilier les attentes des habitants avec l'ordre temporel collectif automatiquement accéléré par le productivisme et les rythmes du travail. Nous expliquerons en quoi cette impasse conceptuelle produit un positionnement quelque peu schizophrénique, aussi bien de la part des *Bureaux des Temps* que des individus qui se perdent entre le temps choisi et subi, le temps individuel et collectif.

2.4.1. **Genèse et positionnement des *Bureaux des Temps***

Les politiques temporelles émergent en Italie au début des années 1990. Elles sont nées de mouvements féministes italiens à la fin des années 1980, initiant une réflexion sur les temps de la ville (*Tempi della Città*) (Boulin, 2008 ; Bonfiglioli, 1997 ; Belloni, 1984). À cette époque, en Italie, les femmes s'insèrent plus amplement sur le marché du travail mais continuent de s'occuper de la majeure partie des tâches domestiques et familiales. La coordination des différentes activités quotidiennes (travail, achats, tâches domestiques) rentre alors en opposition avec l'augmentation conséquente du temps passé au travail. Comme l'explique Dominique Méda (2001), pendant des siècles les femmes ont servi « d'amortisseur temporel » dans la société. Ce sont elles qui géraient la logistique du quotidien : courses, soins, tâches administratives souvent pendant les heures creuses de la journée, alors que la population masculine travaillait. À la fin des années 1980 en Italie, la multiplicité de leurs rôles sociaux s'additionne à la permanence de leur rôle « d'amortisseur » et rend donc leur emploi du temps extrêmement contraint et rigide.

L'origine féministe et communiste des *Bureaux des Temps* en Italie

En 1988 des élues du Parti Communiste Italien (PCI) soumettent au Parlement, un texte intitulé : « Les femmes changent les temps : une loi pour rendre les horaires de travail, les horaires de la ville, les rythmes de la vie plus humains¹⁰ ». Ce texte constituera le point de départ des actions sur les politiques temporelles en ville. Parmi les

¹⁰ En italien, dans le texte : « Le donne cambiano i tempi : una legge per rendere più umani i tempi del lavoro, gli orari della città, il ritmo della vita »

sujets d'applications traités, on trouvait des questions relatives aux horaires de travail, au partage des tâches domestiques et à la coordination des temps urbains. Concernant ce dernier point, le projet de loi tente d'instituer, pour les communes, le pouvoir de réglementer et de coordonner tous les horaires de la ville grâce à un plan d'aménagement des horaires. On peut ainsi voir « *les politiques des temps de la ville comme la manifestation du glissement des sociétés dans lesquelles on régulait, de façon endogène, chacun des systèmes sociaux (travail, école, commerces, transport) vers des sociétés dans lesquelles le point d'application de la régulation est l'articulation des temps sociaux* » (Boulin, 2008, p.31). Les *Bureaux des Temps* se préoccupent de l'articulation, de l'harmonisation des rythmes des différentes activités présentes sur le territoire, plus que du rythme propre à chaque activité ou type d'acteurs (Figure 42).



Figure 42 : Le rôle des *Bureaux des Temps* – l'harmonisation des rythmes sur le territoire.
Source : DGS/DIRCOV – Bureau des Temps de Rennes (2020).

Si cette proposition de loi n'est pas allée plus loin, de premières actions concrètes sont néanmoins menées. Ainsi, la loi 142/90 donne au maire le pouvoir « *dans le cadre de la réglementation régionale, et sur la base de recommandations émises au conseil communal, de coordonner les horaires d'ouverture des commerces et des services publics, ainsi que les horaires d'ouverture au public des bureaux auxiliaires des administrations publiques, et ce afin d'harmoniser les prestations de services avec les exigences globales et générales des usagers* ». Suite à cette loi, plus de dix régions votent des textes pour la mise en place de plans de régulation des horaires. En outre, durant cette même période, plusieurs villes comme Rome, Milan, Bolzone, Venise ou Catane créent des *Bureaux des Temps* (Hervé, 2004).

En parallèle, le ministère italien de la Recherche scientifique et technologique finance un réseau d'universités et de chercheurs travaillant sur ces questions. En tête de pont, le *Politecnico di Milano* et l'équipe du Lab-Sat développent l'approche chronotopique (Bonfiglioli, 1997a, ; 1997b). La *chronotopie* propose toute une palette méthodologique pour intégrer la dimension temporelle dans l'analyse des pratiques urbaines (mobilités, et toutes activités déployées dans l'espace public, comme s'alimenter, discuter, etc.) et des aménagements qui peuvent y être associés (cycles des feux de circulation, déploiement de terrasses, horaires d'ouvertures de parcs et jardins, etc.). Pour illustrer l'intérêt de ces nouvelles méthodes inspirées de la *Time Geography* suédoise des années 1970 (Hägerstrand, 1970 ; Lenntorp, 1976), on résume souvent l'approche chronotopique à une approche cartographique en quatre dimensions (Drevon et al., 2017). Les pratiques de la ville s'observent de façon dynamique, selon les horaires de la journée (Figure 43), jours de la semaine, etc. Avec la chronotopie, le

temps devient la nouvelle quatrième dimension métropolitaine (Munch, 2014). D'autres universités sont d'un soutien important en proposant des formations pour les instigateurs de ces politiques (Bonfiglioli, 2004) avant même que le contexte législatif n'évolue en leur faveur.

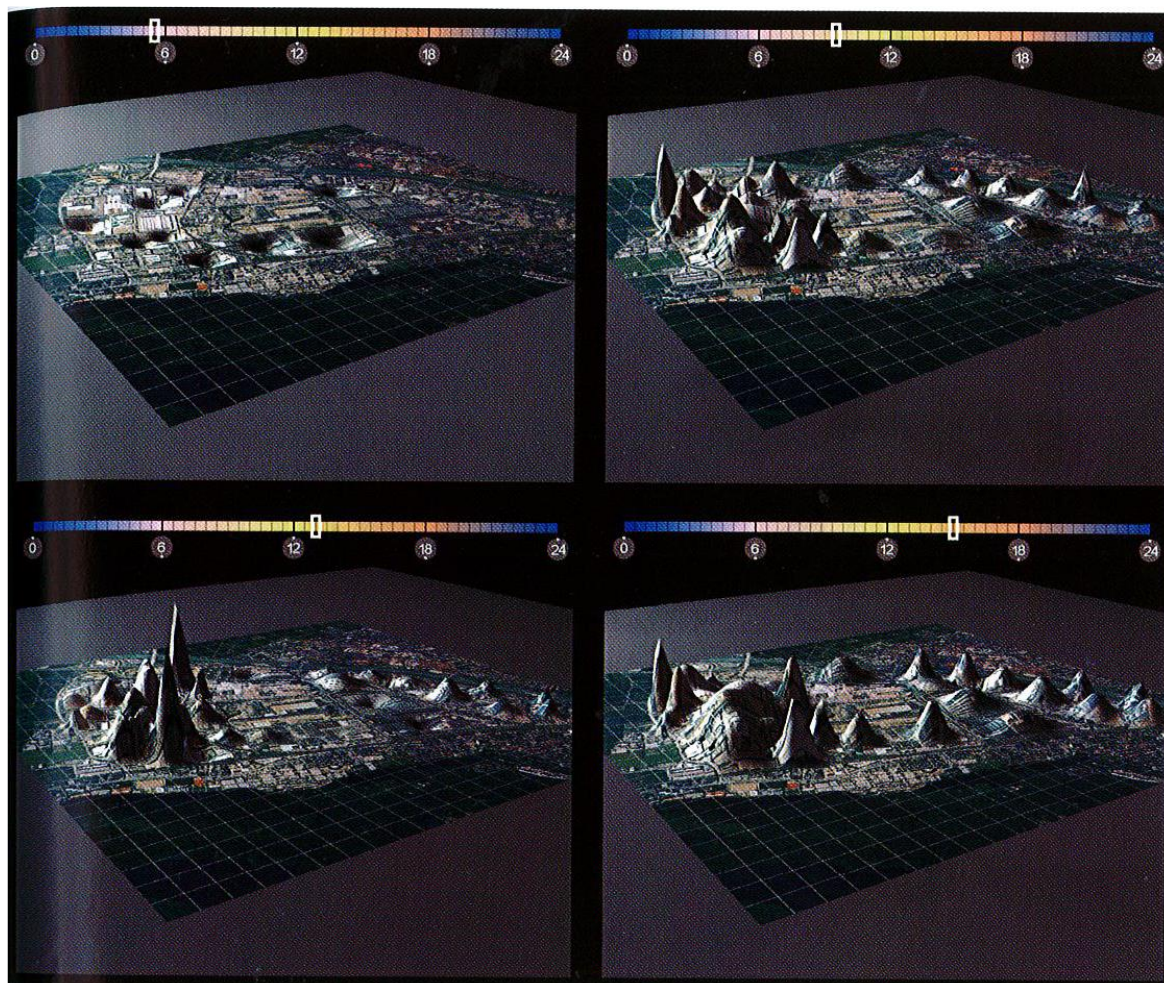


Figure 43 : Cycles de présence (poids) des populations dans des attracteurs de mobilités selon différents horaires. Zone d'activité de Bolzano. Relevé 1997

Source : Boulin, 2008. Données fournies par les institutions. Elaboration par Alain Guez, Roberto Zedda et Stefano Stabilini.

De ces développements scientifiques suivra la principale avancée réglementaire en Italie. En 2000, la loi Turco (Annexe 6) est votée. Elle institutionnalise définitivement les *Bureaux des Temps* dans le paysage communal italien. Elle instaure un « *plan d'organisation territoriale des horaires* » en tant « *qu'instrument unitaire, articulé en projets, même expérimentaux, ayant pour objet le fonctionnement des différents systèmes horaires des services urbains, leur harmonisation et leur coordination progressive* » et, d'autre part, rend obligatoire dans chaque commune de plus de 30 000 habitants la mise en œuvre de plans territoriaux des horaires et la nomination d'une personne responsable au sein de ce qu'il deviendra commun d'appeler un *Bureau des Temps*. Cette législation oblige les maires dans toutes les villes italiennes de plus de 30 000 habitants à coordonner des horaires sur les territoires dont ils ont la maîtrise. Théoriquement, l'horaire du bus doit être coordonné avec l'horaire d'arrivée du train en gare, les horaires des personnels soignants des hôpitaux avec les horaires des crèches de leurs enfants, les horaires des services publics avec les horaires des commerces pour pouvoir chaîner les courses, etc.

La dissémination des *Bureaux des Temps* en France et en Europe

Les « politiques temporelles » formulent l'hypothèse que le temps deviendra la nouvelle variable d'ajustement des politiques urbaines et qu'elles contribueront à la résolution de la plupart des problèmes urbains (transports,

inégalités, conciliation de la vie professionnelle et familiale, etc.). Cette piste est suivie et reprise dans de nombreux pays européens.

En France, au début des années 2000, les politiques temporelles suscitent un véritable intérêt, comme en témoigne la rédaction de nombreux rapports qui seront repris dans plusieurs ouvrages (Boulin, 2008 ; Royoux et Vassalo, 2013). Suivant l'exemple italien et rédigé à la demande du ministre délégué à la Ville, le rapport Edmond Hervé (2001) appelle à la création d'un Bureau des Temps dans les villes de plus de 20 000 habitants. On peut également mentionner le rapport du comité économique et social de Jean-Paul Bailly et Edith Heurgon sur « les nouveaux rythmes urbains » (2001), celui du CERTU sur « l'émergence des politiques temporelles en France et en Europe, les temps de la ville et les modes de vie » et plus largement, plusieurs rapports commandés par la DATAR dans le cadre du programme de recherche Temps et Territoires. En septembre 2001, lors du Festival de la ville à Créteil, le Premier ministre réaffirme la nécessité d'une politique des temps et annonce la création d'un fonds de soutien aux politiques temporelles devant fonctionner sous la forme d'un appel à projets auprès des collectivités territoriales.

En 2001, l'agglomération de Poitiers crée le premier bureau des temps avec le soutien manifeste du maire, Jacques Santrot, sensibilisé aux problématiques des rythmes des villes (Royoux, 2004). D'autres séminaires décentralisés et un fonds de 4,5 millions d'euros mis à disposition par le gouvernement à partir de 2001 (Boulin, 2004) permettent d'élargir ces expérimentations à de nouveaux territoires : les Villes de Créteil, de Lille, de Paris, de Rennes, la Communauté Urbaine du Grand Nancy.

Durant cette période, le soutien financier de l'État est continu : lors de son intervention à l'occasion du festival international de la Ville de Créteil, le premier ministre Lionel Jospin confirme que « *les politiques des temps sont essentielles* » (DATAR, 2001, p. 4). En septembre de la même année, le chef du gouvernement fait savoir son intention de créer un fond d'expérimentation (DATAR et Délégation interministérielle à la Ville), en faveur de « l'harmonisation des temps ». Une loi, destinée à encourager la création de *Bureaux des Temps*, est alors en préparation.

À partir de l'exemple italien, tout en tenant compte des particularités et sensibilités locales, les politiques temporelles se diffusent en Europe. La diffusion est stimulée par les politiques sociales européennes au début des années 2000. Ces politiques sont diffusées tout d'abord grâce aux actions d'Eurexcter, réseau européen au service de la coopération interrégionale financé par les syndicats européens, destiné à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des territoires par le dialogue local, en promouvant un nouveau type de gouvernance territoriale. Ce réseau de villes, de territoires et d'universités, financé par le Fonds social européen (FSE) de 1996 à 2000, a associé l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Irlande et l'Italie. Il a donné naissance à des projets pilotes ainsi qu'à des échanges de « bonnes pratiques », et a soutenu les politiques temporelles en favorisant leur diffusion au sein des territoires membres de cette expérimentation. Ce réseau a vu, dans les méthodes de concertation inhérentes à ces politiques, une opportunité de renouvellement des méthodes classiques de gouvernance (Beyer et Royoux, 2015). A cette période, de nombreux *Bureaux des Temps* émergent ainsi en Allemagne, Belgique, Espagne, Finlande, Pays-Bas et Suède (Boulin, 2004).

Cependant, en 2002, en France, le changement de majorité met fin au soutien de l'État en matière de promotion et de financement. Le relais est alors repris par les collectivités territoriales, dont certaines avaient déjà mis en place des politiques temporelles depuis plusieurs années (Hervé, 2014). Afin de capitaliser sur les informations recueillies au fil des différentes actions menées, plusieurs collectivités décident, en 2004, de se regrouper au sein d'une association appelée Tempo territorial¹¹. Cette dernière est aujourd'hui la seule association et institution à l'échelle nationale s'occupant de politiques temporelles. En France, en 2019, on comptabilise une dizaine de collectivités possédant des *Bureaux des Temps* (Figure 44).

¹¹ Plus d'informations sur : <http://tempoterritorial.fr/>

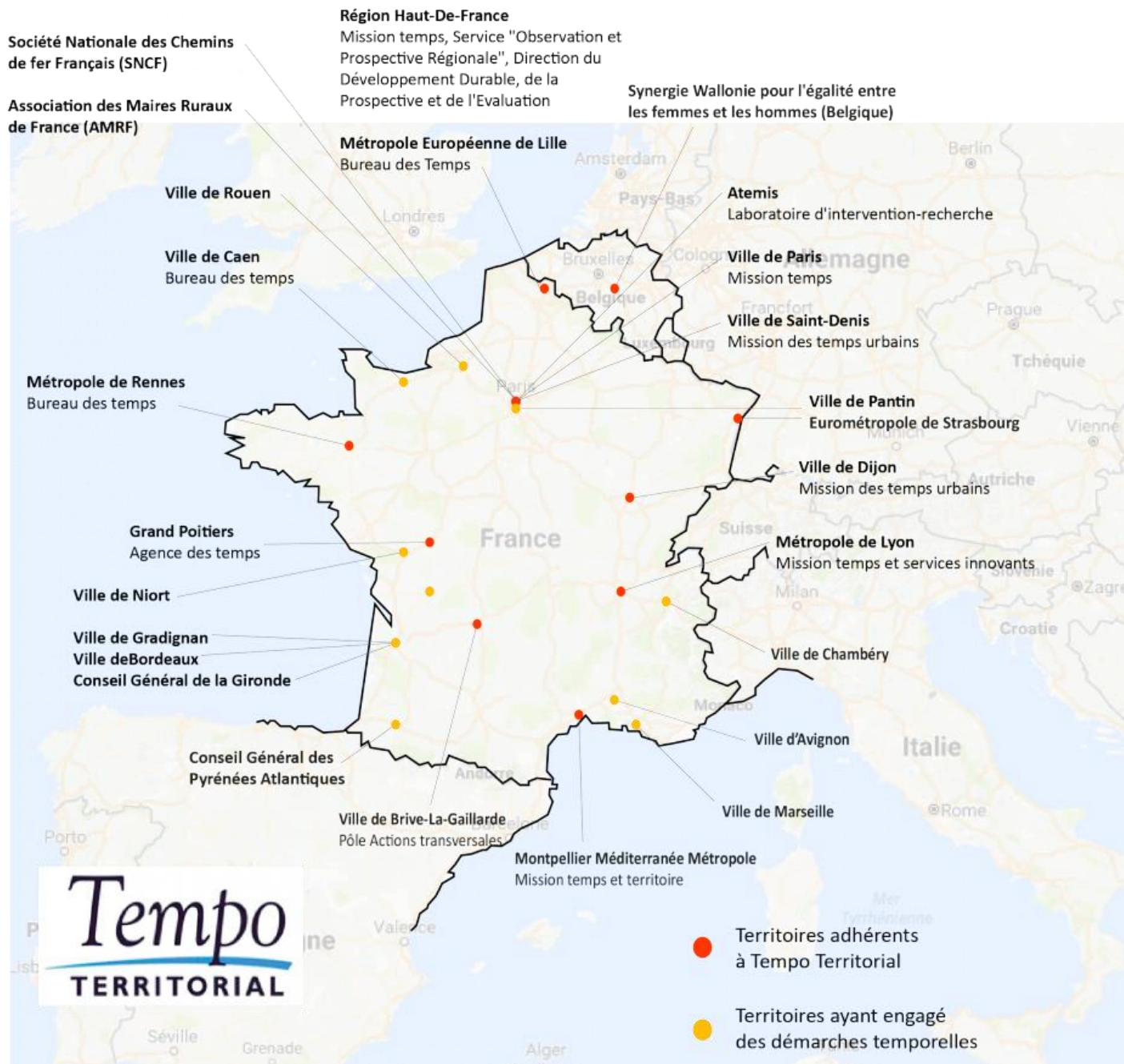


Figure 44 : Collectivités actives ou ayant été actives dans le domaine des politiques temporelles en France.

Source : <https://tempoterritorial.fr/>. Données de 2019.

Malgré la dynamique un peu ralentie des *Bureaux des Temps*, il n'en reste pas moins qu'ils constituent des politiques publiques intéressantes pour PMD². On accordera une attention particulière aux objectifs poursuivis par ces institutions dans l'espace-temps urbain. Précisément, comment conçoivent-ils leurs objectifs d'articulation des temps sociaux, de conciliation entre temps individuel et collectif en ville ?

Objectifs des *Bureaux des Temps* : articulation et conciliation des temps en ville

Pour les acteurs des politiques temporelles, les *Bureaux des Temps* trouvent tout leur sens au début des années 2000, dans une période où les sociétés urbaines et occidentales sont touchées par une profonde évolution du rapport au temps. En reprenant la documentation fournie par les acteurs des politiques temporelles en France, on peut donner quelques exemples symboliques de ces mutations temporelles à l'œuvre : l'accélération des rythmes due au développement des réseaux de communication (transports, internet, etc.), la transformation des

formes et organisations du travail (boom de l'activité féminine, travail en horaires atypiques et les dimanches, fragmentation du temps de travail, brouillage entre temps personnels et professionnels), l'étalement résidentiel ou encore l'allongement de la durée de vie.

L'hypothèse défendue par les politiques temporelles est que ces bouleversements temporels influent inévitablement sur la qualité de vie des habitants et des usagers du territoire, dans la mesure où tous n'ont pas les mêmes besoins ou usages (selon l'âge de la vie, le moment de la journée, le lieu d'habitation) et n'en tirent pas les mêmes bénéfices (selon le revenu, l'emploi ou le genre). Ainsi, se dessine le constat d'une inégalité face à la maîtrise tant individuelle que collective des temps sociaux et se pose alors la question d'une action publique en la matière. Les politiques temporelles ont pour ambition de favoriser une meilleure maîtrise des temps individuels et collectifs, l'objectif étant de rendre optimale l'articulation entre les différents temps sociaux, (temps de travail, temps familial, temps libre) et les temps de la ville (horaire des services publics, des transports, etc.). Ainsi, il s'agit de travailler à améliorer l'accessibilité des services et des équipements publics (horaires d'ouverture des bibliothèques, mairies, équipements sportifs, etc.), d'agir sur l'organisation du travail (favoriser le télétravail, promouvoir des horaires de travail compatibles avec la vie sociale et familiale, etc.), d'œuvrer au développement d'une mobilité plus efficace et plus durable (promouvoir le développement des transports en commun et des pistes cyclables, agir sur la congestion automobile, etc.) mais également de repenser les manières d'aménager le territoire en prenant en compte les temporalités.

De là, en termes méthodologiques, les *BdT* ambitionnent de « *construire des projets qui permettent de passer d'une négociation sociale à une conception sociétale des temps sur un territoire* » (Bailly, Heurgon, 2001, p.55). Pour ce faire, ils s'appuient sur l'idée de co-construction et de conciliation des rythmes sociaux. Ils mettent en place des tables quadrangulaires associant les élus et l'ensemble des acteurs de la société civile (administration publiques, experts, travailleurs, associations, chefs d'entreprise, syndicats, habitants).

Cette « conception sociétale » peut alors se déployer de deux manières. D'abord, elle se déploie par des objectifs de régulation de l'ordre temporel, c'est-à-dire par la régulation des horaires émanant des prescripteurs de temps (grossoirement les horaires de travail, des écoles, des services, des commerces). Il s'agit de contrecarrer directement les désagréments issus d'une telle (non) coordination des horaires en les réajustant. On parlait plus haut des horaires de travail des salariés d'un hôpital public qui pourraient être coordonnés avec les horaires de la crèche de leurs enfants. Sinon, les politiques temporelles se raccrochent à des objectifs d'adaptation à l'ordre temporel prescrit par une « structure » qui dépasse la sphère d'action de la collectivité locale. Par exemple, on peut concevoir que la collectivité n'ait aucun pouvoir décisionnel sur les horaires de travail pratiqués sur son territoire. On peut toutefois envisager qu'elle adapte simplement les horaires des crèches et des transports publics aux horaires de travail observés sur son territoire.

La logique de conciliation chère aux politiques temporelles positionne l'individu au cœur de ces actions. Au sujet des transports, les *BdT* font par exemple en sorte que tout un chacun puisse concilier au mieux ses différentes activités de la vie quotidienne à travers les horaires et la fréquence des services de transports publics. Comme le précise Jean-Yves Boulin dans son ouvrage sur les politiques temporelles, le besoin de mobilité s'individualise et il devient très difficile pour les transports publics de fournir une offre pouvant concurrencer l'automobile dont l'usage permet une liberté chronologique élevée. De ce fait, les gestionnaires des transports publics doivent développer des offres beaucoup plus spécifiques et adaptées aux modes de vie des différents groupes, voire aux individus ! Ici encore, dans le domaine des transports, on observe un changement de paradigme : « *nous passons d'une conception du transport classique à celle de services à la mobilité et à l'accessibilité adaptés aux systèmes d'activités des personnes et aux variations des dimensions temporelles* » (Bailly, Heurgon, 2001, p.199).

Dominique Royoux voit donc à travers ces nouveautés, un « accompagnement des mutations sociétales » qu'il faut alors adopter pour « *mieux intégrer les logiques horaires "des producteurs du temps" avec les attentes individuelles et collectives exprimées sur le territoire ; mieux relier l'organisation du travail au "hors-travail", c'est-à-dire comprendre en quoi des choix subis dans la sphère du travail pèsent sur les choix d'utilisation du temps personnel.* » (Royoux, 2002, p.155).

Toujours en préliminaire de l'exposé des résultats, pour des illustrations concrètes de la philosophie générale des *BdT*, on pourra se rapporter à l'Annexe 10. Elle rend compte des thématiques ciblées ainsi que des actions entreprises en Italie, France et Espagne, puis plus précisément au sein des 6 bureaux enquêtés.

2.4.2. Coproduire avec les « générateurs de rythmes urbains » ou s'adapter au rythme économique ?

Pour Sandra Mallet, géographe à l'Université de Reims, les politiques temporelles amènent un regard novateur sur les territoires urbains parce qu'elles recentrent les actions locales sur les usages en les abordant de manière explicite sous l'angle du temps (Mallet, 2014b). Elles s'intéressent aux rythmes urbains, c'est-à-dire aux usages de la ville étudiés dans leur dimension temporelle : horaires de travail, de la pause déjeuner, d'ouverture des parcs, des commerces, période de fréquentation des transports, etc.

Pour Dominique Royoux, ancien président de l'association Tempo Territorial, « *les Bureaux des Temps donnent naissance à une nouvelle manière de faire de la politique* » (Le Monde, 31 mars 2015) qui répond aux mutations des rythmes de vie en ville, en même temps qu'ils tentent de les façonner. Dans l'action des *Bureaux des Temps*, on trouve donc l'ambition de comprendre mais aussi d'agir sur les rythmes urbains. Une des entrées privilégiées consiste à co-produire de nouveaux rythmes, avec les générateurs de rythmes urbains. Avant de s'intéresser à l'action des *BdT* avec les générateurs de rythmes sur le territoire, essayons de définir plus précisément ce que sont aujourd'hui des rythmes urbains.

Les rythmes urbains à l'ère de la flexibilisation

Le rythme est une manière d'appriivoiser le temps. Il se définit à partir de la répétition d'un mouvement à intervalle régulier. C'est ainsi que le flot des vagues, les pulsations du cœur ou le battement des aiguilles d'une montre "donnent le rythme" - ou plutôt différents rythmes. Rythmes marin, biologique ou chronométrique, il y a autant de types de rythme qu'il y a de types de mouvement et d'activité régulière dans l'espace.

De la même façon, on peut définir les rythmes urbains à partir de la répétition du mouvement régulier des citoyens dans l'espace public. Mais cette définition fait immédiatement face à certaines limites. D'une part, les rythmes urbains sont différents d'une ville à l'autre (Kung et al., 2014) et, d'autre part, les déplacements réguliers au sein d'une même ville varient vraisemblablement d'un citoyen à l'autre (Keolis, 2016). Cela fragilise grandement l'existence de rythmes urbains. Pour parler de rythmes urbains, il nous faut alors faire l'hypothèse de citoyens affluant et refluant à l'unisson selon différentes échelles de temps (heure, jour, semaine, mois, année), un peu à l'image de "marées humaines". Cette hypothèse ne peut cependant se vérifier que si les activités motivant les déplacements des citoyens sont synchronisées, c'est à dire qu'elles sont réalisées à peu près au même moment pour tout le monde et de façon régulière (Munch, 2017a).

Or, en Occident, depuis la Révolution Industrielle, l'activité de travail est généralement considérée comme le principal "synchronisateur" de la vie en ville. Selon cette grille, les horaires d'écoles, de bureau, de commerce, d'administration forment une métrique relativement homogène qui rythme les pulsations de la vie urbaine. Ce sont les générateurs de rythmes urbains. Les périodes de travail et de non travail révèlent schématiquement et collectivement les mouvements réguliers et visibles des citoyens, dans les rues, autoroutes ou couloirs de métro (Munch, 2017b).

Mais depuis le début des années 2000, la fragmentation des rythmes sociaux s'impose comme un phénomène affectant en profondeur les modes de vie des populations occidentales. Du point de vue des temporalités sociales, les appareils, les individus, les institutions semblent fonctionner de façon plus en plus autonome (Taylor, 1989 ; Gergen, 2000) et selon un rythme de plus en plus « personnalisé » (Rosa, 2018). On assisterait à un phénomène de désynchronisation généralisée des temporalités quotidiennes et hebdomadaires : développement de l'ouverture des commerces le dimanche et la nuit (Boulin & Lesnard, 2018), diversification

des ARTT¹² (Faivre, 2005), horaires de travail atypiques (Algava, 2014), raccourcissement voire disparition de la pause-déjeuner (Hubert & al., 2012), allongement du temps de déplacement quotidien (Zilloniz, 2015), etc. La synchronisation des rythmes sociaux qui segmentaient assez spontanément le quotidien à l'ère industrielle seraient aujourd'hui en train de se disloquer au profit d'une diversification accrue des pratiques.

Cependant en regardant les situations d'un point de vue territorialisé, les constats sont beaucoup moins univoques que ce que laissent apparaître les statistiques moyennes observées à l'échelle nationale et les grands récits qui peuvent y être associés (Korsu, 2017). A titre d'exemple, en Île-de-France, l'accroissement de la part de salariés pouvant choisir leur horaire de prise de poste – c'est-à-dire l'autonomisation des horaires de travail – s'est accompagné d'une synchronisation accrue des arrivées au travail au moment de l'heure de pointe (Munch, 2019).

Si des lectures si dissemblables du présent peuvent être suggérées, c'est que les évolutions en cours sont complexes, emmêlées, entretenant nombre d'ambivalences et de paradoxes (Bouffartigue, 2012). Dans ce présent composite, le démantèlement juridique incontestable des 35 heures, la flexibilisation grandissante des horaires de travail, sont autant d'assouplissements de rythmes collectifs qui sont aussi bien mobilisés pour s'offrir sporadiquement des marges de manœuvre individuelles que pour confirmer ou intensifier des mécanismes de synchronisation permettant la vie en société.

En définitive, les entreprises, les écoles, les commerces jouent toujours leur rôle de générateurs de rythmes au sein de la ville, simplement peut-être de façon moins lisible et moins directe que par le passé.

Une partie de l'action des politiques temporelles consiste donc à interagir avec des générateurs de temps dont la mécanique paraît plus « émancipée ». On peut distinguer d'un côté, les générateurs de rythmes publics (établissements scolaires et universitaires, administrations) où l'interaction peut être plus dirigiste et tournée vers l'amélioration du bien-être collectif en ville. De l'autre côté, se trouvent les employeurs privés, où nous verrons que les interactions se résument souvent à répondre aux besoins des entreprises en termes d'organisation du travail.

Les politiques temporelles avec les générateurs publics de rythmes urbains

L'exemple des décalages d'horaires de cours à l'école (à Bolzano), au collège et au lycée (dans la région lyonnaise), à l'Université (à Rennes, Poitiers, Montpellier) est l'illustration emblématique de politiques temporelles qui modifient les rythmes imposés par les générateurs de temps. Ces décalages d'horaires, de l'ordre du quart d'heure ou de la demi-heure (Munch, 2014), induisent un étalement des flux sur les réseaux de transport à l'heure de pointe du matin. Elles permettent aux élèves, étudiants et plus généralement travailleurs de la ville de voyager dans des conditions plus favorables et plus rapides aux heures de pointe.

L'instauration du travail en journée pour les personnels de ménage de la collectivité est l'autre exemple souvent mentionné comme initiative phare des *Bureaux des Temps*. Ces expérimentations initiées par la ville de Rennes et de Paris, sont à présent devenues la norme en la matière dans tout l'Hexagone. La propreté s'est améliorée, les occupants des bureaux ne sont pas gênés. Les agents de ménage concernés - majoritairement des femmes - vivent dans un temps plus apaisé : leur rythme de travail est à présent adapté à leur vie sociale et familiale.

S'adapter aux temps économiques des entreprises privées

Du point de vue des *Bureaux des Temps*, l'entreprise et tout particulièrement la grande, celle qui dessine les temporalités du territoire, est une des cibles potentielles des politiques temporelles. Les démarches de co-construction réussies avec des entreprises privées sont pourtant rares. Les politiques temporelles appliquées au niveau des horaires de travail des salariés du privé semblent complexes à mettre en œuvre.

¹² Aménagement et réduction du temps de travail.

On peut tout de même mentionner le cas particulier de Barcelone et de son Pacte du Temps¹³. Ici, à l'initiative de la mairie, de la Métropole et de la région catalane, un réseau de 130 entreprises déclare modifier leurs organisations horaires. Ce résultat ne relève malheureusement que de la supposition car aucune étude ne rend compte précisément des changements horaires opérés. Seuls quelques éléments de communication sont disponibles sur le site de la Ville de Barcelone¹⁴. Par ailleurs, l'entretien réalisé avec la responsable du *BdT* n'a pas permis d'obtenir plus d'informations quant aux actions et changements initiés par les entreprises membres du réseau New Usage of Social Network (NUST).

Au-delà des actions qui en ont effectivement découlé, on peut tout de même s'intéresser à la philosophie ou aux intentions qui guident la démarche à Barcelone. À la différence des employeurs publics français, cités plus haut, le changement d'organisation horaire suggéré n'a pas pour unique but d'améliorer le bien-être des salariés et des citoyens. Dans le Pacte du Temps et le projet de Réforme Horaire portée par la région¹⁵, il y a l'idée que tous les Catalans, employeurs compris, gagneraient à passer à un rythme de vie quotidien calé sur les modes de vie d'Europe du Nord (Figure 45).



Figure 45 : présentation de la réforme horaire en Catalogne. Source : <https://govern.cat/gov/>

En proposant de supprimer la longue pause méridienne qui est toujours légion en Catalogne, la Réforme Horaire promet également des gains de productivité aux entreprises. Comme nous allons le voir au travers d'autres exemples, c'est probablement parce que les employeurs catalans trouvent un intérêt immédiat et tangible dans la Réforme Horaire que la collaboration avec le Bureau des Temps se stabilise depuis 2006 (voir détails sur le Bureau des Temps barcelonais en Annexe 10). Au vu des données que nous (n')avons (pas) pu recueillir, il reste cependant impossible de conclure à une modification effective des horaires de travail à la suite du Pacte des Temps.

Plus tôt, au début des années 2000, à Prato, en Italie, on trouve aussi les traces de potentielles réussites dans la co-construction d'horaires avec les entreprises. Seulement, aucune archive ou document n'atteste à nouveau de

¹³ <https://ajuntament.barcelona.cat/pactedeltemps/ca/content/inici>

¹⁴ <https://ajuntament.barcelona.cat/tempicures/en/canal/xarxa-dempresses>

¹⁵ <https://reformahoraria.cat/>

cette « réussite ». Seuls quelques échanges avec des responsables du *Bureau des Temps* nous oriente vers cette possible réussite que les responsables lyonnais et poitevins citent volontiers comme source d'inspiration.

Le reste des expérimentations avec des employeurs privés ont, sans aucun doute, toutes été des échecs et des abandons. Pour le reste des expérimentations documentées, le même prisme explicatif paraît présent dans chaque situation. Qu'il s'agisse du premier exemple de Bureau des Temps en Allemagne à Wolfsburg avec les usines Volkswagen (Boulin, 2008), des démarches avec les entreprises lyonnaises (Royoux & Vassalo, 2013), de la Commission 3T (Trajets, Trafic, Temporalités) entre SNCF Transilien et les entreprises de la Plaine Saint-Denis en région parisienne (Munch et Trapani, 2017), ou plus récemment du Bureau des Temps rennais avec les entreprises de la zone d'activité Atalante (Gendreau, 2020), les constats semblent toujours les mêmes. L'objectif visé semble inatteignable :

« L'objectif ici est de parvenir à initier un processus continu de dialogue entre les entreprises et les collectivités locales afin que ces dernières n'en soient pas réduites à jouer les amortisseurs sociaux des externalités négatives produites sur le territoire par les organisations du temps de travail mises en œuvre par les premières. » (Boulin, 2008, p.164).

Mais qu'entend-t-on par jouer les amortisseurs sociaux des externalités négatives des rythmes produits par les entreprises ? Cela consiste par exemple à mettre en place des services de transports collectifs très matinaux pour les usines qui font les 3*8, étendre les horaires d'ouverture de crèches tard le soir pour les parents cadres qui ont des horaires à rallonge. Cela revient à ajuster les services publics aux fonctionnements privés des entreprises, et non à négocier et à co-construire les rythmes en harmonie.

Comme le montre l'exemple du projet « ZeitWerkStadt »¹⁶ à Wolfsburg en Allemagne, les politiques temporelles avec les employeurs privés conduisent souvent les collectivités à jouer le rôle d'amortisseur par rapport aux rythmes dictés par l'entreprise.

En 1998, l'usine Volkswagen implantée à Wolfsburg passe au système des trois huit. Elle instaure en même temps pour ses employés, une semaine de 28,8h de travail, correspondant à la construction de 150 modèles de temps de travail hebdomadaire différents. A partir de cette atomisation des horaires de travail, l'ambition de la ville était de coordonner de façon bilatérale les horaires de travail avec celles des transports en commun qui perdaient en « parts de marché » face aux mobilités automobiles.

Le travail de modération a donc rassemblé les acteurs de l'entreprise et ceux de la ville pour aboutir à la création d'une instance chargée d'informer et de consulter au préalable les parties prenantes (transporteurs, administrateurs de la ville) à propos des changements prévus en matière de politique du temps chez Volkswagen (Boulin, 2008). Cette instance n'a pas pu participer à la construction d'une offre horaire collaborative entre les horaires de l'entreprise et celles des transports en commun la desservant. En fait aucun caractère obligatoire ne régissait le fonctionnement de cette instance. Volkswagen considérait vraisemblablement le projet de politique des temps comme un adversaire dans la controverse sur les nouveaux horaires de travail qui avait éclaté en 1998. De là est née « une sorte de conciliation entre la ville et l'entreprise, dont les relations sont marquées par une attitude paternaliste de la seconde vis-à-vis de la première, mettant fin au projet et laissant les salariés se débrouiller avec leurs problèmes de conciliation et de mobilité en voiture » (Boulin, 2008, p.166).

Comme le dit Emmanuel Grégoire, élu en charge des politiques temporelles en 2015 à Paris, les villes ne peuvent pas peser directement sur les « donneurs de temps » que sont les employeurs privés. Elles cherchent donc à « accompagner la révolution des temps et des usages » (*Le Monde*, 31 mars 2015). En d'autres termes elles cherchent à s'adapter aux mutations dictées par les rythmes de l'entreprise, en même temps qu'elles visent à répondre aux attentes des citoyens.

¹⁶ « Temps, travail, ville »

2.4.3. Le droit au temps : l'illusion du temps choisi

Pour les responsables des *BdT* interviewés, le temps est considéré comme un bien privé sensible. Il appartient à chacun d'en faire l'usage qu'il en souhaite, exception faite du temps de travail salarié, où le salarié accepte de « vendre son temps » à l'employeur. Pour Dominique Royoux, un des principaux acteurs à l'origine des politiques temporelles en France, « *le temps étant un bien privé sensible, les populations sont aujourd'hui très réticentes à l'idée de se voir imposer la rythmique de leur temps personnel par d'autres autorités* » (Royoux, 2018). La contrainte du temps imposé par d'autres rend sensible, fait réagir. Elle renvoie à l'importance de la concertation et de la conciliation des temps personnels et professionnels, processus chers aux politiques temporelles.

Pour les politiques temporelles, la conciliation des temps va dans le sens d'une plus grande autonomie des populations pour gérer leur temps comme elles l'entendent. A droit du travail constant, les *Bureaux des Temps* œuvrent sur leur territoire pour que les citoyens accèdent à un éventail plus étendu de choix temporels dans la façon d'agencer leurs activités quotidiennes.

À partir de la prise en compte des attentes exprimés par les citoyens, les politiques temporelles offrent plus de possibilités, plus de droits temporels aux individus. L'élargissement des horaires d'ouverture des crèches est une illustration d'un accroissement de droits temporels.

Cet objectif est bien illustré par le concept de « Droit au Temps » (Mückenburger, 2011), porté par les *Bureaux des Temps* européens et soutenu par une recommandation du Comité pour la cohésion sociale du Conseil de l'Europe en 2010. Le droit à disposer de son temps correspond à « *la capacité donnée à chacun de pouvoir vivre le mieux possible les temporalités de ses différentes activités, sans les subir de manière excessive* » (Mückenburger, 2010). Ce droit au temps sous-tend plusieurs autres droits tels que le droit à la mobilité, la non-discrimination des pratiques dans l'usage du temps, le droit à l'espace public et à l'accessibilité aux services publics (Collioud-Marichallot, 2020). La proposition est alléchante. Elle offre la possibilité aux populations de vivre le mieux possible les temporalités des diverses activités. Mais rien n'est précisé sur la façon de s'y prendre pour les vivre au mieux, une fois la possibilité offerte *a priori*.

Au regard de l'aspiration à la décélération des rythmes de vie et des impératifs de ralentissement liés au réchauffement climatique, nous proposons ici de discuter des limites et des contradictions que soulève cette posture. En effet, il semble que les demandes sociales de ralentissement ne pourraient être satisfaites uniquement par l'intermédiaire de nouvelles marges de manœuvre temporelles, de nouveaux droits aux temps offerts aux individus. Il manque sans doute une réflexion sur la structure, le système et les normes temporelles qui canalisent des actions et des rythmes pensés ici comme étant autonomes.

L'impossible conciliation entre les rythmes économiques et les rythmes personnels : le cas emblématique des horaires d'ouverture de crèches

Dans l'ADN des politiques temporelles, il y a l'idée qu'elles prêtent une grande attention à la vie quotidienne des habitants pour proposer des solutions qui s'adaptent à leurs rythmes de vie et à leurs attentes. Au début des années 2000, lorsqu'émergent les politiques temporelles en France, l'ensemble des responsables enquêtés ont indiqué que les demandes les plus massives convergeaient vers l'élargissement des horaires d'ouverture de crèches. Nous reprenons ce cas emblématique de l'action des *Bureaux des Temps*, pour illustrer notre propos et rendre plus concret l'analyse. Mais les arguments que nous déroulons ici pourraient être adossés à toutes autres politiques temporelles qui vise à donner plus d'autonomie temporelle aux habitants : élargissement des horaires de passage des bus, de la médiathèque, flexibilité du temps de travail, information en temps réel sur les niveaux de trafic, etc.

L'élargissement des horaires d'ouverture des crèches soulève une première ambiguïté par rapport aux objectifs poursuivis par les *BdT*. Lorsqu'on parle de services publics et plus généralement de services à la personne, on ne peut faire abstraction du rapport de « domination » qui existe entre le servi et le serviteur.

Si les uns gagnent en liberté temporelle, il est probable que cela induise une perte de liberté temporelle pour les autres. Ici, en ayant la possibilité de bénéficier d'un service de garde prolongé en soirée, d'autres - ceux qui doivent à présent garder les enfants plus tard en soirée – subiront certainement cette nouvelle autonomie temporelle acquise par les uns. A moins du recrutement de nouveaux personnels - ce qui est loin d'être la tendance dans la plupart des services publics - les bénéfices retirés par les uns peuvent facilement être compensés par les pertes subies par les autres. Les choix temporels offerts aux services induisent très probablement de nouvelles contraintes pour les serveurs se retrouvant avec des horaires moins commodes.

Alors en charge du Bureau des Temps parisien (disparu depuis), Anne Hidalgo exprimait à peu près la même quadrature du cercle, au sujet des horaires de crèche en 2001. Elle en parle dans un extrait du journal *Le Monde* du 1^{er} juin 2001 (p. 13).

« Il ne s'agit pas de reporter les problèmes de la population sur les employés des services de la Ville ou des commerces de proximité, mais de répondre à des besoins concernant la totalité de la population parisienne », explique Mme Hidalgo. A l'issue d'une rencontre avec les directrices de crèche du 9^e arrondissement, le 10 mai, la première adjointe au maire de Paris en charge du Bureau des Temps avait insisté sur la nécessité de lier la réflexion sur « l'adaptation des horaires au rythme de vie des Parisiens à la discussion sur la réduction du temps de travail dans les services municipaux ».

L'élargissement des horaires d'ouverture des crèches soulève un second problème, non plus entre les agents des services municipaux et les parents, mais vis-à-vis des parents eux-mêmes. Certes, à court terme il y a un gain immédiat de marges de manœuvre temporelle pour les parents aux horaires à rallonge ou atypiques. Mais cette nouvelle offre génère un effet contreproductif pour les parents « servis », dès lors qu'on considère les effets rebonds à plus long terme.

De fait, en réagissant de la sorte, c'est-à-dire en ne touchant pas directement au rythme des entreprises et au temps système qui dilate les temps du travail, mais en se contentant d'apporter des « bulles d'air » et d'adapter les villes à l'accélération des systèmes économiques, les *BdT* ne favorisent-ils pas les mêmes dérives qu'ils tentent de panser ? Autrement dit, si on élargit l'offre temporelle pour donner plus de marges aux individus, on encourage d'une certaine manière les horaires de travail extensifs. En conséquence, on favorise des éventuelles dérives sur l'accélération sociale, sur la cohésion et la coordination des activités individuelles, cela alors que les *Bureaux des Temps* tentent parallèlement d'atténuer les inconvénients de ces dérives ! A l'opposé, si les crèches ne s'adaptent pas aux « exigences » du monde économique et professionnelle des parents, on peut imaginer que le rapport de force s'inverse et que ce soient les horaires de travail décalés des parents qui finissent par se normaliser pour s'adapter aux enfants et aux horaires des crèches.

L'impasse conceptuelle des *Bureaux des Temps* : utilité individuelle ou conciliation collective des temps ?

Les *BdT* se font souvent les amortisseurs des « externalités temporelles » (Kahn, 2007, p.230) négatives induites par le rythme du travail – au risque de les favoriser. On peut tenter de raccrocher ce constat empirique à un certain ancrage conceptuel et disciplinaire qui guide l'action des *Bureaux des Temps*. En considérant l'usage qui est fait du temps comme relevant de la gestion d'une ressource rare privée, les *BdT* insèrent leur action dans les théories néoclassiques de l'économie (Becker, 1965). A partir de cette clé de lecture, on considère que chaque individu oriente ses activités, investit ses moments et ses durées au cours d'une journée en vue de maximiser sa « fonction individuelle d'utilité ». René Kahn précise que selon cet individualisme méthodologique, « le temps collectif n'est pas défini autrement qu'à travers l'addition stochastique des temps individuels et par conséquent pour l'économiste, les notions de temps collectif, de temporalité urbaine ou encore de synchronisation, non seulement restent imprécises mais elles n'ont a priori même pas de sens dans le champ disciplinaire. Probablement parce que le temps collectif est donné comme abondant et par la même échappe aux obligations qui caractérisent la lutte contre la rareté » (Kahn, 2007, p.222).

Selon cette entrée, la gestion du temps relève d'un calcul d'optimisation d'agents micro-économiques qui ne considèrent pas les fonctions individuelles d'utilité des autres citoyens, c'est-à-dire d'éventuelles possibilités de négociations, d'accords, de coordinations. Si, dans leurs intentions, les *BdT* visent la conciliation et la coordination des temps sociaux avec les temps gérés par l'individu, ils font donc 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. Ici, le temps individuel n'a en fait pas la possibilité d'être négocié avec le temps collectif.

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 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 facilités 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 l'horaire des repas mais aussi le culte de la vitesse.

Tout l'exercice réside alors dans le fait de savoir dans quelle mesure l'adhésion au ciment des normes de la vitesse et de la productivité 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).

Les politiques temporelles comme enjeu démocratique : un piège à consommation ?

La démocratie, c'est l'extension des droits, c'est le droit à avoir des droits (Villalba, 2021). Historiquement, cela correspond à une extension continue de l'individu sur une accumulation de strates de droits : droits politiques, droits civiques, droits économiques, droits au travail, droits à la reconnaissance de ses préférences sexuelles, etc. C'est une extension intéressante et personne ne peut contester cet acquis majeur de la démocratie. La démocratie, c'est aussi cette capacité de réaliser des choix. Pour Bruno Villalba, politologue à AgroParisTech, la démocratie, c'est « le pluralisme de la capacité des choix permanents » (Villalba, 2017). On peut choisir d'être ce qu'on veut. On sort de la tradition : on peut choisir de passer ses vacances là, d'accéder au travail là, de faire ses courses à telle ou telle heure, de s'occuper de ses enfants à tel ou tel moment, etc. Evidemment, c'est une fiction et ce n'est pas valable pour tout le monde, malheureusement.

Les politiques temporelles et la notion de « droit au temps » s'insèrent exactement dans cette fiction démocratique, fiction qui, dans les faits, est sans doute plus proche d'une réalité relative à la société de consommation et à l'individualisme (Baudrillard, [1970] 1996). En effet, l'individualisme, les gains de liberté pour l'individu sont au cœur de la promesse démocratique (Lamberti, 1970).

Dans la dimension temporelle, se déplacer plus rapidement, pouvoir consommer aux horaires de son choix sont autant de gains de liberté qui doivent permettre aux individus d'élargir leur horizon d'existence. L'autonomie temporelle ouvre la porte à une plus grande diversité de pratiques et de choix, pour le meilleur, dirions-nous. Par le biais d'un double processus d'accélération des moyens de communication et de flexibilisation des activités

quotidiennes, les sujets modernes se trouveraient de plus en plus en capacité de régir leur emploi du temps selon leurs propres lois, en toute autonomie.

Et c'est précisément ici que se situe le nœud du problème : l'illusion du temps choisi. On confond la possibilité théorique de choisir avec le fait de choisir effectivement. « *Il n'existe jamais de relation mécanique entre l'existence d'une potentialité et son usage par les hommes* » (Alter, 2002, p. 17). L'univers des possibilités étant de plus en plus étendu (horaires 24/24, nouveaux services...), on considère que les populations ont le droit théorique de gérer leur agenda de façon toujours plus libre. Parce qu'elles sont « en capacité » théorique d'agir de façon libre et autonome, elles vont le faire pour leurs plus grands bénéfices et bonheur. Or, l'usage qui est fait du temps par les individus ne peut être considéré comme le simple fruit d'un calcul d'optimisation opéré à l'échelle d'un logiciel libre et indépendant logé dans l'encéphale des individus. Tout choix reste forcément imprégné par quelque chose qui dépasse parfois notre conscience. Un choix relatif à l'organisation du temps repose par exemple, de façon bien souvent inconsciente, sur la façon dont les individus et les sociétés sont influencés par la conception économique et productive du temps salarial : « le temps c'est de l'argent ». Cette conception paraît aujourd'hui complètement naturalisée et intériorisée par les individus, les systèmes et les structures (Tomlison, 2007 ; Rosa 2010). On oublie souvent l'origine du temps en tant que construction sociale (Molz, 2018 ; Elias, 1984).

Qu'il s'agisse des gains de vitesse ou des possibilités d'agencer différemment les activités dans le temps (*multitasking*, élargissement des horaires d'ouverture, flexibilité des horaires de travail...), l'usage qui est fait de l'autonomisation temporelle dépendra du niveau de dépendance (notamment financière) aux maximes du type « le temps c'est de l'argent » ou encore « l'économie, c'est avant tout l'économie du temps » (Marx, 1953 [1857], p.89). Dans leur construction, au cours de la révolution industrielle et salarial, les sociétés occidentales se sont effectivement bâties sur un paradigme d'optimisation du temps. Il consiste à réaliser un maximum d'activités, produire un maximum de richesse en un minimum de temps (Munch et Zachariou, 2021). C'est le principe même de la croissance économique qui, au début du XXI^{ème} siècle, reste encore au cœur de l'organisation des sociétés que certains penseurs qualifiaient déjà il y a 50 ans de « surindustrialisées » (Illich, 2004 [1973a] ; [1973b]).

Autrement dit, dans les sociétés occidentales, les gains d'autonomie temporelle offerts par les *Bureaux des Temps* seront surtout réinvestis aux bénéfices de la croissance économique et des activités de production et pas nécessairement au service du bien-être des individus, comme l'atteste le cercle vicieux dessiné par l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches.

Une autre manière de comprendre comment les gains temporels seront toujours réinvestis en quête monétaire consiste à déplacer l'échelle d'analyse.

Observons les choses non plus à l'échelle des ménages et des choix opérés dans leur vie quotidienne mais à l'échelle agrégée des sociétés, des pays et des systèmes au cours de l'Histoire. Evidemment, il y a bien des exemples qui attestent de civilisations préindustrielles où les individus s'arrêtaient de travailler dès qu'ils estimaient que la production subvenait à leurs besoins (Tchayanov, 1990 [1925]). Dans ces situations alternant périodes de disette et d'abondance (Sahlins, 1976), le « temps de travail » était probablement plus faible qu'aujourd'hui. Mais il reste que depuis la genèse du salariat en France, nous n'avons jamais travaillé aussi peu (Viard, 2006) en même temps que nous n'avons jamais été aussi riches. Mais attention, plus que le constat d'apparence idyllique de ce double progrès, c'est l'évolution relative des richesses temporelles et monétaires qu'il est intéressant de comparer.

En effet, il y a un fort décalage entre la croissance de la richesse et la croissance du temps libre. Selon les estimations conventionnelles (Sanne, 2000), en Occident, au cours du siècle dernier, la productivité et le salaire moyens (à panier de biens constant) ont été multipliés par au moins 10, tandis que le temps libre moyen (ce qui est hors travail) n'a augmenté que d'un tiers. Avec une méthodologie légèrement différente, Yves Crozet (2018), trouve qu'en valeur absolue, le budget « temps libre » des Français a été multiplié par 4 en un siècle, alors que le revenu moyen des ménages a été multiplié par 11, soit plus de 1 000 % !

Puisque le temps c'est de l'argent, en se référant aux statistiques françaises, on constate que le temps est devenu presque 3 fois plus cher ou 3 fois plus rare (11€/4h). Dit autrement, le temps alloué à chaque unité de revenu et donc par unité de biens ou de services consommé a fortement diminué. Le temps que nous pouvons consacrer à chaque bien ou service accessible se fait de plus en plus rare. Il est 2,75 (11/4) fois plus rare. En considérant le début du XXème siècle comme indice de base, on admet donc qu'en 1900, nous pouvions accorder une heure de notre temps à quelque chose qui en termes d'utilité vaut une unité d'argent ; cela pourrait être une activité comme la lecture, la préparation d'un repas, ou un échange avec un ami. En 2000, selon les calculs établis plus haut, en moyenne, nous ne pouvons accorder plus que 22 minutes de notre temps à quelque chose qui vaut une unité d'argent comme la lecture, la préparation d'un repas ou un échange avec un ami. Même si nous avons plus de temps libre que par le passé, le temps nous manque car nous consommons une quantité incroyablement plus importante de biens de services, de relations, de voyages, de choses que nous considérons comme « utiles ». Tel que le suggère Yves Crozet, « *Le lecteur qui douterait de ce constat est invité à lister la masse de biens et services qu'il achète et qu'il n'utilise jamais ou très rarement (livres, DVD, appareils ménagers, vélo, chambre d'amis, résidence secondaire mais aussi assurance incendie* » (Crozet, 2018, p.76).

Nous voyons donc qu'alors que des gains temporels (multiplication d'un facteur 4) sont à l'œuvre, les individus manquent *in fine* de temps parce que leur pouvoir d'achat a fortement augmenté (multiplication d'un facteur 11). Ce manque de temps structurel peut avoir des conséquences importantes sur leur bien-être (Geiger et al., 2021). Cela s'explique par le fait que les gains de temps ont été majoritairement réinvestis dans le travail (gains de productivité) et la consommation plus que dans le temps libre ou non-économique. C'est ce qu'Elisabeth Schor qualifie de *Work and Spend Cycle* (1992). Cette fuite en avant des économies de temps vers la production de biens entretient la roue de la croissance dans une société de surproduction, où les individus doivent trouver toujours plus de temps pour consommer tous les produits et activités qui s'offrent à présent à eux.

Dans les objectifs poursuivis par les *BdT*, il y a donc une contradiction interne entre les promesses d'émancipation temporelle pour les individus et un modèle d'action locale qui s'insère complètement dans le paradigme de la croissance économique, de l'accélération et donc d'aliénation et de famine temporelle (Rosa, 2010) pour les populations.

Les politiques temporelles pour gagner du temps et « accélérer l'économie »

Les politiques temporelles revendiquent à la fois d'être au service de l'autonomie temporelle des individus et de l'accélération de l'économie. Ce dernier point est une posture complètement assumée des *Bureaux des Temps* français. Un positionnement au service de la croissance et de l'accélération semble même avoir été constitutif de l'affichage défendu à leur apparition. Dominique Royoux nous raconte :

« Dans les années 2002-2004. C'est ça, c'était ça les questions des journalistes. C'était comment ça va pas freiner l'économie, les politiques temporelles. Parce que forcément, avoir plus de liberté et de temps, de temps libre.... On me disait, est-ce que vous voulez remettre le Ministère du Temps Libre ? Est-ce que vous voulez remettre ça à l'ordre du jour ? Etc. Donc, on se défendait un peu pour dire non, ce n'est pas c'est pas ça exactement. »
(Ancien Directeur de l'Agence des Temps de Poitiers, en visioconférence, 20 avril 2021)

Impulsé par François Mitterrand, Le ministère du Temps Libre avait pour objectif de « *conduire par l'éducation populaire, une action de promotion du loisir vrai et créateur et de maîtrise de son temps* » (Henry, 1981). André Henry, lors de la conférence de presse inaugural estimait qu'« *une telle politique est fragile et dépendante des conditions de vie et de travail, des programmes de l'audiovisuel* ». Prophétie auto-réalisatrice ou simple réalisme, le ministère clôt ses portes en 1984. Le tournant de la rigueur pris par le septennat n'y est pas étranger. Mais la « mine » qui a détruit le ministère du Temps libre pour André Henry, c'est l'explosion du nombre de chômeurs (Gautier, 2021) qui dépasse pour la première fois la barre des deux millions en 1984. On se souviendra aussi de médias hostiles et sarcastiques à l'appellation du « temps libre ». L'article Wikipédia sur le ministère relate le

point de vue de Coluche qualifiant l'institution de « *ministre du temps perdu à une fric fou* »¹⁷, lors de son discours aux Césars en 1984.

Par conséquent, pour les promoteurs des politiques temporelles en France, il était important de se démarquer de l'échec du ministère du Temps Libre. Il fallait se rendre compte que bien avant la question du temps libre et de l'autonomie temporelle, le niveau de chômage structurel était la principale préoccupation des ménages. Certains acteurs des politiques temporelles semblent pourtant regretter l'adoption d'une telle position. Il donne le sentiment que, si elles voulaient avoir une chance d'exister, les politiques temporelles étaient contraintes d'adopter cette posture pro-croissance :

« J'ai relu des textes il n'y a pas longtemps, de produits autour de cette période-là, par ce ministère du Temps Libre. C'était vraiment bien, en fait. C'était un front en face de la doxa économique, la doxa de la croissance. Ça n'a pas tenu la route très longtemps... » (Ancien Directeur de l'Agence des Temps de Poitiers, en visioconférence, 20 avril 2021)

Si pour avoir des chances d'exister, les politiques temporelles devaient asseoir leurs objectifs en opposition au feu ministère du Temps Libre, elles devaient alors aussi le faire en s'opposant au mouvement émergent des *Cittàslow*, au début des années 2000.

« Les politiques du slow ne nous ont pas aidés parce qu'elles étaient, à mon avis, un peu trop précoces et posés trop comme entité alternative révolutionnaire par rapport à cette pensée dominante qui était très dominante quand même encore. Et je pense que l'arrivée un peu précoce du slow, comme ça est arrivé sans, sans réflexion, peut être philosophique suffisante pour préparer cette arrivée là, nous ça nous a pas servi, en fait. On pouvait rêver... Ça n'a pas aidé à insuffler une pensée un peu plus générale sur le ralentissement. » (Ancien Directeur de l'Agence des Temps de Poitiers, en visioconférence, 20 avril 2021)

La responsable de la Mission Temps et Services Innovants à Lyon abonde. Indépendamment d'une philosophie qui devait se démarquer d'autres politiques du temps local, elle légitime la doctrine des *BdT* comme on légitimerait la doctrine de toute politique locale :

« D'un point de vue institutionnel dans les politiques locales, l'aspiration à la décélération reste complètement absente du discours depuis 20 ans, parce que l'axe majeur des politiques locales repose sur l'économie : créer de l'emploi, de la croissance. Or qui dit croissance dit accélération. C'est pas un discours entendable dans les cadres classiques de l'action locale visant à favoriser l'emploi. Décélérer c'est décroître ! » (Directrice de la Mission Temps de Lyon, en visioconférence, 28 janvier 2021)

Pour Dominique Royoux, les politiques temporelles ont été biaisées et happées par la doxa économique défendue par les grands décideurs et les grands lobbys. Il décrit une forme d'instrumentalisation des objectifs d'autonomie temporelle chers aux *Bureau des Temps*. Les objectifs à destination du bien être des salariés ont été détournés vers une recherche de « développement économique efficace ». Ils ont été déportés vers des maximes du type : « il faut gagner du temps ». Pour lui, cela s'observait bien lors d'échanges avec « les gens de la Chambre de Commerce de Poitiers » :

« Je crois que dans les politiques temporelles, on était quand même dans ce biais au départ et j'ai bien vu ce biais qui était cultivé par les grands lobbys et les grands, les grands décideurs : gagner du temps. On devait gagner du temps, c'est sûr. On s'est pas suffisamment mis en garde contre l'instrumentalisation possible de la meilleure gestion des temps au service d'un développement économique dit efficace, entre guillemets pour les grands lobbys. Ce mode de pensée de l'action publique est bien sûr, relayé très

¹⁷ Vidéo du discours disponible sur : <https://vimeo.com/79196549>

concrètement pour moi, je pense quand je discutais avec les gens de la Chambre de Commerce de Poitiers. C'était le temps comme meilleure rationalité de son activité quotidienne économique. Ce n'était pas le bien être des salariés. » (Ancien Directeur de l'Agence des Temps de Poitiers, en visioconférence, 20 avril 2021)

Pour Dominique Royoux, cela correspond bien à une déformation et une récupération des intentions initiales des politiques temporelles. A partir de son expérience en tant qu'ancien président de Tempo Territorial (2008-2017), il observe cette déformation en précisant qu'il ne peut qu'émettre un avis pour le cas des Bureau des Temps français. Il est clair que le cadre originel des politiques temporelles défini par la loi Turco en 2000 (Annexe 6) stipulait précisément que les politiques temporelles avaient une vocation sociale. L'objectif principal des politiques temporelles était défini comme suit, dans l'Alinéa 1 :

« Objectif : encourager un meilleur emploi du temps à des fins sociales et développer la solidarité sociale. » (Loi Turco, cité par Hervé, 2001, p.63)

Si à Poitiers, on décrit un dévoiement immédiat des politiques temporelles vers les objectifs économiques, les autres responsables des *Bureaux des Temps* français et espagnols, décrivent un détournement à partir de l'année 2008. Alors que la crise financière des « subprimes » assèche les ressources budgétaires de l'Etat et des collectivités, les *BdT* de Rennes, Lyon et Barcelone opèrent tous trois un tournant allant du social vers l'économique, à partir de 2009.

A Barcelone, le tournant semble s'opérer de façon un peu plus tardive qu'à Rennes et Lyon. Entre 2004 et 2015, le Bureau des Temps était rattaché au département de droit social de la ville de Barcelone. Puis, comme nous l'indique Carme Carrera Escuder :

« En 2015, le nouveau gouvernement a dit « non, non, on va aller à l'économie ». (Directrice du Bureau des Temps de Barcelone, à Strasbourg, le 10 novembre 2019).

En France, nos enquêtes indiquent qu'à partir de 2009, les municipalités se soucient plus fortement de la pertinence économique des politiques temporelles. Ainsi, à Lyon, en l'absence de réel portage politique, le Bureau des Temps se transforme en « Mission Temps et Services Innovants » et devient de manière informelle, le Bureau de conseil en mobilité du Grand Lyon. La Mission Temps déploie un réseau d'espaces de coworking dans l'agglomération, développe des plateformes de covoiturage, de nouveaux services en gare, en veillant que ces initiatives bénéficient bien au tissu économique de la ville.

A Rennes, à peu près le même schéma peut être observé. Avant 2009, le *BdT* était rattaché à la délégation « égalité Femme-Homme ». Par la suite, même si le portage politique reste important par rapport à la question des inégalités, les politiques temporelles deviennent nettement plus axées vers la thématique de l'amélioration des mobilités. D'après nos enquêtés, l'action Hyperpointe de 2014 est la résultante emblématique du tournant « économique » opéré par le *BdT* et plus généralement par les politiques temporelles françaises. De plus, l'évaluation *ex post* du décalage des horaires de cours à l'Université de Rennes 2 a permis d'évaluer l'utilité socio-économique de la politique temporelle (Briand et al, 2017) et répondre au manque d'évaluation socio-économique qu'on reprochait précédemment aux *BdT* (Munch, 2014). Ici, en changeant les horaires de l'Université, les usagers ne circulent plus dans des rames bondées : on constate une diminution du taux de charge de 17 % de la ligne de métro à l'hyperpointe à Rennes. De plus, les transporteurs économisent de l'argent en stabilisant leur offre de transport aux périodes les plus chargées : 12 millions d'euros d'investissement sont épargnés, soit l'achat de trois rames supplémentaires évité à Rennes.

Catherine Dameron, chargée de mission, puis responsable du Bureau des Temps de Rennes de 2008 à 2021, nous explique ce qui a justifié ce tournant économique au sein du *BdT*. Elle nous explique pourquoi il a fallu passer d'un Bureau qui organisait des concerts entre midi et deux pour créer du lien social, à une structure qui allait améliorer les mobilités et ainsi créer de la richesse.

« En fait, il y a eu une période. Là encore, je n'étais pas là, mais le regard que j'ai dessus,

c'est à mon avis, la période la plus critique pour le Bureau des Temps de Rennes. C'était une période où on cherche à faire des économies quelque part dans les collectivités. Est-ce que c'est la fin du mandat d'Edmond Hervé, c'est la fin du projet européen qui avait quand même très fortement subventionné le bureau des temps, est-ce que c'est un manque de preuves suffisamment probantes de l'intérêt d'un bureau des temps dans la collectivité ?

Je ne sais pas. J'ai pas précisé toutes les actions qu'on avait menées. On en a mené d'autres. Fait les concerts de midi, les trucs. Il y a eu plein d'autres choses qui ont été faites dans les premières années du bureau des temps. Mais je pense que dans une logique un peu managériale, comptable, que certains pouvaient avoir à la collectivité, ce n'était peut-être pas suffisant. C'est pour ça qu'il a fallu un peu réorienter l'action du Bureau des Temps. » (Responsable du Bureau des Temps de Rennes, en visioconférence, 11 mai 2021).

A la lecture de ces discours décrivant un tournant de la rigueur dans les collectivités locales, on peut néanmoins se questionner sur leur actualité en 2022. On peut se demander si ces modalités d'actions locales ne sont pas aujourd'hui en train d'être délicatement remises en question à certains endroits, notamment au niveau des politiques de mobilités ralenties (Munch et Zachariou, 2021). Est-ce qu'on passerait petit à petit d'un modèle du toujours « plus vite, moins cher » à « moins vite, plus près » (Crozet, 2018, p.49 et 64) ?

En tout cas, on peut légitimement penser que ces deux modèles sont aujourd'hui en tension, le premier étant toujours bien présent et dominant, le second s'exprimant sans doute dans quelques sphères de la vie publique et sociale. A Rennes, par exemple, notre enquêtée nous indique, qu'après la politique de gestion de la demande de transport avec le décalage des horaires de cours, ils vont finalement augmenter l'offre de métro et faire passer des rames toutes les minutes ! Dans les discussions en interne dans la Métropole, elle indique pourtant que de nombreux collègues trouvaient que « *cela réduisait trop le temps d'attente, que ça faisait aucun temps mort, temps vide dans le transport* ». Mais comme elle le précise très justement en lien à de nombreux ouvrages sur la question (Castells, 1996 ; Guy, 2018), « *On (la collectivité) a vocation à absorber toujours plus de flux* ».

Ce dont elle nous parle avec une grande précision, ce sont les préceptes de la ville fonctionnelle (Choay, 1965). Si la ville doit fonctionner, c'est pour faire circuler le plus de capitaux, de biens et de personnes en son sein et aussi entre les différentes villes d'un réseau mondialisé (Harvey, 1989). Plus ces entités circulent rapidement, plus la masse monétaire en mouvement est conséquente (Simmel [1900], Marx [1867]).

Les tensions entre les partisans d'un métro toutes les minutes et ceux qui défendent le ménagement des temps morts en ville résonnent avec les tensions à l'œuvre entre différents modèles d'aménagements de l'espace. On pourrait, d'un côté, décrire les modèles de la *ville fonctionnelle* favorisant la vitesse, la richesse économique et une certaine forme d'anonymat, et de l'autre les modèles d'une *ville conviviale* favorisant la halte, la richesse temporelle et les interactions dans l'espace public.

De l'expansion des libertés individuelles à la liberté de choisir ses contraintes collectives ?

Les objectifs parfois antagonistes des politiques temporelles révèlent des tensions au niveau de modèles d'aménagement concurrents, mais aussi plus largement au niveau de modèles de société qui s'opposent.

A l'échelle de la gestion urbaine, on répond au problème posé par la ville fonctionnelle et circulatoire par plus de fonctionnement et de circulation. On répond par exemple au sentiment de manque de temps généré par l'attente du prochain métro, par une augmentation de l'offre de transport et des passages plus fréquents de nouvelles rames.

« *On ne peut pas résoudre un problème, disait Albert Einstein, avec le même mode de pensée que celui qui l'a généré¹⁸* ». 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

¹⁸ Cité dans: Bellon, A. et Robert, A.-C., 2020. « La Ve République en coma politique. » *Le Monde Diplomatique*, n° 793, Avril 2020, p.13.

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 ; d'avoir toujours plus de choix et de possibilité dans la façon d'agencer son temps, partout, tout le temps ?

En soulevant une question appliquée ici aux dimensions temporelles du vivre-ensemble, cela suscite à nouveau une question plus générale et quasi-séculaire de la philosophie politique (Guattari, 1989) : comment penser *a priori* une perte de liberté individuelle au nom d'une amélioration du bien-être collectif ?

Par rapport au positionnement de notre recherche sur la décélération des rythmes de vie et la transition écologique, on pourrait certainement reformuler la question ainsi : comment accepter individuellement d'avoir moins de richesses matérielles au profit collectif d'un meilleur bilan écologique et d'une meilleure qualité de vie, au sens d'un usage plus qualitatif du temps ? Dit autrement, comment accepter individuellement d'avoir moins de richesses matérielles au profit collectif d'un meilleur bilan écologique et d'une plus grande « prospérité temporelle » (Rinderspracher, 2002 ; Reisch, 2001), c'est-à-dire d'une meilleure qualité de vie ?

Le problème étant que l'individualisme est au cœur du projet démocratique, les contradictions internes aux modalités de l'action des politiques temporelles sont en fait des contradictions de rangs plus élevés, si on peut dire. C'est avant tout parce que les politiques temporelles s'insèrent dans le cadre de modèles démocratiques que ses contradictions apparaissent. Les politiques temporelles ne peuvent pas répondre à la perte d'autonomie temporelle et au sentiment de famine temporelle, parce qu'elles s'insèrent dans le cadre parfois un peu trop univoque de l'expansion de libertés promises par la démocratie. Ce résultat contre-intuitif se repère également lorsqu'on questionne les objectifs de transition écologique à l'aune de l'idéal démocratique et de la société de consommation dans laquelle nous baignons.

Comment transiter collectivement vers des modes de vie plus écologiques tout en offrant toujours plus fortement la possibilité de construire sa propre subjectivité individuelle ? Comment construire ensemble une *contrainte commune* tout en développant sa subjectivité individuelle ? La démocratie, plus que l'expansion des droits individuels jusqu'à l'au-delà, c'est la contrainte collective qu'on élabore et qu'on respecte collectivement. Ce n'est pas une imposition exogène, venue de nulle part. La démocratie c'est le choix d'une liberté contrainte (Villalba, 2021).

Si l'on revient à l'étude des *Bureaux des Temps*¹⁹, on peut essayer d'identifier pourquoi les politiques temporelles n'investissent pas le champ de la contrainte commune (et désirée ?) de ralentissement des rythmes de vie.

La décélération des rythmes de vie : un projet « personnel » plus que « politique » ?

Pour toutes les raisons exposées dans cette partie (l'adhésion à l'idéal démocratique, à la doxa économique, à la conception d'un temps à la discrétion de chaque individu), les *Bureaux des Temps* n'ont jamais orienté leurs actions par rapport à la décélération des rythmes de vie. De surcroît, quand on demande aux acteurs de s'exprimer plus nettement par rapport à la décélération (sujet abordé en fin d'entretien, si non exposé

¹⁹ Les sujets qui touchent des questions de philosophie politique n'ont pas pu être abordés autant que souhaités avec les responsables des Bureaux des Temps catalans et italiens, notamment à cause de la barrière de la langue.

spontanément par les enquêtés.e.s), on trouve des discours qui permettent de préciser pourquoi l'aspiration à la décélération n'est pas saisie par les politiques temporelles :

« Tout ce qui est fait historiquement dans le domaine des politiques temporelles, ce n'est pas contradictoire avec, effectivement, avec une dimension tout à fait nouvelle qui n'existait pas au début, pour reprendre ta formulation, c'est le désir de ralentissement lié à ce, comment dire... c'est ce changement sociétal vis-à-vis du bien-être. Ce qui me questionne encore, c'est que je pense que c'est quand même beaucoup pour du bien-être individuel, et que et que ça ne se traduit pas, par exemple, pas véritablement, par ce qui avait commencé à être institué par la Charte de la Parentalité des grandes entreprises sur, arrêter les réunions après 18 heures, etc... » (Ancien Directeur de l'Agence des Temps de Poitiers, en visioconférence, 20 avril 2021)

Il est difficile de retranscrire avec fidélité le message transmis par notre interviewé au cours de l'entretien. La discussion sur ce sujet s'étend pendant encore un long moment avec des exemples qui viennent illustrer son argument. Ici, il faut donc lire entre les lignes pour comprendre le discours. C'est sans doute à la limite méthodologique du traitement que l'on peut faire des *verbatim*. Mais c'est nécessaire pour comprendre un résultat de recherche qui a son importance et qui apparaît pourtant souvent plus en filigrane. Pour notre enquêté, le désir de ralentissement est un souhait qui relève de la gestion de la vie personnelle, d'un rapport intime au temps (Dobré, 2014). Lorsqu'il dit que le désir de ralentissement, c'est « beaucoup pour du bien-être individuel », il pense en parallèle que cela passe par une gestion individuelle de son bien-être temporel, par exemple au travers d'exercices de développement personnel, de yoga ou de méditation.

Il oppose alors le désir de ralentissement en tant que demande de relâchement exprimée par les individus, avec des attentes et des solutions qui pourraient être exprimées plus unanimement et donc collectivement satisfaites. C'est le cas de l'exemple mentionné avec la Charte de la Parentalité et l'interdiction des réunions après 18h qui conviendrait à l'ensemble du collectif de travail. On peut toutefois penser qu'il existe bien des populations, comme les cadres dirigeants, pour qui la Charte de la Parentalité ne serait pas souhaitables. On peut imaginer que certaines personnes aimeraient faire une réunion dans certaines situations urgentes au-delà 18h. Mais probablement qu'après-tout, la faire le lendemain matin ne va pas changer fondamentalement l'activité de la société, ni réduire les profits réalisés. Comme l'atteste cet exemple, l'aspiration à la décélération des rythmes peut bien être pensée collectivement, mais à la seule condition qu'elle n'obère pas le moteur collectif de la société : la croissance économique.

La directrice du Bureau des Temps de Rennes nous explique elle aussi qu'il est compliqué d'agir sur l'accélération ou la décélération des rythmes de vie, car ces derniers relèvent d'une gestion personnelle et non pas collective ou politique. D'un point de vue descriptif, pour elle, les rythmes de vie s'observent au travers des programmes d'activités des individus. La somme des rythmes de vie individuels donne des rythmes sociaux qui ont un impact fort sur le territoire. Par exemple, si les rythmes de vie et donc les programmes d'activités des citoyens sont massivement synchronisés autour de l'activité de travail et d'études, cela a pour conséquence d'induire de fortes congestions aux heures de pointe. Une problématique collective émerge alors à un niveau collectif à l'échelle de « rythmes de ville » (Drevon et Munch, 2020) : la population ne peut plus circuler correctement à certains moments de la journée.

Schématiquement, un rythme de vie individuel se mesure et se problématise au travers de l'intensité de ce dernier. D'une part, l'intensité d'un rythme de vie peut relever de mesures quantitatives et extérieures à la psychologie de l'individu (Hoffmann et al., 2022 ; Rosa, 2010 ; Levine, 2008). D'autre part, il peut être évalué à partir de mesures plus qualitatives et propres à la perception de l'individu (Geiger et al., 2021 ; Roxburgh, 2004 ; Garhammer 2002). Quantitativement, l'accélération du rythme de la vie quotidienne « peut être définie comme l'augmentation du nombre de phénomènes sociaux survenant au cours d'une seule unité de temps » (Rosa 2010, p. 87). Si le nombre d'activités augmente au cours de la journée alors que le temps total pour les accomplir reste inchangé (24 heures), l'activité devient plus dense, le temps est comprimé et le temps moyen alloué à chaque

tâche diminue. Le rythme de vie s'intensifie de façon mathématique. Cependant, au-delà de leur dimension mathématique, ces rythmes de vie resteront plus ou moins problématiques en fonction de la subjectivité des individus. Certes, si son emploi du temps est peu occupé ou dédié au *farniente*, il sera difficile de se déclarer comme étant débordé (Robinson et Godbey, 1999) ou comme manquant de temps (Perlow, 1999). Mais de l'autre côté de l'axe - pour ceux qui réalisent quantitativement beaucoup de tâches et d'activités au cours d'une même journée - l'évaluation peut fortement varier d'un individu à un autre. Catherine Dameron nous parle de ce rapport personnel et intime au temps :

« Dans la notion de rythmes de vie, il y a une dimension psychologique. Et donc soit les personnes qui cherchent au contraire à se préserver de l'intensité des rythmes de vie, de cette frénésie et de n'être plus à l'écoute de leurs rythmes ; soit au contraire de bénéficier de cette effervescence temporelle. Donc ça, c'est pas dans la juxtaposition des activités. C'est plus ta manière, toi, hyper individuel de, et ça, clairement, on n'a aucune connaissance globale de comment les gens se situent par rapport à ça, en tout cas à l'échelle locale.

Et ça, on le sait qu'en allant sur des interviews plus sociologiques et plus qualitatifs, qu'on va avoir cette diversité de ressenti face au temps et parce que le même programme d'activités peut être hyper oppressant pour quelqu'un qui va le vivre comme être débordé, etc. de devoir courir partout, etc. Et au contraire, trop calme pour un autre. Ça, c'est vraiment notre rapport individuel au temps, pour moi. » (Responsable du Bureau des Temps de Rennes, en visioconférence, 11 mai 2021)

Plus tard, à partir de cette analyse, elle se demande comment une collectivité pourrait répondre à un problème qui serait évalué de façon si différente selon les individus. Qu'est-ce qui justifierait qu'elle aille dans le sens de certaines catégories de population plutôt que d'autres ? Le rôle des *Bureaux des Temps* serait plus de permettre la coexistence de différentes aspirations relatives au temps :

« Ce désir de décélération ne concerne qu'une certaine catégorie de population, je ne suis pas sûr. Est-ce que c'est un truc de bobos ? C'est un truc de gens qui maîtrisent déjà leur temps. J'en sais rien. Mais il y a cette dimension hyper subjective du temps. Et sur laquelle, là, on n'a pas de connaissance. Je ne sais pas ce qui est majoritaire. Donc nous, collectivités, on va essayer de permettre la coexistence de ces différentes aspirations. Mais c'est-à-dire pas privilégier l'une plus que l'autre. (Responsable du Bureau des Temps de Rennes, en visioconférence, 11 mai 2021)

En tant que collectivité, on ne peut contraindre les gens dans leur rapport intime au temps, dans leur rapport à leur rythme de vie. Certains voudront décélérer, d'autres accélérer. Certains voudront accélérer à certains moments pour pouvoir mieux décélérer à d'autres, etc. Cette idée de liberté et d'autonomie temporelle est bien au cœur de la philosophie des politiques temporelles. C'est un élément de justification important pour Catherine Dameron. Pour elle, il est légitime qu'il n'y ait pas d'action politique (collective) allant dans le sens de la décélération des rythmes de vie.

Pourtant, il semble y avoir clairement un système politico-économique allant dans le sens de l'accélération des rythmes de vie (Rosa, 2010). De ce fait, on observe une tendance structurelle de raréfaction du temps et de famine temporelle (Crozet, 2018 ; Schor, 1992). Par conséquent, si on ne fait que donner plus de libertés rythmiques aux individus, à système socio-économique constant, l'accélération des rythmes de vie sera toujours favorisée. A l'inverse, tant que tout le monde ne décélèrera pas, il sera de plus en plus compliqué de décélérer pour les individus.

Pour les populations, envisager une décélération, semble possible à partir du moment où elle est collective, à partir du moment où les individus ne se sentent pas en perte de vitesse par rapport aux autres. C'est par exemple le cas lorsqu'il y a d'importantes chutes de neige, un confinement, une grève des transports... La puissance publique a indéniablement son rôle à jouer en actant diverses formes de décélération collective. L'intérêt de

notre recherche est donc aussi de rappeler qu'un ralentissement de nos rythmes de vie ne pourra s'opérer que si les représentants rompent avec la triade « croissance, innovation, accélération » (Rosa, 2010).

Par cette entrée, on comprend que la façon dont on évalue son propre rythme de vie est aussi lié aux rythmes des autres, aux représentations dominantes du bon tempo. Par conséquent, la façon dont la puissance publique modifie les normes temporelles influence nécessairement l'évaluation subjective de son propre rythme de vie (Haustein et al., 2018 ; Garhammer, 2002). Si tout le monde autour de moi passait ses week-ends à la bibliothèque, il est probable que je trouverais mon rythme de vie moins éreintant qu'actuellement, ayant le sentiment aujourd'hui d'être le seul à m'infliger cette peine – pour une recherche au demeurant très stimulante !

Au même titre qu'elle favorise l'accélération des rythmes de vie, la puissance publique pourrait décider de favoriser un apaisement relatif des rythmes de vie. Une politique temporelle pourrait relever de choix politiques au sens d'un choix normatif, au sens d'une vision du bon tempo pour le vivre ensemble. C'est bien ce que nous confirme Catherine Dameron, au fil de la discussion. Elle souhaite mesurer ses propos quant à la priorité du respect d'un rapport intime au temps. A certains endroits de leur politique temporelle, le *BdT* rennais opère bien des « choix de société ». Dans une vision normative, ils limitent clairement les « libertés temporelles » de leurs administrés, à certains moments :

« J'aurais dû y penser tout à l'heure quand je disais que c'est quand même le rôle du politique de préserver certains rythmes de vie sur notre territoire. A Rennes, on a la tradition, de ne pas ouvrir les commerces le dimanche, ça, ça, je le sais. Ça renvoie quand même à une posture qui est de freiner sur cette marchandisation du temps et la nécessité de garder des marqueurs temporels, des rythmes de ruptures. Garder le dimanche comme un temps à part. » (Responsable du Bureau des Temps de Rennes, en visioconférence, 11 mai 2021)

Néanmoins, pour le *BdT* rennais, la fermeture des commerces le dimanche ne vise pas à empêcher l'accélération des rythmes de vie. Encore une fois, dans la lignée de la philosophie des politiques temporelles, elle cherche surtout à préserver des temps synchrones et des rythmes collectifs, où tout le monde peut se retrouver.

« Donc ça, oui, depuis 7 ans, on n'est pas vraiment sur les questions de décélération, mais sur l'idée de garder des rythmes collectifs, des propositions culturelles aussi. Ou, enfin qui font société, quoi ? Faire des temps partagés, des lieux partagés. Cet exemple des dimanches, c'est aussi justement l'idée de faire la fête afin de faire société. C'est exagéré, mais de sentir le collectif, de se sentir partie prenante dans une communauté, dans un territoire ou autre. » (Responsable du Bureau des Temps de Rennes, en visioconférence, 11 mai 2021)

Même si c'est un impensé dans le cas présent, la synchronie des échanges et des relations sociales le dimanche est fortement associée à la notion de rythme de vie apaisé. D'un côté, préserver des rythmes qui font société, qui permettent de vivre ensemble sont des caractéristiques temporelles qui permettent de ne pas trop accélérer. Et de l'autre côté, ralentir à certains moments peut devenir une condition nécessaire pour préserver la possibilité de relations conviviales et le vivre ensemble (Munch et al, 2020).

Pour nos enquêtés, qu'est-ce qui pourrait justifier une politique de ralentissement des rythmes de vie ?

Ralentir : préserver le temps du débat public et le temps de l'enfant

Les représentants des *Bureaux des Temps* interviewés ont majoritairement indiqué que l'aspiration à la décélération n'était pas une demande émergente lors des échanges avec les habitants. Pour eux, c'est aussi une façon de justifier pourquoi la décélération n'entre pas dans le champ des politiques temporelles.

Certains *Bureaux des Temps*, Strasbourg, Lyon, Bolzano et Barcelone ont néanmoins signalé que ce sujet apparaissait par rapport à des enjeux précis ou pour une catégorie de population particulière. Leurs remarques ouvrent des pistes pour situer plus précisément l'action publique en face du désir de décélération.

A Strasbourg, pour Marina Lafay, le manque de temps soulève un problème car il empêche d'être actif dans la participation citoyenne :

*« Dans les conseils de quartier où les réunions participatives à la Ville, on a une surreprésentation de retraités et une sous-représentation de jeunes parents notamment jeunes actifs. Le travail, ça pourrait être, donc oui, sur le manque de temps des jeunes parents et particulièrement des jeunes mères actives pour la participation citoyenne. »
(Responsable de la Mission des Temps de Strasbourg, Strasbourg, le 1^{er} février 2020)*

A Barcelone, pour la responsable du *Bureau des Temps*, le manque de temps révèle des enjeux par rapports aux enfants, plus précisément par rapport aux jeunes adolescents. C'est lorsque je lui demande comment ils procèdent pour recueillir les besoins des habitants qu'elle me parle de résultats d'enquêtes auprès de jeunes de 10 à 12 ans.

« Maintenant, il y a eu une étude qu'on a faite à différents enfants...Et les conclusions, c'était que les enfants disaient " je n'ai pas le temps".

- C'était un questionnaire ?

- Oui. Et ils sont toujours occupés, parce qu'ils ont l'école, après, il y a les extrascolaires, il y en a qui vont faire du sport, de la musique, et ils arrivent chez eux à 21 heures, par exemple. » (Responsable du Bureau des Temps de Barcelone, Strasbourg, le 10 novembre 2019)

4 000 garçons et filles de CM2 et 6ème des dix quartiers de la ville de Barcelone ont répondu à une enquête (Children's Worlds) sur le niveau de satisfaction par rapport à leur vie. On leur a notamment demandé s'ils s'estimaient plutôt satisfaits par rapport à 15 aspects de leur vie quotidienne (Figure 56). L'item pour lequel il se sentent le moins satisfaits est celui concernant le temps libre. Plus de la moitié des enfants interrogés déclarent ne pas être satisfaits de la quantité de temps libre dont ils disposent. Ils voudraient plus de temps pour jouer et être avec leurs ami.e.s. Les résultats observés à l'échelle de ces jeunes adolescent.e.s catalan.e.s confirment les résultats d'enquêtes au niveau des aspirations des adultes des pays développés (Descarrega et Moati, 2016). Quelle que soit l'origine des adultes enquêtés, les aspirations remportant le plus de suffrages sont aussi celles faisant le vœu de plus de temps pour soi.

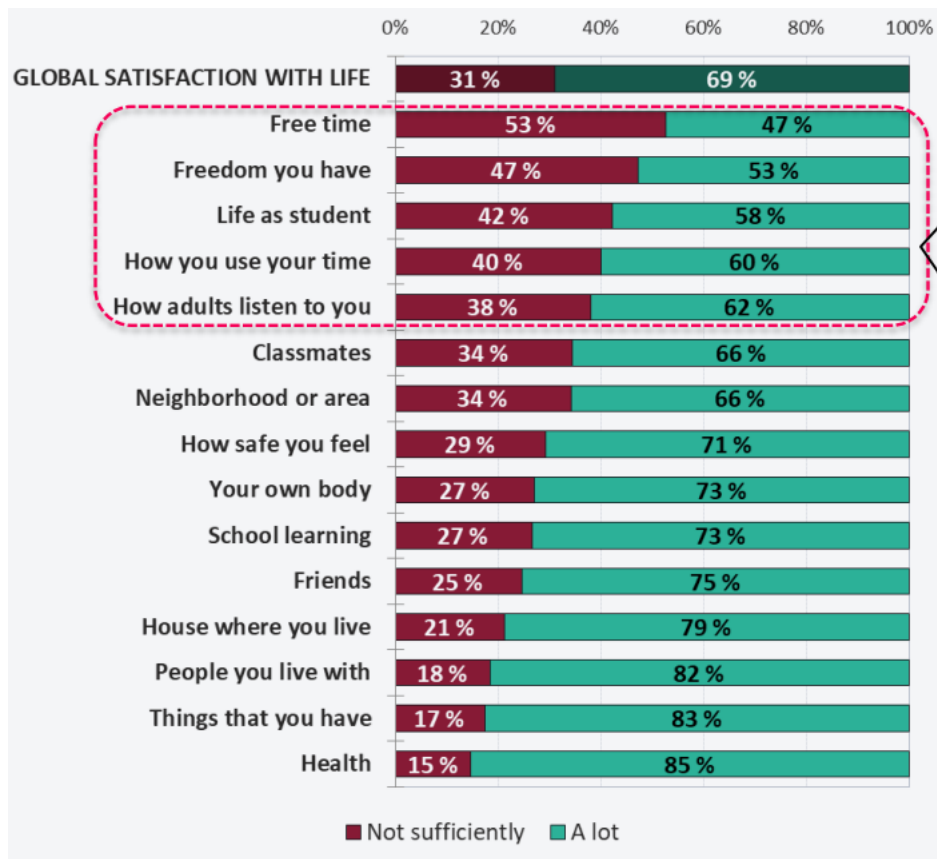


Figure 46 : Niveaux de satisfaction des garçons et des filles âgées de 10 à 12 ans, à l'égard de 15 aspects de la vie.
Source : Enquesta de Benestar Subjectiu de la Infància a Barcelona (EBSIB). 2017 Ajuntament de Barcelona.

A Bolzano, dans le Nord de l'Italie, Sabina Scola pointe le même enjeu par rapport au manque de temps libre pour les enfants. Les enfants sont très tôt éduqués pour être les plus rapides, les plus occupés :

« Les enfants sont trop organisés maintenant, ils font trop de choses. Les parents doivent travailler, les enfants aussi, et jusqu'à tard, puis ils ont le tennis et la natation. C'est une éducation pour être toujours plus rapide. Ils n'ont pas de temps libre pour ne rien faire.

Nous sommes... eh bien, nous sommes comme ça parce que nous avons eu une éducation. Et si votre éducation vous dit que vous devez toujours faire quelque chose si vite, alors vous devez courir ici, et partir d'ici et des trucs comme ça. Ensuite, vous avez une structure en tête. Et tu ne peux pas dire oui, je ne fais rien aujourd'hui. Ou je prends un train au lieu d'un avion. Cela vient de l'éducation. » (Responsable du Bureau des Temps de Bolzano, Strasbourg, le 10 novembre 2019, traduit de l'allemand)

Par la suite, elle distingue la réflexion relative aux enfants de la problématique pour les adultes. Selon elle, pour les adultes, le sentiment de manque de temps interroge quant à l'autonomie dont les adultes disposent pour organiser leur temps à leur guise. On rejoint ici la quête d'autonomie temporelle chère aux politiques temporelles. Pour les enfants, la piste de la décélération paraît plus pertinente, puisque ceux-ci ne sont, par définition, pas libres de l'organisation de leur temps. A l'inverse des adultes, pour les enfants, cela n'a pas de sens de penser leur autonomie temporelle pour solutionner leur sentiment de manque de temps. S'ils sont contraints à une accélération néfaste de leur rythme de vie, on pourrait tout à fait leur « administrer » une décélération que l'on estime bénéfique pour leur rythme de vie. Elle reste cependant prudente et volontairement évasive sur la façon dont une collectivité pourrait « administrer » une décélération aux enfants :

« C'est un problème pour la ville... Réfléchir, je veux dire, une fois qu'on a expliqué cette réalité, c'est aussi un autre problème à résoudre. Nous devons être très pragmatiques. Nous ne pouvons pas aller voir les gens et leur dire, eh bien, vous êtes trop rapide, vous devez être un peu plus lent. Non, ça ne marche pas. Non, il faut faire des projets. » (Responsable du

L'accélération des rythmes de vie des enfants semble aussi être un enjeu en France. Lucie Verchère, à Lyon, en nous faisant part de son expérience personnelle s'exclame :

« Moi, je suis effarée quand je vois le rythme de vie des enfants et la multi activité que leur font vivre leurs parents. C'est du grand n'importe quoi ! Après, les parents crient qu'ils sont enfermés dans cette multi-activité, que les choses, qu'ils ont plus le temps. Mais ils reproduisent la même chose sur leurs enfants. Je trouve qu'on est en train de fabriquer une génération future, névrosée. » (Responsable de la Mission des Temps de Lyon, en visioconférence, le 28 janvier 2021)

Notons que dans le cadre de l'entretien semi-directif (grille d'entretien en Annexe 1), le sujet des enfants ne faisait pas partie des thématiques retenues. Le fait que nombre d'enquêtées l'ait abordé en toute spontanéité est un résultat d'autant plus révélateur.

2.4.4. Conclusion de la partie 2.4

L'étude de la façon dont les *Bureaux des Temps* orientent leurs actions et justifient leurs objectifs confirme qu'ils ne cherchent pas directement à favoriser la transition écologique ou la décélération des rythmes de vie.

Les politiques temporelles visent une meilleure maîtrise des temps individuels et collectifs, l'objectif étant de rendre optimale l'articulation entre les différents temps sociaux, (temps de travail, temps familial, temps libre) et les temps de la ville (horaires des services publics, des transports, et plus généralement des usages et pratiques dans l'espace urbain).

Historiquement, on note que cette recherche d'une meilleure articulation des temps peut se déployer de deux manières.

- 1) D'une part, elle se déploie par des objectifs de régulation de l'ordre temporel, c'est-à-dire par la régulation des horaires émanant des prescripteurs de temps (grossoirement les horaires de travail, des écoles, des services, des commerces). Il s'agit de contrecarrer directement les désagréments issus d'une telle (non) coordination des horaires en les réajustant. Ce type d'action décrit dans la première partie de résultats représente une part de plus en plus faible du champ d'action des politiques temporelles. Elle peut concerner des changements d'horaires au niveau des générateurs de rythmes publics (école, université, personnel des administrations). Dans ce cas de figure, on relève de nombreux succès dont les plus emblématiques à Rennes, avec le décalage des horaires de cours à l'université pour décharger le métro à l'heure de pointe et le passage aux horaires de journée pour les personnels de nettoyage de la municipalité. En revanche, quasiment toutes les tentatives auprès des employeurs privés se sont terminées par des échecs ou des abandons.
- 2) D'autre part, les politiques temporelles adaptent les horaires des services publics pour permettre aux individus de disposer de plus de marges de manœuvre dans l'organisation de leur programme d'activités, précisément parce qu'il est très compliqué d'agir sur les prescripteurs de temps, en particulier avec les entreprises privées. On pensera par exemple, aux premières ouvertures de crèches aux horaires atypiques et étendus à l'initiative des *Bureaux des Temps* français. Pour Dominique Royoux, figure emblématique des politiques temporelles en France, cela correspond à un accompagnement des mutations sociétales et à une meilleure imbrication des logiques horaires des prescripteurs du temps avec les attentes individuelles exprimées sur le territoire. A ce titre, il est important de garder en mémoire que les *BdT* français ont émergé au moment de la loi sur les 35 heures. Ils ont été soutenus par l'exécutif national en vue d'adapter les temps des villes aux changements organisationnels du travail.

La mission des *Bureaux des Temps* est ambivalente. Ils cherchent à adapter les rythmes urbains aux mutations dictées par les rythmes de l'entreprise, en même temps qu'ils visent à répondre aux attentes des citoyens dans leur souhait d'une plus grande autonomie dans la maîtrise de leur temps. Au regard de l'aspiration à la décélération des rythmes de vie et des impératifs de ralentissement liés au réchauffement climatique, dans la dernière partie de résultats, nous avons discuté des limites et des contradictions que soulève ce double objectif. Notre analyse s'est concentrée sur l'objectif d'une plus grande autonomie temporelle pour les citoyens. Cet objectif est fréquemment synthétisé dans le concept de « Droit au Temps » défendu par les politiques temporelles.

Nous avons montré que dans les sociétés occidentales, les supposés gains d'autonomie temporelle offerts par les *Bureaux des Temps* seront surtout réinvestis aux bénéfices de la croissance économique et des activités de production et pas nécessairement au service du bien-être des individus. C'est ce qu'atteste le cercle vicieux dessiné par l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches qui favorise les horaires de travail extensibles, plus qu'il produit un gain net de qualité de vie à long terme.

Dans les objectifs poursuivis par les *BdT*, il y a donc une contradiction interne. Contradiction entre les promesses d'émancipation temporelle pour les individus et un modèle d'action locale qui s'insère complètement dans le paradigme de la croissance économique, de l'accélération et donc d'aliénation et de famine temporelle (Rosa, 2010) pour les populations.

Comme le rappellent les responsables des *Bureaux des Temps* enquêtés, d'un point de vue institutionnel, dans les politiques locales, l'aspiration à décélération reste complètement absente du discours depuis 20 ans, parce que l'axe majeur des politiques locales repose sur l'économie : créer de l'emploi, de la croissance. « *On (collectivité) a vocation à absorber toujours plus de flux* » (*BdT* de Rennes).

A l'échelle des structures socioéconomiques, les *BdT* ne peuvent donner accès aux individus à une réelle autonomisation temporelle, car ils adhèrent à la doxa économique, aux maximes du type « le temps c'est de l'argent », « il faut aller plus vite ». De plus, au niveau de la lecture des attentes des individus, les *Bureaux des Temps* adoptent une grille proche de l'économie néoclassique : le temps est un bien privé. S'il y a un problème temporel qui se pose pour les individus, le seul levier actionnable par la collectivité est d'offrir plus de choix, plus de possibilités, plus de libertés apparentes dans l'agencement de leur temps. Il est inenvisageable d'imposer de nouvelles contraintes temporelles et encore moins une décélération forcée aux individus.

Ainsi, malgré l'impasse conceptuelle à laquelle les politiques temporelles se trouvent confrontées, dans le discours des *Bureaux des Temps*, « autonomisation temporelle des individus » et « adaptation aux rythmes économiques accélérationnistes » semblent conciliables. A l'inverse, en termes de positionnement et d'utilité de l'action publique, les *BdT* estiment que la décélération des rythmes de vie ne peut pas relever de l'ordre du politique.

Pour les *Bureaux des Temps* enquêtés, le désir de ralentissement est un souhait qui relève de la gestion de la vie personnelle (Dobré, 2014), d'un rapport intime au temps. Le désir de ralentissement, c'est « beaucoup pour du bien-être individuel ». Cela passe par une gestion individuelle de son bien-être temporel. Mais comment penser l'accès à ce bien-être temporel par la seule entrée de l'autonomisation temporelle, par l'élargissement des horaires et la flexibilisation des temps ? Dit autrement, si les individus déclarent manquer de « temps pour soi », comment faire du yoga ou toute autre activité pour soi, si on est pris par des rythmes de vie qui ne cessent structurellement de s'accélérer ? Comment les seules marges de manœuvre supplémentaires données aux individus pourraient suffire pour se dégager d'agendas mécaniquement toujours plus cadencés (Crozet, 2018 ; Schor, 1992) ? De surcroît, les solutions faisant peser la gestion de l'accélération et de la décélération des rythmes sur la seule responsabilité personnelle ne font que renforcer le problème. C'est le *work and spend cycle* théorisé par Schor en 1992.

En donnant la possibilité apparente aux individus de régler leur problème temporel par leur propre soin, les politiques temporelles se font les amortisseurs des externalités négatives produites par l'accélération des

rythmes de vie. Elles ne font que traiter les symptômes du problème et non la cause. Et en ce sens, elles peuvent entretenir les symptômes et faire de l'accélération des rythmes de vie, une maladie chronique, pour reprendre la métaphore médicale.

De la même façon qu'avec l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches, faire du yoga pour pallier le stress et les rythmes de vies trop élevés autorise justement des rythmes de vie toujours plus intenses et potentiellement problématiques. Si les crèches n'avaient pas d'horaires étendus, peut-être que les entreprises seraient obligées de proposer des horaires plus commodes à leurs employés-parents ? Si le yoga ne faisait pas maintenant parti de l'hygiène quotidienne de millions de travailleurs harassés et avachis, peut-être que les travailleurs en question supporteraient moins bien leurs conditions de travail, forçant ainsi les managers à octroyer plus de pauses ?

En donnant plus de libertés aux individus pour s'arranger face à un système temporel dépolitisé et indiscuté, on donne toujours plus de libertés et de force au système, et donc aux cortèges de désagréments qui l'accompagnent !

En tant qu'instance publique, les *Bureaux des Temps* proposent de « réguler » l'accélération des rythmes de vie en donnant plus de maîtrise et d'autonomie temporelle aux individus. Ils tentent de faire en sorte que les individus et les ménages maîtrisent avec le plus de finesse et de précision possible leurs agendas pour palier à d'éventuels problèmes. Pour comprendre cette logique, on peut tenter une analogie entre l'histoire de la régulation des vitesses de déplacement et l'histoire de la régulation des rythmes de vie. Par analogie, il est frappant de constater qu'avant que l'Etat ne légifère sur la régulation des vitesses de circulation autorisée en ville en 1962, le Code de la route pendant plus de 40 ans stipulait simplement que « le conducteur d'une automobile doit rester constamment maître de sa vitesse. »²⁰

Le commentaire pour justifier l'absence de seuil de vitesse est peu argumenté. Les positions des partisans d'une vitesse maximale et de la liberté des vitesses sont exposées de façon descriptive et font face aux partisans de la sécurité routière qui veulent réduire la mortalité, l'accidentalité et les blessures (Faugier, 2013). En l'absence de statistiques et d'éléments permettant d'objectiver la dangerosité de la vitesse sur la route, le politique s'abstient de favoriser un camp plutôt que l'autre. Il propose donc aux conducteurs d'assumer une forme de responsabilité collective de l'accidentalité routière sous couvert d'une plus grande maîtrise personnelle de leur vitesse.

Pour les *Bureaux des Temps*, la décélération des rythmes de vie n'est pas une piste politique envisageable aussi parce que l'aspiration à la décélération est très variable selon les populations. Les *BdT* interviewés ne sauraient la qualifier d'omniprésente dans leur territoire. A partir de ce constat, certains enquêtés se demandent comment une collectivité pourrait répondre à un problème qui serait évalué de façon si différente et intime selon les individus. Qu'est-ce qui justifierait qu'elle aille dans le sens de certaines catégories de population plutôt que d'autres ? Le rôle des *Bureaux des Temps* serait plus de permettre la coexistence de différentes aspirations relatives au temps.

On peut ainsi remettre en cause la philosophie originelle des *Bureaux des Temps*, selon laquelle ils ambitionnent de « construire des projets qui permettent de passer d'une négociation sociale à une conception sociétale des temps sur un territoire » (Bailly, Heurgon, 2001, p.55). On a parfois du mal à saisir la vision normative et le projet de société défendu par les politiques temporelles.

Le constat posé par les politiques temporelles paraît correct : en matière de temporalités, la somme des intérêts individuels ne converge pas vers l'intérêt général. Mais comme le précisait déjà René Kahn en 2007 « faute d'orientations théoriques claires définissant les objectifs visés et les variables intermédiaires de l'action entreprise, elles en sont souvent réduites à définir a priori l'intérêt général en matière de temporalités » (Kahn, 2007, p.244).

²⁰ art.8 du décret de 1921 ou du décret de 1922 (Code de la Route par Décret du 27 mai 1921)

Il ne s'agit certainement pas de fournir des réponses immédiates sur la conception sociétale d'une politique des temps en ville. Néanmoins, au nom de l'intérêt général, on pourrait sans doute attendre des *Bureaux des Temps* qu'ils osent soulever quelques questions, que cela soit au travers d'enquêtes ou d'expérimentations ? Est-il nécessaire d'aller toujours plus vite, partout, tout le temps ; d'avoir toujours plus de choix et de possibilité dans la façon d'agencer son temps, partout, tout le temps ?

Si on fait l'exercice théorique de répondre à cette question, cela suscite alors une question quasi-séculaire de la philosophie politique (Guattari, 1989). Elle intéresse aussi les politiques des temps : comment penser *a priori* une perte de liberté individuelle au nom d'une amélioration du bien-être collectif ? Comment penser des pertes de vitesse ou de flexibilités temporelles ressenties à l'échelle individuelle au nom d'une meilleure qualité de vie pour tou.te.s ? Peut-on admettre que l'on circule moins rapidement en ville, que l'on puisse accéder moins aisément à certains services que l'on fasse globalement moins de choses, au nom d'une plus grande « prospérité temporelle » (Reisch, 2001 ; Rinderspracher, 2002) pour tou.te.s ?

Face à ces inconnues, plusieurs responsables de *Bureaux des Temps* ont spontanément signalé qu'il était nécessaire d'imposer une *contrainte commune* de la décélération dans certains cas : lorsqu'on se préoccupe du bien-être des enfants.

A partir de résultats d'enquêtes déployées sur leurs terrains ou d'observations plus implicites, elles ont été plusieurs à se déclarer affolée de l'accélération des rythmes qu'imposent les adultes aux enfants. Face à cet enjeu pour les enfants et les jeunes adolescents (Barcelone), la réponse proposée par les politiques temporelles pourrait s'avérer différente de celle envisagée pour les adultes. D'un côté, le sentiment de manque de temps interroge par rapport à l'autonomie dont les adultes disposent pour organiser leur temps à leur guise. On rejoint ici la quête d'autonomie temporelle chère aux politiques temporelles. De l'autre côté pour les enfants, la piste de la décélération paraît plus pertinente, puisque ceux-ci ne sont par définition pas libres de l'organisation de leur temps.

Ces résultats sur l'accélération néfaste pour les enfants ouvrent des pistes de réflexion plus générales stimulantes. Ce serait donc en partie parce qu'en tant qu'adultes nous disposons de notre libre-arbitre et de notre autonomie que la puissance publique ne peut « contraindre » à la décélération. Par contre, semble émerger un constat assez communément partagé selon lequel trop d'accélération est néfaste pour le bien-être des enfants et des adolescents.

La prise de conscience des dangers de l'accélération des rythmes de vie pour les enfants pourrait être une première étape ; une première prise de conscience de l'opinion publique quant aux méfaits de l'accélération. Si le rapport que nous entretenons avec la vitesse relève d'une addiction comme certains neurologues (Griffiths, 2018) et géographes le soutiennent (Tranter et Tolley, 2020), alors une première étape peut effectivement consister à protéger les enfants des dérives d'une consommation excessive de vitesse.

Avec cette grille de compréhension renouvelée, on peut relire le problème de l'accélération en le considérant, non plus comme un problème personnel, mais comme un problème de « santé publique ». On admet bien à la fois que chacun règle son problème avec ses addictions, alcool, tabac etc. mais dans la limite de ce qui est tolérable pour la santé publique et le vivre ensemble. Et surtout, historiquement les premières lois visant à protéger les populations des dangers de telles ou telles pratiques ou consommation, s'appliquent toujours aux enfants en premier lieu : loi sur la réglementation du temps de travail, l'interdiction de consommation d'alcool, de tabac...

Par analogie, on peut donc imaginer que sur la frise de l'Histoire, nous nous situons à une période où la société commence à se rendre compte des dangers associés l'accélération « excessive » et « illimitée » des rythmes de vie. Si de premières mesures de régulation voient le jour auprès des populations mineures, il y a des chances pour qu'elles enclenchent de futures prérogatives appliquées au reste de la population.

Quel degré ou niveau de vitesse est suffisant, avant que des effets contre-productifs viennent contrebalancer les effets initiaux positifs recherchés (Illich, 2004 [1973a] ; [1973b]) ? De la même manière que l'alcool se consomme

avec modération, vitesse et flexibilité temporelle pour les individus peuvent être bénéfique jusqu'à un certain seuil de développement, avant de se retourner contre les individus et les collectifs qui en abuseraient. En conclusion, en promouvant un temps "suffisant" (Gorz, 2019 [1992]) et un rythme "adéquat", nous proposons de renouveler le cadre normatif et conceptuel de la « prospérité temporelle » : à l'inverse de la prospérité matérielle qui grâce à la vitesse permet d'accumuler toujours plus d'argent et de biens, la prospérité temporelle ce n'est pas avoir toujours plus de temps libre, de temps pour soi ou plus globalement de temps à consacrer aux activités qui nous importent...C'est avoir suffisamment de temps et cela passe contre intuitivement entre-autre par de vitesses modérés qui « empêchent » de consacrer toujours plus de temps pour de nouvelles opportunités. Voici peut-être une piste pour les politiques temporelles.

Encadré 3 : Fabrique Prospective de l'ANCT - prendre en compte les temporalités et les rythmes urbains dans les villes moyennes (2021 -2022)

Les Fabriques Prospectives (FP) sont une des offres de service de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Elles ont été lancées par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) en janvier 2018 afin d'appuyer le Gouvernement et les territoires dans la conception de politiques et de projets intégrant les transitions écologique, démographique, économique et de l'action publique.

En 2021, dans le cadre du programme « Action Cœur de Ville », l'ANCT lance une Fabrique Prospective sur la « prise en compte des temporalités et des rythmes urbains dans les villes moyennes ». Pour l'ANCT, « *le temps étant une composante essentielle de la qualité de la vie quotidienne de nos concitoyens et son absence de maîtrise un important facteur d'inégalités, l'organisation et la conciliation des temps procèdent de l'intérêt général* » (document du groupe de travail). De plus, un tel travail prospectif se justifie aux travers de trois grandes mutations qui renouvellent la question du temps et des rythmes de vie :

- La numérisation accrue de la société, qui renforce l'accélération et la désynchronisation des rythmes de vie en cours depuis plusieurs décennies déjà ;
- La prise de conscience du dérèglement des grands rythmes naturels, qui questionne les rythmes de vie actuels et la gestion de l'espace ;
- L'épidémie de la Covid-19, qui impacte l'espace-temps du quotidien.

Enfin, l'ANCT justifie son choix de travailler avec les villes moyennes par le fait que ces villes intermédiaires sont les parents pauvres des politiques de chrono-urbanisme. En effet, les politiques de chrono-urbanisme, ne concernent que, soit les petites villes (moins de 50 000 habitants dans les *Cittàslow*), soit les grandes villes (plus de 100 000 habitants pour les *Bureaux des Temps* et les *Grandes Villes Ralenties*). De toutes les catégories de communes, c'est dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants que les habitants déclarent avoir le moins de pression temporelle et de contraintes de conciliation (Gwiazdzinski, 2012). Ceci expliquant, potentiellement, pourquoi on se serait historiquement peu soucié de la question des rythmes de vie dans les villes moyennes.

La Fabrique Prospective est lancée à l'été 2021 avec quatre villes moyennes autour de trois principales questions (ces questionnements ne constituant pas une liste exhaustive des enjeux à traiter) :

- l'adaptation : les personnes âgées, qui ont des rythmes spécifiques, représentent une part plus importante de la population que dans les grandes villes²¹, et leur part dans la population ne devrait cesser de croître dans les prochaines décennies ; parallèlement, de nouvelles populations, notamment métropolitaines, aspirent à s'installer dans les villes moyennes pour changer de rythme, tout en gardant des attentes de rapidité. Les rythmes de vie et les attentes des habitants pourraient alors devenir de plus en plus divers. Dans ce contexte, comment adapter la ville à la diversification des rythmes de vie et à la demande de décélération, tout en réduisant les inégalités temporelles ?
- l'intensification : les villes moyennes sont très concernées par les enjeux de vacance immobilière, mais aussi de sobriété foncière, dans la perspective du « zéro artificialisation nette »²². Comment intensifier les usages des équipements et des espaces ?
- la mutabilité et la réversibilité : alors que les usages se transforment, que les ruptures de vie se multiplient (chômage, reconversion professionnelle, divorce, recompositions familiales, perte d'autonomie...) et que le changement climatique introduit de nouvelles incertitudes, comment rendre la ville mutable et réversible, capable d'évoluer au gré des besoins ? Comment mieux prendre en compte les rythmes de la nature dans la conception et la gestion de l'espace ?

²¹ <https://www.cairn.info/journal-retraite-et-societe1-2005-2-page-23.htm>

²² Objectif annoncé par le Gouvernement dans le cadre du Plan Biodiversité de 2018.

A partir des travaux du Comité de Pilotage de la Fabrique Prospective, 4 territoires sont retenus :

- Agglopolys, Communauté d'Agglomération de Blois ;
- Grand Cahors ;
- Grand Châtellerauld ;
- Colmar Agglomération.

A la fin 2022, la Fabrique Prospective (FP) doit permettre à chaque agglomération d'initier des expérimentations visant à mieux prendre en compte les temporalités et les rythmes urbains sur leur territoire. Dans un premier temps, cette démarche doit être bénéfique aux techniciens et aux élus des territoires retenus. Dans un second temps, elle correspond également à une démarche de capitalisation à l'échelle nationale. La FP permettra de redéployer certains enseignements observés sur les 4 territoires pilotes, sur l'ensemble du territoire national.

La Fabrique Prospective suit un calendrier en quatre temps (Figure 47). Au moment de la rédaction du présent rapport, les 2 premières étapes sont franchies.

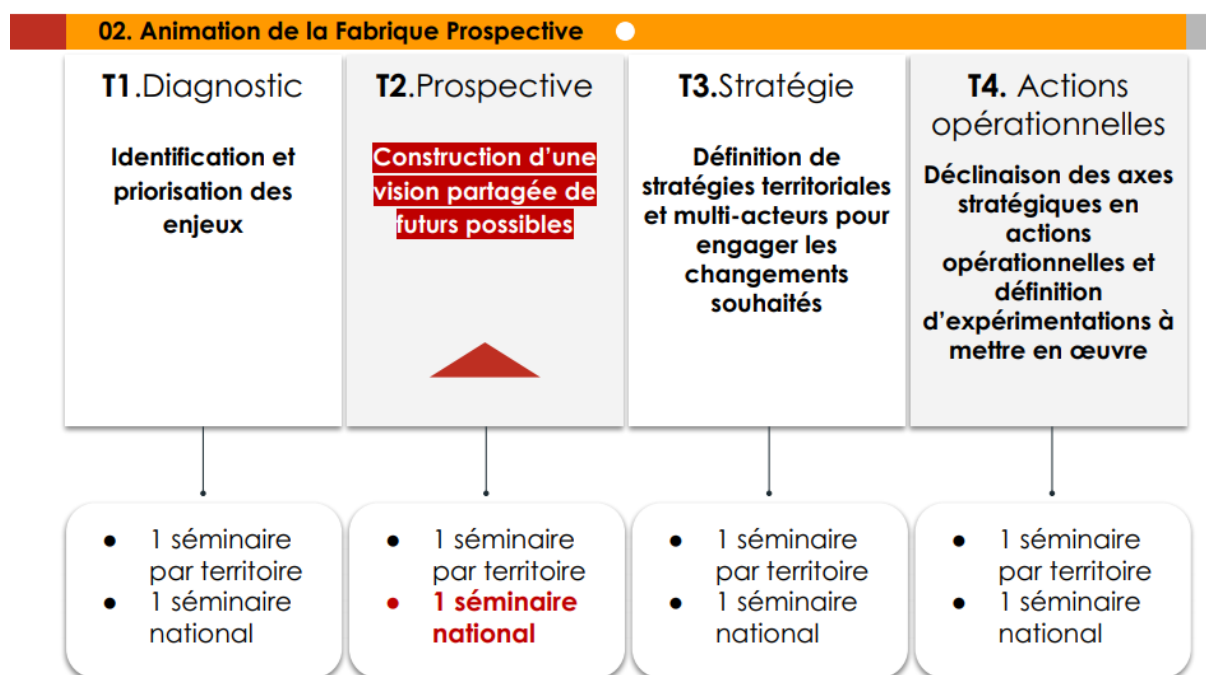


Figure 47 : Etapes de la Fabrique Prospective.

Source : Document de travail interne au groupe de la Fabrique Prospective.

A l'étape 1, dans chaque agglomération, les cabinets d'étude ont réalisé un entretien d'analyse des besoins avec les référents de la Fabrique Prospective (réfèrent technique et élu), ainsi qu'avec une dizaine d'acteurs et partenaires locaux. Il a pu s'agir de personnes qui travaillent au sein de l'intercommunalité (directeur de l'attractivité, du développement économique...), de dirigeants d'entreprises, de représentants d'associations ou encore d'experts (sociologues, géographes par exemple). En parallèle, les cabinets ont réalisé une analyse de documents cadres et d'études sélectionnés par l'intercommunalité. Ces entretiens et documents ont permis aux cabinets de dégager neuf ou dix enjeux autour des temporalités et des rythmes urbains qui se posent pour chacune des agglomérations. L'ensemble des enjeux sont présentés ci-dessous (Figure 48).

Conciliation et ralentissement des rythmes			
Les nouvelles organisations et rythmes du travail, une opportunité pour le territoire (BLOIS)	Ralentir ? (CHATEL)	Une ville au rythme des familles (CHATEL)	Des temps libres de qualité pour les salariés et les étudiants qui travaillent au sein des pôles périphériques (CAHORS)
La conciliation des temps professionnels et personnels pour les télétravailleurs (CAHORS)	Un ralentissement du rythme des habitants (COLMAR)		
La conciliation des temps professionnels et privés, le respect des rythmes pour des temps familiaux de qualité (BLOIS)			
La réduction du temps de travail et l'augmentation du temps libre (CAHORS)			

Le temps de la nature et des saisons		
La synchronisation du quotidien avec les rythmes de la nature et des saisons (BLOIS)	Une adaptation du nettoyage des espaces publics aux saisons, jours et heures d'affluence (COLMAR)	La végétalisation des espaces publics et du bâti : entre respiration, attractivité urbaine et durabilité (CAHORS)
Un rapprochement des habitants de la saisonnalité des productions agricoles, des végétaux et de la reproduction animale (COLMAR)		
L'adoption des rythmes naturels dans le cycle alimentaire, de la production à la consommation (CAHORS)		

Le temps du déplacement	
Un territoire propice aux mobilités actives, pour ralentir et se reconnecter au territoire (BLOIS)	Le choix du lieu de résidence pour réduire les déplacements et les rythmes de vie (COLMAR)
Un ralentissement des rythmes de déplacement par le développement du vélo et de la marche (CAHORS)	
Le temps du déplacement, un moment de qualité (CHATEL)	

Le rythme du tourisme	
L'étalement des flux touristiques dans le temps et sur le territoire (CAHORS)	Une économie du tourisme liée aux richesses du territoire et au ralentissement des rythmes (BLOIS)
Une réduction du tourisme de masse, surtout en hiver (COLMAR)	

Centralité et intensification des usages dans le temps			
Horaires d'ouverture des commerces, la clé de leur attractivité ? (CHATEL)	La polyfonctionnalité des équipements et des espaces publics pour intensifier les usages dans un temps élargi (BLOIS)	Vers une gestion globale de la nuit (COLMAR)	La requalification du centre-ville et des centres-bourgs pour des sociabilités renouvelées (BLOIS)
Une ville accueillante pour les actifs et non-actifs, à toutes les heures de la journée (BLOIS)	L'utilisation des équipements publics et des espaces vacants pour d'autres activités pendant les heures de fermeture (CAHORS)	Les temporalités nocturnes, quels espaces pour les développer ? (CHATEL)	
Une meilleure accessibilité spatiale et temporelle des services publics et des aménités urbaines (CAHORS)	Vers des usages pluriels des espaces et bâtiments dans le temps ? (CHATEL)		
Des services publics et des aménités urbaines accessibles à moins d'un quart d'heure sur l'ensemble de l'agglomération (COLMAR)			

Le temps des sociabilités et de l'inclusion		
Des rencontres intergénérationnelles encouragées (CHATEL)	Le temps du récit collectif (CHATEL)	Entre les territoires urbains et les territoires urbains d'Agglopolys, des complémentarités temporelles à renforcer (BLOIS)
Une adaptation du territoire au rythme des personnes âgées (COLMAR)	Des temps de sociabilité et de repos dans les espaces extérieurs, y compris en hiver (COLMAR)	
Des temps en commun pour des habitants aux modes de vie variés (CAHORS)		
La prise en compte des différents usagers et des inégalités temporelles dans la conception des politiques publiques (BLOIS)		
Place aux jeunes ! (CHATEL)		

Adaptation à court, moyen, long terme des territoires
L'adaptation des documents cadres et des projets à l'évolution des modes de vie et à la rapidité du changement climatique (COLMAR)

Figure 48 : Les enjeux suggérés par les communes.

Source : Document de travail interne au groupe de la Fabrique Prospective.

Par la suite, ces enjeux ont été rassemblés en 3 ou 4 grands récits par communes (Figure 49). Ces récits servent de base de travail pour la réflexion prospective et le déploiement futur des expérimentations sur les territoires en 2023.



La polyfonctionnalité des équipements et espaces	La synchronisation des rythmes sur la nature et les saisons	Les nouvelles sociabilités et l'accès pour tous aux fonctions essentielles
--	---	--



Un territoire apaisé grâce à des continuités plus fortes entre la ville centre et les villes périphériques	Des temps en commun et de qualité pour des habitants	Une meilleure accessibilité spatiale et temporelle des services et des aménités
--	--	---



Le temps du déplacement, un moment de qualité	Le temps du récit collectif	Place aux jeunes !	Ralentir ?
---	-----------------------------	--------------------	------------



Des rythmes de vie apaisés	Une alimentation locale et de saison	L'adaptation des projets à l'évolution des modes de vie
----------------------------	--------------------------------------	---

Figure 49 : Les grands récits guidant le travail prospectif pour chaque territoire.

Source : Document de travail interne au groupe de la Fabrique Prospective.

2.5. [Conclusion de la partie 2] Les politiques de chrono-urbanisme en Europe : rythmes de vie / vitesse des déplacements / écologie

Ce lot de recherche avait pour but de caractériser du point de vue des politiques locales ce à quoi ressemble ou pourrait ressembler des politiques d'aménagement et de mobilité qui intégreraient de façon plus ou moins explicite les aspirations à la décélération des rythmes de vie. L'enjeu d'une telle recherche se situe surtout au niveau du positionnement de ces politiques : de leur légitimation dans le discours public et de leur « placement » dans la société civile. A notre connaissance, il n'existe pas à proprement parler de telles politiques. Mais plutôt des politiques de chrono-urbanisme qui s'en rapprochent et qui, par leur étude combinée, pourraient permettre d'affiner et de dessiner les contours de PMD². Comment les politiques de chrono-urbanisme articulent-elles ou non des problèmes sociaux relatifs aux rythmes de vie, avec la vitesse des déplacements et la transition écologique ?

Nous avons retenu 3 terrains :

- 1) Les villes labélisées *Cittàslow* (moins de 50 000 habitants). Dans leurs annonces, elles font clairement de la lenteur et de la promotion de rythmes de vie apaisés, la principale entrée de leurs caractéristiques et de leur politique locale ;
- 2) Les *Grandes Villes Ralenties (GVR)*. Ce groupe de villes n'appartient pas à proprement parlé à un « réseau structuré ». Il rassemble des villes d'importances à minima régionale (plus de 100 000 habitants). Elles ont toutes en commun d'avoir déployé ou d'avoir comme projet de déployer la limitation généralisée de circulation à 30 km/h au sein de leur espace ;
- 3) Les villes possédant des *Bureaux des Temps (BdT)*. Ces collectivités locales positionnent quant à elles le curseur de leur politique d'aménagement de façon très claire au niveau d'un aménagement des rythmes urbains : on parle de *politiques temporelles*. L'objectif principal des politiques temporelles n'est pas focalisé sur la question de la lenteur ou de la rapidité des déplacements ou des activités. Ici, il s'agit plutôt de travailler sur l'articulation, la conciliation et la coordination des rythmes individuels avec les rythmes sociaux.

La problématique de cette partie s'appuie sur le fait que l'aspiration à la décélération des rythmes de vie et les politiques qui y sont associées (volet 1) sont rarement associées aux politiques de mobilité durable visant à réduire les vitesses de déplacement en ville (volet 2). Or, l'hypothèse centrale de notre recherche stipule justement que la coordination de ces deux versants de la décélération pourrait être bénéfique aux deux parties. Elle servirait aussi bien les intérêts des habitants, que les intérêts de la collectivité souhaitant diminuer l'impact écologique et énergétique global ; les objectifs des uns alimentant réciproquement les objectifs des autres. A ce titre, la participation citoyenne et les aspirations des habitants en termes d'usages du temps quotidien étaient étudiées dans le volet 3. La principale méthode retenue pour cette enquête internationale est celle de l'entretien semi-directif avec des responsables des politiques locales : élu.e.s, technicien.ne.s, expert.e.s.

2.5.1. La lenteur dans les *Cittàslow* : un état de fait, plus que le fruit d'une politique locale

Les 9 *Cittàslow* étudiées en Allemagne, France et Italie rendent compte d'une variété de dynamiques territoriales et de caractéristiques sociodémographiques. Les territoires enquêtés ont cependant tous en commun d'être de petites villes de 1200 à 21 000 habitants, relativement éloignées des pôles urbains. Elles perçoivent toutes l'adhésion au réseau *Cittàslow* comme un outil de marketing territorial et de mise en avant de la qualité de vie dans leur commune. Le corolaire est que pour la totalité des cas d'études, on peut difficilement recenser les moyens mobilisés pour adhérer à *Cittàslow*. L'adhésion à *Cittàslow* correspond bien souvent à un effet d'opportunité. De par leurs caractéristiques intrinsèques, ou des politiques d'aménagement antérieures, les communes répondent déjà au cahier des charges exigé par le label (Annexe 7) au moment de leur adhésion. Être

Cittàslow, c'est un état de fait plus que le fruit d'une quelconque politique de mobilité ou d'aménagement construite à dessein.

A l'inverse des autres terrains que nous étudierons par la suite, ici, il était donc difficile d'étudier une quelconque politique locale tournée vers le *Slow* ou vers d'autres aménagements temporels.

D'une certaine manière, on peut comprendre ce positionnement passif en termes d'action locale, comme faisant partie intégrante de la philosophie *Cittàslow* : faire du neuf avec de l'ancien. 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. Pour illustrer les contours frugaux de ce type d'action locale, on pourrait dire que les *Cittàslow* limitent l'accélération des rythmes de vie en ne construisant pas de nouvelles routes, pas plus qu'elles ne favoriseraient la décélération par la construction de pistes cyclables, par exemple. En ne faisant que très peu d'aménagements, extensions ou développement, les *Cittàslow* favorisent, de fait, la proximité spatiale et temporelle (synchronisation) entre les populations résidentes. Cet ancrage traditionaliste des *Cittàslow* s'est révélé présent dans toutes les communes enquêtées.

L'étude des *Cittàslow*, montre que ces villes ne répondent pas ou ne tentent pas de répondre aux aspirations à la décélération des rythmes de vie ; le discours porté par les élus n'est qu'une reconstruction *a posteriori* d'effets et de moyens de décélération qui sont des impensés dans la pratique quotidienne. Preuve en est, les enquêtes de terrain révèlent que la plupart du temps, les habitants rencontrés n'étaient pas au courant de l'existence de *Cittàslow* sur leur commune. Par ailleurs, *Cittàslow* n'est pas pensé comme une modalité de l'action locale construite en lien avec les aspirations des habitants et les mécanismes de démocratie participative. Les *Cittàslow* tentent de reconstruire *a posteriori* un discours qui légitime leur positionnement mais rien n'atteste dans les observations une quelconque influence par rapport à la situation dans d'autres petites bourgades. Difficile donc de penser les modalités de conceptions de PMD² à partir de l'unique étude des *Cittàslow* - à moins de proposer simplement aux urbains de déménager dans de plus petites villes !

2.5.2. 30 km/h en ville : tensions et antagonismes entre différents modèles d'aménagement

La diminution de la vitesse autorisée dans les grandes villes enquêtées constitue quant à elle une réelle politique de mobilité. Par rapport aux *Cittàslow*, on parle de politique aussi parce qu'on identifie clairement un avant, un après : une intention politique qui se concrétise matériellement dans l'espace urbain et dans la régulation des pratiques de mobilité.

Premièrement, notre étude valide l'hypothèse de recherche selon laquelle, la généralisation du 30 km/h en ville n'est pas pensée en lien avec l'aspiration à la décélération des rythmes de vie. Il y avait bien des éléments de justification se rapprochant d'améliorations propres à la qualité de vie, à la convivialité permise par la lenteur des déplacements, mais rien par rapport aux rythmes de vie. A notre connaissance, en Europe Occidentale, la politique de chrono-aménagement à Grenoble est la seule à avoir mobilisé les liens entre vitesses des déplacements, distances parcourues (périurbanisations), temps de parcours, et rythmes de vie (au sens des programmes d'activités et des modes de vie). Mais cette politique est aujourd'hui à l'arrêt, faute de volonté politique.

La quasi-totalité des arguments pour justifier l'intérêt du 30 km/h relèvent des méthodes quantitatives de l'évaluation socioéconomique : Sécurité ; Moins de pollution atmosphérique ; Moins de pollution sonore ; Effets indirects sur la pollution atmosphérique par la fluidification du trafic, homogénéisation des vitesses, amélioration de la compétitivité-vitesse des modes doux ; Faible coût économique ; Faibles pertes de temps. Les arguments qualitatifs qui pourraient saisir autrement les effets d'un ralentissement des rythmes de vie ont en fait assez peu de poids dans le discours - ou plutôt le calcul - de légitimation du 30 km/h.

Les gains de sécurité et la diminution de la pollution sont les principaux avantages du 30km/h mis en avant au cours de nos entretiens. Sur ce dernier point, il est intéressant de noter que la réduction de la pollution est un argument massivement repris, alors que toutes les études scientifiques montrent qu'on ne peut établir un lien

allant systématiquement en ce sens. Cet argument est donc repris, non pas tant parce qu'il s'appuie sur des constats, mais parce qu'il correspond bien aux représentations et aux valeurs adossés aux politiques de ralentissement : ce sont des politiques écologiques, la lenteur est bonne pour l'atmosphère. Ces modalités de justifications « idéologiques » jouent un rôle important dans le cadre des points de vue défendus par rapport au 30 km/h.

La généralisation du 30 km/h en ville réveille un débat sur la vitesse et la lenteur qui s'insère dans une discussion politique et idéologique bien plus large. Les positions sur les bienfaits de la vitesse ou de la lenteur révèlent souvent un positionnement paradigmatique qui, historiquement, sépare la gauche de la droite politique. Typiquement, elles révèlent un arbitrage, un poids dans la balance du calcul, soit en faveur de la sécurité des populations inemployées et fragiles (personnes âgées, enfants) soit en faveur de gains de temps donnés à ceux qui travaillent. En définitive, les arguments pour ou contre le ralentissement peuvent être rangés dans l'échiquier plus global de valeurs ou de champ d'idées qui s'opposent et qui réveillent souvent les passions.

2.5.3. Apaiser plutôt que ralentir ?

Cette tension est aussi présente dans la planification urbaine. La tension entre vitesse et lenteur est présente. Nous avons besoin de lenteur, nous la demandons, et nous l'aménageons. C'est visible dans les politiques d'humanisation et d'esthétisation de la ville (valorisation du patrimoine, piétonnisation...) qui relèvent d'une logique qualitative, et qui demandent du temps. Simultanément, les modes de vie sont de plus en plus rapides, et l'on réclame des moyens de transport rapides et réguliers, ainsi que des flux fluides. Or ces deux phénomènes se heurtent, et provoquent un décalage (Lipovetsky, 2006).

Face à ce décalage, cette tension entre le lent et le rapide, on remplace l'idée de « ralentissement » par l'idée d'« apaisement ». On parle de villes apaisées ou d'apaisement des circulations plutôt que de villes ralenties ou de décélérations. Ce vocable est très présent dans le discours des GVR et des organes d'Etat qui instituent les règles collectives de mise en place des 30 km/h. La notion d'apaisement, revenait par ailleurs aussi beaucoup en produit de sortie des propositions des Forums Citoyens, étudiés dans le chapitre suivant.

Ainsi au travers de la terminologie utilisée, on met plutôt en avant les effets du ralentissement : l'apaisement. L'acte de ralentissement est tu, caché, comme honteux. Dans la *ville fonctionnelle*, la notion de vitesse est forte, pour produire de la richesse, échanger, travailler, et en même temps, la question du développement durable et la nécessité de ralentir arrive en force. Si l'individu est schizophrène, la société et la ville aussi.

Pour certains auteurs, cette schizophrénie entre le lent et le rapide peut être comprise par le fait que la vitesse de l'automobile est apparue comme un objet magique, fétichisé. Historiquement, la route moderne a été considérée comme jouant un rôle dans le processus de démocratisation (Pelgrims, 2020). « *La route est une extension de chaque individu qui multiplie les possibilités et les moyens d'action dans tous les domaines sans les uniformiser, sans les normaliser* » (Hondermarcq, 1953, p.12).

Mais cette vision fétichisée des progrès permis par la vitesse commence probablement à s'estomper petit à petit (Munch et Zachariou, 2021). Durant les premières phases de modernité, les infrastructures routières et d'autres éléments de « génie » civil étaient célébrés comme des icônes glorieux, conçus avec soin, ornés, et situés de façon proéminente dans la ville, célébrant les promesses modernes de progrès. Les réseaux urbains étaient des fétiches urbains durant la première période de modernité, causant un émerveillement et une admiration obligatoires, parce qu'ils représentaient et soutenaient une idéologie de progrès. Les populations allaient applaudir l'ouverture d'un nouveau viaduc, d'un nouveau pont. L'échec ultérieur de cette idéologie de progrès a son parallèle dans leur disparition sous terre durant la période de haute modernité. Cet échec annonce sans doute un remaniement de la modernité dans des directions nouvelles. Kaïka et al. (2008) écrivent que « *le bas-ventre dystopique de la ville qui surgit de temps à autre sous la forme d'accumulation de déchets, d'eau sale, de pollution, de bruit ou de désintégration sociale, produit un contraste marqué avec la clarté de plus en plus organisée de l'environnement urbain. Ces contradictions deviennent aujourd'hui difficiles à concilier* ». Comment

faire cohabiter le reliquat d'un regard fétichisé sur la vitesse et le dégoût pour ses externalités dans un environnement toujours plus aseptisé ?

2.5.4. Les Bureaux des Temps : l'illusion du temps choisi

L'étude de la façon dont les *Bureaux des Temps* orientent leurs actions et justifient leurs objectifs confirme qu'ils ne cherchent pas directement à favoriser la transition écologique ou la décélération des rythmes de vie. Dans leurs actions, ils œuvrent nettement dans la recherche de conciliation entre différents paradoxes et contradictions temporelles.

Les politiques temporelles visent une meilleure maîtrise des temps individuels et collectifs. L'objectif est de rendre optimale l'articulation entre les différents temps sociaux, (temps de travail, temps familial, temps libre) et les temps de la ville (horaires des services publics, des transports, et plus généralement des usages et pratiques dans l'espace urbain).

Nous avons montré que dans les sociétés occidentales, les supposés gains d'autonomie temporelle offerts par les *Bureaux des Temps* seront surtout réinvestis aux bénéfices de la croissance économique et des activités de production et pas nécessairement au service du bien-être des individus. C'est ce qu'atteste le cercle vicieux dessiné par l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches qui favorise les horaires de travail extensibles, plus qu'il produit un gain net de qualité de vie à long terme pour les parents.

Dans les objectifs poursuivis par les BdT, il y a donc une contradiction interne. Contradiction entre les promesses d'émancipation temporelle pour les individus et un modèle d'action locale qui s'insère complètement dans le paradigme de la croissance économique, de l'accélération et donc d'aliénation et de famine temporelle (Rosa, 2010) pour les populations.

Ainsi, malgré l'impasse conceptuelle à laquelle les politiques temporelles se trouvent confrontées, dans le discours des Bureaux des Temps, « autonomisation temporelle des individus » et « adaptation aux rythmes économiques accélérationnistes » semblent conciliables. A l'inverse, en termes de positionnement et d'utilité de l'action publique, les BdT estiment que la décélération des rythmes de vie ne peut pas relever de l'ordre du politique.

Au sein des *Bureaux des Temps* enquêtés, le désir de ralentissement est un souhait qui relève de la gestion de la vie personnelle (Dobré, 2014), d'un rapport intime au temps. Le désir de ralentissement, c'est « beaucoup pour du bien-être individuel ». Cela passe par une gestion individuelle de son bien-être temporel ; par exemple au travers d'exercice de développement personnel ou encore de yoga ou de méditation. Mais comment les seules marges de manœuvre supplémentaires données aux individus pourraient suffire pour se dégager d'agendas mécaniquement toujours plus cadencés (Crozet, 2018 ; Schor, 1992) ? De surcroît, les solutions faisant peser la gestion de l'accélération et de la décélération des rythmes sur la seule responsabilité personnelle ne font que renforcer le problème. Cela induit un véritable cercle vicieux. En donnant la possibilité apparente aux individus de régler leur problème temporel par leur propre soin, les politiques temporelles se font les amortisseurs des externalités négatives produites par l'accélération des rythmes de vie. Comme, les Grandes Villes Ralenties, elles jouent le rôle d'une pommade, d'un pansement social. Elles ne font que traiter les symptômes du problème et non la cause. Et en ce sens, elles peuvent entretenir les symptômes et faire de l'accélération des rythmes de vie, une maladie chronique.

En donnant plus de libertés aux individus pour s'arranger face à un système temporel dépolitisé et indiscuté, on donne toujours plus de libertés et de force au système, et donc aux cortèges de désagrément qui l'accompagnent. Avant de formuler quelconques recommandations, concevoir des politiques de mobilité durable et ralentie demande de s'extraire de la psychologisation et de l'individualisation des problèmes temporels. Evidemment, nous ne sommes pas tous égaux face à l'usage que nous faisons de notre temps et aux degrés d'(in)satisfaction y étant associé. Mais les résultats ayant émergé dans cette recherche suggèrent de déplacer le curseur de la question de la variété des attentes individuelles, des inégalités individuelles, vers une dimension

plus collective et partagée du temps social. C'est probablement la seule manière de répondre de concert à la demande sociale pour une plus grande prospérité temporelle ainsi qu'aux objectifs collectifs de la transition écologique.

3. Lots 3 et 4 : De la mise en débat citoyenne de la décélération à l'élaboration de propositions politiques

Instances de délibérations citoyennes créées et imaginées par le Forum Vies Mobiles (FVM), les Forums Citoyens (FC) que nous avons observés ont été pensés comme des lieux de mise en débat de la mobilité et de la décélération des rythmes de vies ayant pour objectif de faire émerger des propositions citoyennes en la matière. Avant de montrer plus en détails comment la décélération y est prise en compte, il nous semble important d'en faire un récit circonstancié. Dans un premier temps, nous procéderons donc à la description des Forums Citoyens en tant qu'événements à part entière : qui y prend part ? comment se déroulent-ils ? Dans un second temps, il s'agira de resituer ou réinscrire ces FC dans le dispositif plus conséquent dans lesquels ils s'insèrent. Au-delà de leur préparation et de la communication qui les entourent, les FC contribuent au processus d'institutionnalisation politique du FVM. Enfin, dans un troisième et dernier temps, nous verrons comment la décélération des rythmes de vie, au cœur du projet PMD², est mise en débat, apparaît, disparaît, est reformulée tout au long des différentes étapes.

Précisons que nous avons procédé à un suivi au long cours des Forums Citoyens, du mois de septembre 2019 jusqu'au 8 février 2022, date de la présentation officielle et publique des propositions issues des FC. Nous avons pu ainsi prendre part à de nombreuses étapes. Nous avons commencé notre suivi peu avant la réalisation du prototype (c'est-à-dire le test grandeur nature d'un FC) en novembre 2019. De nombreux documents préparatoires nous ont été communiqués et nous ont permis de retracer les phases antérieures du dispositif. De plus nous avons réalisé plusieurs entretiens avec le FVM ou Missions Publiques (MP), l'agence « spécialisée en participation citoyenne »²³ en charge de l'animation des FC. Ces entretiens nous ont permis de retracer et compléter la genèse et le travail préparatoire autour des FC. Nous avons suivi le plus possible de rencontres autour du dispositif, toutes celles auxquelles le FVM nous a autorisés à participer. De fait, nous avons pu assister à une grande partie des interactions entre les différents acteurs et parties prenantes. Les éléments présentés ci-après sont donc issus d'observations ethnographiques *in situ*, d'entretiens, de lectures d'archives et de documents collectés et mis à disposition par les différents acteurs que nous avons rencontrés, en premier lieu le FVM lui-même.

3.1. Les Forums Citoyens (FC), des instances de mise en débat de la décélération des modes de vie

De juin à septembre 2021, nous avons participé, en tant qu'observateurs, à 4 Forums Citoyens (FC) (ou instances de délibération citoyennes) organisés et pilotés par Missions Publiques (MP) sur demande et financement du Forum Vies Mobiles (FVM). Missions Publiques est une agence « spécialisée en participation citoyenne »²⁴ qui a notamment gérer la conduite des débats et des échanges de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) en 2019-2020. Les 4 FC ont eu lieu :

- A Nantes (Loire Atlantique) du 11 au 13 juin ;
- A Paris du 17 au 19 juin ;
- A Saint-Dié-des-Vosges (Vosges) du 2 au 4 juillet ;
- A Hell Bourg (La Réunion) du 27 au 29 août.

Avant de présenter plus en détail le déroulement de ces FC, nous allons en rappeler les principaux participants et le rôle que chacun y joue.

²³ <http://missionspubliques.org/>

²⁴ <http://missionspubliques.org/>

3.1.1. Les parties prenantes

A chaque fois, les FC ont réuni de 28 à 30 participants sur deux jours et demi. La trentaine de citoyens est accompagnée d'autres parties prenantes, acteurs, animateurs ou observateurs des Forums Citoyens :

- le Forum Vies Mobiles, commanditaire qui présentent périodiquement certains éléments pendant les forums ;
- l'agence Missions Publiques (MP) avec une équipe de 7 personnes, dont 6 animateurs et une personne support qui anime et organise les débats ;
- les experts qui interviennent durant le second jour ;
- les observateurs extérieurs dont notre équipe de recherche fait partie.

Le rôle et la description de chacune des parties prenantes sont fournis en Annexe 11.

3.1.2. Le déroulement des forums in situ

Une fois les différentes parties prenantes introduites, il s'agit de présenter comment se déroule un FC tel qu'il a été conçu par le FVM en partenariat avec MP et ses autres prestataires. Nous avons identifié 3 principales phases qui peuvent être concomitantes :

- Le dévoilement ;
- L'acculturation ;
- L'élaboration des propositions et leurs sélections.

Ces différentes phases alternent au cours des deux jours et demi qui constituent les FC et prennent une place variable dans le dispositif. On notera que le dévoilement et l'acculturation prennent essentiellement place sur la première soirée et la journée suivante, alors que l'élaboration des propositions occupe l'essentiel du troisième jour.

Le déroulé précis agrémenté de photographies des différentes séquences de débats est disponible en Annexe 12.

3.2. Les forums citoyens : un processus délibératif au long cours

Les FC ne sont qu'une étape au sein d'un processus délibératif et citoyen. Il s'agit ici de retracer plus précisément les étapes qui les précèdent, de leur genèse et préparation, à leur issue, à savoir la diffusion et le portage des propositions auprès d'acteurs de la vie publique.

3.2.1. La genèse des FC : Un constat d'aspirations à la décélération qui fait écho à de nombreuses crises et une incapacité politique à les résoudre

La genèse des Forums Citoyens repose sur 3 ressorts qui ont été mis en avant par le FVM dans nos rencontres, au sein des FC eux-mêmes ou des différentes instances où le FVM est amené à le présenter et en discuter.

« Nous ne nous sommes jamais autant déplacé.e.s qu'aujourd'hui, et nous n'avons jamais effectué nos différentes activités dans tant d'endroits différents, et si distants. La mobilité est une source de liberté mais elle présente également des aspects négatifs : les déplacements quotidiens peuvent par exemple s'avérer pénibles, surtout lorsqu'ils sont contraints. Par ailleurs, les déplacements motorisés ont des impacts forts sur l'environnement.

Face à ces constats, le Forum Vies Mobiles a réalisé en 2015 une enquête consacrée aux aspirations d'habitant.e.s de 6 pays ainsi qu'à la place de leurs déplacements dans leurs modes de vie idéaux. Cette dernière a montré qu'une grande partie des Français.e.s souhaitaient ralentir leurs rythmes de vie, et vivre en proximité. Elle a également montré une inquiétude forte vis-à-vis du changement climatique. Par ailleurs, les politiques publiques de mobilité, notamment lorsqu'il s'agit de porter des politiques de décarbonation, ont tendance à être inefficaces ou injustes car elles méconnaissent les modes de vie et les aspirations des citoyens. La crise des Gilets Jaunes déclenchée par le projet de taxe carbone est

emblématique. Nous sommes convaincus que c'est aux citoyens de définir les objectifs des politiques à mettre en œuvre.

C'est dans ce contexte que le Forum Vies Mobiles a décidé de lancer un Forum Citoyen afin de débattre collectivement des modes de vie souhaités pour demain et formuler des propositions concrètes pour y parvenir. » Source : Site web du Forum Citoyen des Vies Mobiles

Des aspirations des ménages en termes de ralentissement et de proximité

Le premier pilier des FC est celui du constat d'aspirations des ménages quant à un double besoin de ralentissement et de proximité. Sur la base d'une enquête menée en 2015 dans 6 pays (France, Espagne, Japon, Allemagne, Etats-Unis, Turquie) en partenariat avec l'Obsoco, le FVM fait le constat qualitatif (60 entretiens) et quantitatif (questionnaires auprès de 12 000 ménages) de « la volonté de ralentir son rythme de vie. L'évolution du monde du travail, les nouvelles technologies, le chevauchement des activités quotidiennes, ont généré un sentiment d'accélération du temps » (Mahé et Moati, 2016, p.6). Sur le plan qualitatif, il apparaît que l'aspiration au ralentissement de son rythme de vie est liée à un besoin de coprésence, de proximité. L'aspiration est surtout présente pour les personnes entre 35 et 45 ans, chez les femmes, et dans les pays comme la France ou l'Espagne (Descarrega et Moati, 2016). C'est sur la base de cette enquête, entre autres, que le FVM part du constat de l'aspiration à la décélération des ménages. On notera qu'il s'agit surtout d'une décélération des rythmes de vie, de leur ralentissement afin de disposer de plus de temps à soi. Mais, cette aspiration liée à une aspiration à la proximité (relationnelle comme géographique) constitue le point de départ narratif des FC tels que nous avons pu les observer à l'été 2021.

La crise sanitaire va venir renforcer cette trame narrative en cours de route (France Stratégie, 2020), après que le FVM ait décidé de mettre en place une instance citoyenne et participative (d'abord baptisé parlement citoyen). Les mesures de restrictions qui accompagnent la gestion de la pandémie de Covid-19 font largement échos aux aspirations soulignées par l'étude, notamment celle du ralentissement. D'une certaine façon, la crise sanitaire et ses impacts sur les modes de vie et les déplacements ont été l'occasion de renforcer la trame narrative utilisée par le FVM sur les besoins insatisfaits des ménages en termes de rythmes de vie et de proximité²⁵.

Des aspirations qui ne trouvent pas ou peu d'échos dans la sphère politique nationale

Le second pilier, qui fait écho au premier, repose sur l'ensemble des mouvements sociaux qui ont eu lieu ces dernières années autour des questions de la mobilité et de sa fiscalité. Des Bonnets Rouges aux Gilets jaunes, l'insatisfaction des ménages est désignée par le FVM comme l'expression de leurs aspirations et besoins en la matière. Elle révèle également l'absence de leurs représentations et de leurs prises en compte politiques.

« Pourquoi un Forum Citoyen ? Comme disait Christophe, au départ, le FVM est un institut de recherche, on n'est pas du tout des spécialistes de la démocratie participative. Mais il y a 2 choses qui nous ont alertés. Il y a 4 ans, on avait fait une grande enquête internationale dans des pays aux modes de vie semblables aux nôtres [...] Un des résultats principaux est que la plupart des personnes interrogées, 8 sur 10, souhaitaient ralentir, faire des pauses [...] et aimeraient vivre en plus grande proximité. Donc ça c'est une des raisons. Comme la mobilité c'est notre marotte, on a l'impression qu'il y a beaucoup de mouvements sociaux en France mais pas seulement, dans le monde, qui démarrent sur des questions de mobilité. Il nous semble que c'est très important pour construire le futur, en particulier dans une perspective de transition écologique et sociale. Par exemple, on a tous en tête le mouvement de l'hiver 2018-2019 en France des Gilets Jaunes. Mais au même moment, au Chili, avaient lieu des mouvements aussi très importants liés à l'augmentation du prix du ticket de métro. [...] Il y a donc vraiment un sujet pour les politiques publiques du futur à se saisir de ces enjeux. » (Sylvie Landriève, co-directrice du FVM, 8 février 2022 lors de la présentation publique des propositions issues des FC²⁶)

²⁵ <http://fr.forumviesmobiles.org/2020/05/11/confinement-agit-comme-revelateur-des-limites-nos-rythmes-nos-modes-et-nos-cadres-vie-13296>

<http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/04/23/enquete-sur-impacts-confinement-sur-mobilite-et-modes-vie-des-francais-13285>

²⁶ <http://www.youtube.com/watch?v=aPkAcU4OUg&t=811s>

Le FVM a eu il y a longtemps déjà l'idée de mettre en place une instance politique et citoyenne pour débattre des modes de vie. Le FVM a été inspiré dès 2015 par les travaux de Mark Hunyadi, philosophe à l'Université de Louvain, qui a été auditionné par le comité d'orientation et de prospective du FVM en novembre de la même année. Pour résumer rapidement le propos de cet auteur, il s'agit de définir les modes de vie comme les attentes de comportement adressées aux individus. Il s'agit donc moins de désigner les comportements des ménages, leurs pratiques que les comportements ou pratiques qui sont attendus d'eux socialement et collectivement. Or ces attentes sont en mesure de contraindre de manière forte les individus qui sont tenus de s'y soumettre malgré le discours général autour des libertés individuelles. D'où la tyrannie des modes de vie décrite par M. Hunyadi, tyrannie qui achoppe avec les aspirations révélées des ménages (le ralentissement et la proximité entre autres) et le manque de prises en compte ces dernières. Pour l'auteur, une réappropriation des modes de vie est possible via l'instauration d'une institution politique délibérative et participative, un parlement des modes de vie qui a inspiré le Forum Citoyen des vies mobiles.

Si le FVM n'a pas forcément appliqué l'idée dès 2015, plusieurs événements l'ont amené à considérer plus sérieusement la question. Ainsi, les mouvements populaires cités par le FVM ont donné lieu à plusieurs exercices citoyens, le Grand Débat National (GDN) et la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC). Très différents dans leur forme, ces dispositifs se réclamaient pourtant de la démocratie participative et citoyenne. Néanmoins, ces dispositifs décriés sur plusieurs plans, par le FVM et d'autres, ne constituent pas à proprement parler un lieu de débat autour des modes de vie, un parlement citoyen des modes de vie à l'image de la proposition de M. Hunyadi.

Symboles d'une volonté de recueils de la parole citoyenne, le GDN et la CCC présentent l'un et l'autre des limites qui ne permettent pas de rendre compte des aspirations citoyennes telles qu'exprimées au sein de l'enquête du FVM et dans les mouvements populaires de l'automne 2018. C'est en tout cas le constat opéré par le FVM qui a construit les FC en prenant explicitement le GDN et la CCC comme figures repoussoirs tant sur le fond que sur la forme.

Pour mémoire, de décembre 2018 à avril 2019, le GDN a consisté en un dispositif participatif protéiforme mis en place par le gouvernement français. Dans ce cadre du GDN, ont ainsi été organisées des réunions locales et nationales et une plateforme numérique a été mise en place. Cette plateforme a pu recueillir les cahiers de doléances mis en place par les mairies, les comptes-rendus des réunions d'initiatives locales ainsi que des contributions directes de citoyens qui répondaient à un questionnaire et pouvaient faire des contributions directes (Flipo, 2021). De fait, l'exercice est, dans les deux cas, fortement cadré en amont. Ainsi, la liste des sujets et des thématiques abordés est la suivante :

- La transition écologique ;
- La fiscalité des dépenses publiques ;
- La démocratie et la citoyenneté ;
- L'organisation de l'Etat et des services publics.

Pour chaque thématique, une synthèse a été produite qui est directement disponible sur le site du Grand Débat National (<http://granddebat.fr/>). En regardant plus en détails les synthèses produites, ces dernières distinguent les réponses aux questionnaires des contributions libres. Pour les questionnaires, notamment celui sur la transition écologique qui comportait des modalités de réponses sur les changements des modes de vie et de consommation comme solutions pour répondre au changement climatique, la prise en compte des modes de vie est relativement limitée et sous un angle assez instrumental avec une liste d'actions ou de pistes prédéterminées en amont (questions à choix multiples). De fait, les considérations liées aux rythmes de vie ressortent très peu des éléments de synthèse se basant sur les questionnaires en ligne. Pour les synthèses issues des contributions libres, les 4 grandes thématiques restent opérantes et servent de clés de lectures des propositions. Ainsi l'évolution des modes de vie est restituée comme une préoccupation importante des contributeur.rice.s (p. 111) en lien avec la valeur proximité (p.183). Néanmoins, la question des rythmes ou du quotidien y est peu abordée

si ce n'est pour rappeler que « l'Etat doit remplir ses missions sur tout le territoire sans peser sur la vie locale et quotidienne » (p.6).

Au final, en regardant les éléments qui ressortent de l'analyse des différentes contributions au GDN, ces dernières font certes ressortir une aspiration à la proximité mais pas au ralentissement ou à la décélération de la part des individus qui y ont participé.

Comme les FC décrits dans notre rapport, la CCC constitue un autre dispositif qui est à la fois issue des Gilets Jaunes et des accords pour le climat de Paris (2015). Comme le précise le site web de la CCC²⁷, « la Convention est le fruit des conclusions du Grand Débat national, d'une proposition du collectif « Gilets citoyens » et du Conseil économique, social et environnemental (CESE) ».

De 2019 à 2020, la CCC a réuni à Paris 150 citoyens tirés au sort de manière aléatoire avec le mandat de « définir une série de mesures permettant d'atteindre une baisse d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 1990) dans un esprit de justice sociale ». La CCC a élaboré pas moins de 149 propositions (Convention Citoyenne pour le Climat, 2021). 43 propositions renvoient directement à la recherche d'une mobilité durable sous l'intitulé « Se déplacer ». En regardant l'ensemble des propositions sous l'angle de la décélération, il apparaît que ces propositions y renvoient peu. La réduction de la vitesse de circulation des véhicules individuels comme des transports collectifs ou de marchandises est un objectif plusieurs fois cité dans la mesure où il contribue directement à la réduction des émissions des gaz à effet de serre (cf. p.184 et suivantes). Pour ce qui est du ralentissement *in extenso*, ce dernier est à la fois convoqué comme une nécessité (« ralentir le rythme de consommation des hectares de pleine terre d'ici à 2040 », p.296), un risque (« ralentir les projets de développement des projets Energies Renouvelables », p.142), voir un désagrément pour les usagers (dans le cas de l'obsolescence des appareils numériques, p.154 et suivantes). Dans tous les cas, le terme ralentissement n'est jamais utilisé en lien avec des mesures renvoyant à la mobilité et plus généralement aux modes de vie. Contrairement à l'accélération ou aux qualificatifs « vite » et « lent » qui sont maintes fois utilisés pour insister sur l'urgence des transitions à mener et la nécessité de faire plus vite et mieux en termes de transition écologique et de décarbonation, le terme de décélération n'est jamais utilisé.

Bref, le constat fait par le FVM et qui motive l'organisation des FC est le suivant : la prise en compte des aspirations des ménages ne peut se nourrir des conclusions des grandes instances de participation citoyennes mises en place à l'échelle nationale. Ces dernières n'ont pas de réponses à apporter aux attentes du Forum. Ce faisant, le FVM considère qu'il y a un vide à combler et entend endosser un nouveau rôle qui est celui de porte-paroles des citoyens et de leurs aspirations.

Une instance citoyenne pour répondre aux aspirations des ménages et à l'institutionnalisation du FVM comme acteur politique

En lien avec ce qui précède, l'organisation de ces FC participe d'un tournant ou d'un moment particulier dans la vie du FVM : celui de son institutionnalisation comme acteur politique. Pour le dire autrement, les FC matérialisent un tournant dans la stratégie du FVM qui ne veut plus uniquement être « un producteur de savoir, visant à préparer une « transition mobilitaire » qui nous mènerait vers des modes de vie plus souhaités et plus soutenables, sur le fond avec par exemple des projets d'évaluation de politiques publiques (living the mobility transition,...), sur la forme en communiquant largement sur les résultats de ces recherches à la presse, au grand public, aux praticiens, sous des formes diverses et adaptés suivant les publics (site web, livres, conférences, vidéos,...), en créant des occasions d'échanges et de controverses (workshops, débats en ligne...) » (document à destination du comité d'orientation, novembre 2019). Avec ces FC, le FVM adopte « une nouvelle perspective pour agir et contribuer plus directement à la mise en œuvre de la transition » (ibid.). De fait, les FC et la communication qui les accompagnent sont l'expression claire d'une volonté de peser sur les débats politiques, en général et plus particulièrement sur la campagne présidentielle de 2022.

²⁷<http://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr/>

« Ce qui nous semble très important c'est de mettre la mobilité, les questions qui vont avec au cœur des débats en particulier de la campagne présidentielle. Pour l'heure, il y a très peu de candidats qui s'en sont saisis et j'espère que notre présentation et le débat qui va suivre vont contribuer à faire cela. » (Sylvie Landriève, co-directrice du FVM, 8 février 2022 lors de la présentation publique des propositions issues des FC)

Ainsi les FC font l'objet d'une intense communication qui dépasse leur seul cadre et sont à restituer dans une stratégie communicationnelle plus large, menée, dans un premier temps, en amont de leur révélation publique. Au-delà du site web spécifiquement dédié aux FC, le FVM a fait paraître plusieurs tribunes dans la presse quotidienne nationale, généraliste (2 tribunes dans *Le Monde* le 2 juillet 2021²⁸ et le 19 octobre 2021²⁹), et spécialisée (*La Tribune*, le 24 novembre 2021³⁰) ainsi que dans des médias en ligne comme le *Huffington Post* (3 mars 2021³¹). Ces tribunes ou billets font directement échos à l'actualité (COP 26, confinement, etc.) tout en interpellant directement le gouvernement français ou les candidats à l'élection présidentielle de 2022 sur le sujet de la mobilité durable et des aspirations des ménages.

A l'automne 2021, le FVM personnalisé par Sylvie Landriève, Christophe Gay, Tom Dubois et Vincent Kaufmann, a également publié un ouvrage intitulé *Pour en finir avec la vitesse* aux éditions de L'aube. Cet ouvrage a fait l'objet d'une couverture presse qui est venue appuyer le dispositif des FC par des interviews ou des avis de parution là encore dans les médias généralistes (presse ou autre) et plus spécialisés : on peut donner l'exemple de l'intervention de V. Kaufmann à la radio suisse RTS le 11 octobre 2021³². Sous-titré comme un plaidoyer pour la vie en proximité, l'ouvrage participe directement à la stratégie d'institutionnalisation politique du FVM en questionnant l'action en matière de transports et d'environnement du gouvernement actuel, plus spécifiquement la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée en 2019 ou le rejet de propositions effectuées par la CCC. Les quelques extraits cités ci-dessous montrent en quoi cet ouvrage vient renforcer les éléments narratifs qui président à la mise en place des FC en particulier et à la volonté plus générale du FVM de se positionner comme acteur politique en mobilisant la rhétorique déjà développée plus haut (des aspirations de ralentissement et de proximité non prises en compte, une réponse politique insuffisante pour répondre à ces aspirations et aux enjeux sociétaux de demain tant sur la forme que sur le fond).

« L'objectif devient alors de transformer les rythmes de vie, ou plus précisément de les apaiser en retrouvant l'unité spatiale de la vie quotidienne que la séparation des fonctions dans la ville avait fait disparaître, et de se déplacer sur des temporalités plus longues. Mener une telle politique nécessiterait de bien comprendre la manière dont les gens vivent en déployant leur programme d'activité dans l'espace et dans le temps grâce aux déplacements, selon les possibilités qu'ils ont d'accéder à un logement, à un emploi, à des commerces, à des équipements, à des écoles, à des lieux de loisirs, à des modes de transports, des administrations, etc., sachant que les individus coordonnent leurs pratiques de mobilité avec celles des personnes avec lesquelles ils vivent: absence du conjoint pour le travail, accompagnement à l'école, etc. » (p.96)

« Le malaise est profond et continuera de grandir tant que l'objectif d'une société plus soutenable et plus désirée ne sera pas discuté collectivement. Notons que c'était déjà l'objectif du grand débat national dont, malheureusement, aucun enseignement n'a été tiré. C'est également le but affiché des conventions climats qui ont eu lieu au Royaume-Uni et en France. En France, il faut constater que la loi Climat et résilience, censée traduire leurs propositions dans la législation, ne le fait qu'à la marge, au détriment des objectifs de réduction de l'empreinte carbone à l'horizon 2030. Dans le même ordre d'idée, la création d'un ministère de la Transition écologique et solidaire en 2017 affichait l'ambition de construire une transition juste. Le remaniement de juillet 2020 a été

²⁸http://www.lemonde.fr/idees/article/2021/07/02/peut-on-reduire-les-distances-entre-domicile-et-travail-quel-que-soit-le-cadre-de-vie_6086643_3232.html

²⁹http://www.lemonde.fr/idees/article/2021/10/19/transports-le-rationnement-une-alternative-d-avenir-a-la-taxe-carbone_6099028_3232.html?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1634664249

³⁰<http://www.latribune.fr/opinions/tribunes/reduire-la-vitesse-de-circulation-sans-reamenager-le-territoire-c-est-se-condamner-a-rejouer-la-crise-des-gilets-jaunes-897073.html>

³¹http://www.huffingtonpost.fr/entry/m-le-premier-ministre-votre-politique-des-transports-ne-respecte-pas-vos-engagements-ecologiques_fr_603f5f0fc5b601179ec18ce6

³² <http://www.rts.ch/play/tv/12h45/video/vincent-kaufmann-directeur-scientifique-du-forum-vies-mobiles-lepfl-denonce-lacceleration-de-nos-modes-de-vie?urn=urn:rts:video:12557459>

l'occasion de supprimer ce dernier qualificatif pour revenir à la formule ministère de la Transition écologique. Tout un symbole.

Finalement, nous pouvons avancer qu'en France, il n'existe pas encore de politique de mobilité suffisamment efficace pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports car il n'y a pas de projet politique qui prenne en compte la dimension transversale et la diversité des modes de vie, qui nécessiterait d'arbitrer ou d'articuler entre la politique de transport et les autres politiques (économique, sociale, d'aménagement du territoire, de santé). » (p.106-107)

« Et si l'on prenait au sérieux les aspirations des citoyens et la gravité de la crise écologique ? » (p.121)

Pour ce faire, il est (plus que) temps de relancer une politique d'aménagement du territoire dont l'objectif serait de promouvoir une « décentralisation concentrée », c'est-à-dire que la politique reprend la main sur l'économique pour agir sur la localisation des activités (travail, courses, études, loisirs, santé, administrations...) en croisant politique de transports (et au premier Chef en baissant la vitesse sur les routes et autoroutes et en limitant la vitesse maximale des véhicules), politique économique, choix énergétiques, enjeux de santé publique, sans jamais oublier l'impératif climatique.

Ces enjeux nous amènent nécessairement à repenser notre façon de vivre ensemble et appellent des débats et délibérations entre citoyens, car ils ne relèvent pas seulement de choix d'experts ou technocratiques, ils conditionnent la possibilité d'une transition juste, désirée et durable. La transition mobilitaire ne pourra aboutir que si elle est politique » (p.139)

Ces quelques extraits affirment les arguments du FVM sur le manque de prise en compte des aspirations des ménages, sur les limites ou les insuffisances des dispositions de participation mis en place par différents gouvernements et plus généralement sur les limites des politiques pour faire face à un impératif de transition écologique.

La communication mise en place par le FVM en amont des FC ou de leur révélation publique est ainsi un moyen de marteler et réaffirmer les aspirations de décélération des ménages et leur absence de prise en compte par le politique. L'année 2022 étant marquée par des élections présidentielles, cette occupation anticipée de l'espace médiatique permet au FVM de s'affirmer comme acteur en la matière et de préparer la révélation des propositions citoyennes issues des FC. Au-delà de l'agenda politique du FVM et des éléments de discours qui justifient ou légitiment sa mise en place, le FVM a accordé une place importante à la préparation des FC et aux choix méthodologiques qui ont façonné leurs modalités.

3.2.2. Des modalités d'animation au cœur de l'élaboration

En amont des Forums Citoyens, une grande attention a été portée aux modalités d'animation des Forums. De nombreux échanges ont eu lieu entre le FVM et Missions Publiques pour construire l'organisation des FC. Le compte rendu des enjeux discutés entre le commanditaire et l'animateur des débats est disponible en Annexe 13.

3.2.3. Porter les propositions dans la sphère publique : de l'importance de la phase aval du dispositif et de sa préparation

De la même façon, à l'issue des FC, une grande importance a été accordée aux choix des acteurs publics et privés à même d'aider le FVM à porter les propositions retenues au débat public. 4 grands types d'acteurs ont été retenus par le FVM pour diffuser les contenus issus des FC :

- Les associations ;
- Les entreprises ou leurs think-tanks ;
- Les élu.e.s ;
- Les administrations.

La présentation de la phase aval et des acteurs concernés est discuté en Annexe 14.

3.3. Les débats et la fabrique des propositions : ou comment parler des rythmes de vie quand on parle de transport ?

La mise en place d'une délibération de « citoyens ordinaires » pour laquelle est fixé un objectif de formulations d'un nombre (restreint) de propositions est un dispositif participatif logiquement encadré. Les différentes séquences et les divers supports, testés en amont, structurent le déroulé et organisent ce temps de délibération qui se concrétise autour d'un choix de propositions (cf. partie précédente). Tout dispositif – que ce soit de recherche ou impliquant la participation citoyenne - est porteur de « biais », en ce sens que les choix de méthodes qui permettent de recueillir des données et/ou des prises de paroles sont susceptibles d'orienter le sens de ces données et des énoncés récoltés. C'est moins l'existence de « biais » que leurs identifications, et leurs conséquences éventuelles sur la dynamique du dispositif, que nous restituons. Tout dispositif qui s'organise pour produire un ensemble déterminé de propositions est nécessairement déterminé par cette orientation. Ainsi, le dispositif est *construit* par et pour cet attendu.

Nous en examinons ici les différents éléments pour mieux comprendre in fine comment l'aspiration à la décélération des rythmes de vie a été amenée, puis formulée ou non par les participants. Nous revenons tout d'abord sur i) la demande initiale du Forum Vies Mobiles, et sa réception par les participant.e.s, ii) les représentations clivées de la mobilité (liberté/contrainte ; choix individuel/régulation collective ; transport/modes de vie...) qui émanent des discours, tant du Forum Vies Mobiles que des participant.e.s et, enfin, iii) la fabrique des propositions au regard de la question des rythmes de vie.

3.3.1. La demande initiale a-t-elle été comprise ?

La formulation de propositions « en sortie » du Forum Citoyen est un objectif qui est collectivement partageable à condition que la demande finale soit intelligible et compréhensible pour l'ensemble des participant.e.s. L'analyse de cette « demande » se décompose en deux éléments : d'une part, il est question de la structure qui le porte et qui formule cette demande : d'où parle le Forum Vies Mobiles (FVM) et, surtout, comment est-il compris par les participant.e.s ? D'autre part, il s'agit du contenu de l'exercice et de son thème : de quoi va-t-on parler et de quoi faut-il parler ?

Comment le Forum Vies Mobiles a-t-il été compris ?

Comme acteur du champ de la mobilité et des transports, le Forum Vies Mobiles occupe une position hybride : c'est un opérateur de recherche, ayant un statut d'association, mais financé par la SNCF. Comme association à but non lucratif, il promeut une « mobilité durable et désirable³³ ». Comme « institut de recherche sur la mobilité (...) [il] encadre des recherches, publie des ouvrages, et organise des événements dans les domaines scientifiques et artistique ». Comme « think tank de la mobilité », il est « soutenu par la SNCF³⁴ ». Cette position d'interface est-elle comprise chez les participant.e.s ? Comment ce lien avec la SNCF est-il reçu ? Les représentations associées à la SNCF sont-elles de nature à agir sur les débats et les propositions ?

Face aux participant.e.s des différents Forums citoyens, le Forum Vies Mobiles insiste principalement sur deux points, à l'oral, lors des propos introductifs le premier jour : d'une part, ils produisent de la connaissance sur les « déplacements », qui sont interprétés à travers le cadre d'analyse de la « mobilité », à savoir l'interaction des déplacements avec les différentes composantes de la vie sociale. Ce cadre d'analyse engage potentiellement des réflexions intégrant les rythmes individuels et collectifs et les effets des déplacements sur les conditions de vie :

³³ <https://forumviesmobiles.org> Les citations qui suivent proviennent également du site.

³⁴ <https://forumviesmobiles.org/presentation-lassociation>

<https://fr.forumviesmobiles.org/page/presentation-lassociation>. Voir aussi partie précédente.

« [...] On réfléchit à la place que prennent les déplacements dans nos vies. [...] On s'intéresse à l'impact de tous les déplacements sur nos vies et celles de nos proches en termes de temps qu'on passe à se déplacer, distance parcourue, de santé, de rythmes.[...] »³⁵.

D'autre part, ils analysent la mobilité à l'aide des méthodes des sciences sociales, avec un intérêt pour comprendre les besoins futurs, formulés sous forme d' « aspirations » :

*« Concrètement, qu'est-ce qu'on fait dans notre institut de recherche ? On finance des recherches un peu partout dans le monde, on travaille avec des géographes, des économistes, des sociologues. On mène à la fois des recherches au long cours mais on a aussi des recherches plus quantitatives. Par exemple on a fait une recherche auprès de 12 000 personnes sur leurs aspirations pour le futur en termes de modes de vie. On ne s'intéresse pas qu'aux pratiques aujourd'hui mais aussi à ce qu'elles pourraient être demain, aux aspirations des gens pour le futur. Une autre partie importante de notre activité c'est de faire connaître tous ces résultats de recherche au grand public. On publie sur notre site internet, on fait des conférences, on fait des ouvrages... »*³⁶

Quant au lien du Forum Vies Mobiles avec la SNCF, il est également explicité à l'oral. Si le lien est financier, ils ont une autonomie dans le fonctionnement et les orientations de recherche :

*« Nous sommes une association, nous sommes financés par la SNCF. Mais on est autonome dans notre fonctionnement, dans le choix de nos objets de recherche. Par exemple, on ne fait pas de recherche spécifique sur le train et de manière générale, on ne s'intéresse pas tellement aux modes de transports et aux infrastructures mais plutôt à la manière dont nos déplacements façonnent nos modes de vie. »*³⁷

L'enjeu est bien de disjoindre l'entité SNCF et ses représentations associées (à savoir le transport ferré et son infrastructure) pour valoriser l'objet « mobilité » dans la pluralité de ses dimensions, en référence aux « modes de vie ». Certain.e.s participant.e.s peuvent apparaître désarçonnés sur ce lien entre le Forum Vies Mobiles et la SNCF. Du moins, des doutes sont exprimés lors de la première journée sur les implications de cette relation. Ainsi, des participant.e.s pensent qu'il faut proposer des solutions pour améliorer le service de la SNCF. « Il s'agit donc de la SNCF, des transports gérés par la SNCF ? » demande un participant³⁸ ? « Quel est rôle de la SNCF là-dedans ? Est-ce que ça ne va pas restreindre le débat ? » demande un autre. Ce ne sont pas les seules demandes d'éclaircissement, elles en rejoignent d'autres. Par exemple sur le caractère opérationnel de l'objectif de formulation des propositions est interrogé : « A qui s'adressent-elles ? », « Seront-elles mises en application ? Et par qui ? ». Toutefois, ce lien avec la SNCF nécessite un supplément d'explicitation en séances entre le Forum Vies Mobiles et les participant.e.s, notamment sur l'intérêt de ce dernier à financer de tels Forums Citoyens. Il s'agit alors de rappeler et de préciser les objectifs initiaux de la création du Forum Vies Mobiles : s'appuyer sur des savoirs scientifiques et artistiques et avoir un regard prospectif pour penser et envisager les mobilités de demain, tout en spécifiant bien - à nouveau - l'indépendance du Forum Vies Mobiles vis-à-vis de la SNCF :

« La SNCF est donc à l'origine de la création du Forum Vies Mobiles il y a plus de 10 ans. Quelle était l'idée ? Les entreprises et la SNCF en particulier ne réfléchissent pas assez au futur. Aujourd'hui, il y a la question du changement climatique et il faudrait quand même réfléchir à comment les modes de vie sont impactés et aussi à comment on pourrait réfléchir à demain ? L'idée était de travailler avec des chercheurs dans le domaine de la géographie, de la sociologie, de l'anthropologie, etc. mais aussi de faire appel à des artistes sur ces questions. La SNCF a accepté de le faire sachant que l'idée n'était pas du tout de travailler pour le chemin de fer mais plutôt de réfléchir aux futurs possibles dans nos mobilités. Ils ont eu envie de le faire car ils avaient envie de retrouver un lien avec les chercheurs, ils avaient l'idée que c'était bon pour l'intérêt général et la SNCF est quand même une entreprise de service public. Donc ils ont accepté de le faire au titre du mécénat. C'est accepter qu'il n'y ait pas de retombées directes pour l'entreprise. Et les chercheurs avec lesquels travaille le Forum Vies Mobiles sont des gens qui n'accepteraient pas qu'on vienne regarder dans leurs recherches, de porter atteinte à leur indépendance. Il fallait surtout que la SNCF ne se mêle pas de nos affaires et c'est ce qu'il s'est passé. [...] Les solutions qui vont être portées [par les Forums

³⁵ Christophe Gay (Forum Vies Mobiles), au Forum Citoyen de Saint-Dié-Vosges (02 juillet 2021).

³⁶ Christophe Gay (Forum Vies Mobiles), Forum de Saint-Dié-des-Vosges (2 juillet 2021), *op. cit.*

³⁷ *Op. cit.*

³⁸ Observations lors du Forum Citoyen de Paris (17 juin 2021), ainsi que les citations suivantes.

Citoyens] ne vont pas intéresser directement la SNCF. Par contre, de temps en temps, on leur raconte ce qu'on fait et ça les intéresse. On organise des conférences au sein de l'entreprise et il y a des salariés qui viennent. Pour l'entreprise, c'est quand même un moyen de s'informer³⁹. »

Au-delà de la compréhension de la position singulière du Forum Vies Mobiles, les réflexions et les formulations de propositions ont-elles pu être influencées par ce lien avec la SNCF ? Dit autrement, les participant.e.s se sont-ils affranchis de cette « étiquette », dans la formulation des propositions, notamment celles ayant trait aux transports en commun ? Si celles-ci ont été abondamment présentes au sein du Forum Citoyen organisé à Paris, se traduisant dans des propositions diverses et nombreuses (voire la partie précédente), la réponse n'est pas évidente. La place accordée à des propositions se référant à la sphère des transports en commun est prédominante au sein du Forum Citoyen organisé à Paris du fait d'un effet de territoire. La place des transports en commun à Paris et en Ile-de-France structure assez largement les pratiques de mobilités et son vécu, comparativement aux autres « territoires » ayant fait l'objet d'un Forum Citoyen. De plus, la méthodologie d'une observation non participante est limitée pour accéder au sens que les participant.e.s ont pu accorder au rôle et à la place des transports en commun. En l'absence d'entretiens « post-Forum Citoyen » avec les participant.e.s, il n'est donc pas exclu que certains d'entre eux, de façon plus ou moins réfléchie et consciente, aient délibéré dans le sens de propositions orientées en faveur de la sphère des transports en commun. L'hypothèse est défendue par un membre de Missions Publiques :

« Je pense qu'il y a des gens qui ont pensé du début à la fin que c'était pour la SNCF qu'ils étaient là, sans faire la distinction, et on l'a vu dans certaines recommandations, [...] il y a un court-circuit qui se passe dans la tête des gens, ils ne comprennent pas ce que c'est un think tank financé par la SNCF qui n'est pas la SNCF, c'est l'hypothèse que j'émetts. Je trouve qu'il y a eu certains signaux, à certains moments, notamment quand les gens se sont enfermés dans l'offre de transport, ils sont rentrés dans une logique de tuyauterie, qui était celle que le Forum Vies Mobiles voulait éviter ⁴⁰ ».

Ce propos soulève, outre l'idée d'orientation de certaines propositions en faveur des transports en commun, des représentations associées à la SNCF comme acteur du « transport » plus que la mobilité, c'est à dire d'une infrastructure et d'un service de transport avant tout, suscitant des réflexions articulées à « une logique de tuyauterie ». Il reste que les éléments d'observations recueillis, en suivant les réactions des participant.e.s, met en avant une (in)compréhension relative de la place et du rôle du Forum Vies Mobiles comme acteur de la mobilité. En effet, c'est davantage une position floue - celle d'un institut de recherche fonctionnant comme un « think tank » avec un statut associatif - qui a pu faire l'objet de représentations peu claires des participant.e.s, plus que par un réel « effet d'étiquette » où les représentations associées à la « SNCF » auraient été un agent actif dans la formulation de certaines propositions.

La « demande » a-t-elle été comprise ?

La « demande » consistait à formuler des propositions autour du thème de « la mobilité liée au travail », qui devait ainsi cristalliser les débats, les échanges et la délibération autour des propositions.

Le Forum Vies Mobiles précise qu'il n'est pas « étiqueté politiquement » mais « [qu'il] a une conviction politique ». Pour rappel, celle-ci recouvre plusieurs aspects (cf. parties précédentes) :

- i) le long terme, a contrario d'un contexte « court-termiste », qui serait notamment celui du monde politique et des entreprises ;
- ii) la transition écologique, qui pose aux participant.e.s la question de « comment voulez-vous vivre ? » ;
- iii) la déficience du processus démocratique, qui prend mal en compte l'ensemble des citoyen.ne.s. A ce titre, la référence aux « Gilets Jaunes » est souvent mobilisée, car elle permet de souligner différents points : d'une part, c'est l'indice d'une crise de la représentation politique ; d'autre part,

³⁹ Christophe Gay (Forum Vies Mobiles), Forum Citoyen de Saint-Dié-des-Vosges (2 juillet 2021).

⁴⁰ Entretien avec Missions Publiques, 01 Février 2022.

la référence introduit le sujet des mobilités liées au travail (avec l'augmentation conjointe des distances parcourues et du renchérissement du coût de l'essence) et, enfin, la taxe carbone, qui est le signe d'une coupure entre les « experts » et les citoyens ordinaires à laquelle il est nécessaire de remédier.

C'est ainsi qu'il est demandé aux participant.e.s de « produire des réponses comme citoyens et non comme individus⁴¹ », afin de valoriser l'intérêt général, et d'éviter les postures trop « individualistes ». Outre ces éléments, le Forum Vies Mobiles invite les participant.e.s à ne pas se restreindre quant au champ des interrogations et des propositions possibles : les réflexions liées à la pandémie peuvent - voire doivent - être intégrées ; les propositions débordant les lieux de résidence et/ou de travail sont pleinement envisageables, parce que se pose « la question de la bonne échelle pour bien vivre⁴² ». Ainsi, si le travail est le point nodal, « on peut parler de loisir... ». Le temps et les rythmes sont aussi introduits par le Forum Vies Mobiles dans le sens d'une relative désynchronisation des temps : « plus tellement de gens ont ce rythme très cadré, 09h-17h... »⁴³. La question des rythmes de vie n'est toutefois pas présentée comme un élément central, mais une composante des mobilités domicile-travail. Le « rythme » est présenté de façon relativement discrète au travers des sujets de discussion proposés au sein des séances par groupe. Il convient de noter que ces éléments de présentation sont rarement adossés à des exemples concrets de la part des membres du Forum Vies Mobiles. Ces derniers justifient cette démarche afin d'éviter toute orientation auprès des participant.e.s.

La thématique : « déplacement » ou « mobilité » ?

Plus que des déplacements entre le domicile et le travail, la thématique générale devait examiner les « modes de vie liés au travail ». Ainsi, d'après le Forum Vies Mobiles, « il s'agit d'explorer le sujet de la mobilité en lien avec travail, l'emploi, les études⁴⁴ ». Il s'agit donc d'aborder les déplacements adossés à la sphère du travail et à celles susceptibles d'agencer ces déplacements (les études, les loisirs...). Cette manière de présenter la thématique signale une différence entre le « déplacement » et les « modes de vie ». Le champ du déplacement est a priori plus restreint à une séquence spatio-temporelle que la seconde, le « mode de vie » étant, par définition, multidimensionnel. Les formulations du Forum Vies Mobiles ou de Missions Publiques évoquent à la fois les « déplacements » liés au travail comme les « modes de vie ». Ce peut être interprété comme un « flou » délibéré de la part du Forum Vies Mobiles, dans le sens où il a l'avantage de leur permettre de se positionner dans un large espace cognitif quant aux représentations de la mobilité. Certaines réactions des participant.e.s en accréditent l'idée, en référant tantôt aux déplacements, aux modes de vie voire en liant les deux :

« La démarche doit permettre aux gens de mieux se déplacer » (Marc),
« [ça] doit permettre de savoir comment nos déplacements impactent nos modes de vie » (Valériane), « ça doit permettre de savoir comment améliorer nos modes de vie à partir des déplacements. » (Susie)⁴⁵

Toutefois, cette largesse sémantique des termes « déplacement » et « mobilité », qui sont mobilisés par le Forum Vies Mobiles ou Missions Publiques de façon assez indifférenciée, peut entretenir une indétermination voire une imprécision dans la réponse à la demande :

- D'abord parce que cette demande n'est pas toujours bien comprise. Ainsi, et principalement la première journée, les participant.e.s sont nombreux à poser des questions interrogeant leur liberté quant au thème des mobilités domicile-travail : ne doivent-ils que s'intéresser au trajet domicile-travail ou peuvent-ils le « dépasser » en abordant d'autres éléments, ce que plusieurs participant.e.s souhaitent ;

⁴¹ Sylvie Landrière (Forum Vies Mobiles), au Forum Citoyen de Paris (17 juin 2021).

⁴² *Op. cit.*

⁴³ *Op. cit.*

⁴⁴ Forum Citoyen de Nantes (12 juin 2021).

⁴⁵ Forum Citoyen de la Réunion (28 août 2021).

- Ensuite, parce qu'ils n'apparaît pas du tout évident – d'après les observations – que la notion de « modes de vie » constitue un cadre de réflexion compris et partagé par l'ensemble des participant.e.s comme pouvant engager des réflexions en termes de rythmes et de temporalités individuelles et collectives ;
- Enfin, sur les leviers d'actions possibles, l'intérêt porté sur le domicile-travail n'engage pas les mêmes perspectives selon qu'on se focalise sur le trajet domicile-travail ou sur les éléments structurels qui les déterminent. Certains participant.e.s l'ont bien compris, en questionnant l'inscription de la mobilité dans une organisation socio-économique : « *Le Forum s'intéresse-t-il à comment structurer l'organisation économique ?* », « *S'intéressent-t-ils à l'écologie ?* »⁴⁶.

Ainsi, de la part du Forum Vies Mobiles, il s'agit, d'une part, d'avoir un regard ouvert et large sur la sphère des mobilités liées au travail, sans exclusive d'articulation avec d'autres sphères connexes ; et, d'autre part, d'inciter les participant.e.s à porter « [leurs] *propositions* ». Pour autant, la demande initiale des Forums Citoyens oscille entre la mobilité davantage entendue comme du « transport », géré par la puissance publique et/ou les collectivités, et les « modes de vie », en tant que sphère élargie au système social et économique. De ce fait, une interrogation subsiste quant à l'objectif final : s'agit-il d'améliorer les « déplacements » ou d'améliorer les « modes de vie » ? On peut améliorer les déplacements dans le cadre d'une politique de gestion de la demande de transport. On peut aussi modifier les modes de vie à partir de changements relatifs aux déplacements, lesquels peuvent agir, par exemple, sur la santé. Le flou entourant la « mobilité » laisse ouvert la manière dont les participant.e.s peuvent réceptionner ces termes. Néanmoins, ce flou a un corollaire : les leviers à actionner peuvent différer assez sensiblement selon qu'on se cantonne à la sphère des déplacements ou si l'on élargit à la sphère des modes de vie. De fait, ce flou a pu produire une ambivalence quant à la nature et la portée des leviers : ce peut être l'infrastructure et le service de transport et/ou les rythmes enchâssés dans une organisation socio-économique ou socio-politique plus large. Sans nul doute, le Forum Vies Mobiles a délibérément laissé ces questions ouvertes, laissant les participant.e.s libres dans leur positionnement, à la fois sur ce que la mobilité veut dire, et sur les moyens d'action pour la transformer.

Quelle place pour la « décélération » ?

Le thème de la « décélération » a été intégrée dans la « demande » en étant formulé sous le terme du « ralentissement ». Pour rappel, cet élément thématique est issu des résultats d'une enquête internationale qui mettait en avant le souhait de « ralentir », « de faire des pauses » et en valorisant la « proximité »⁴⁷. Cette demande de ralentissement fut bien un élément du discours de présentation, mais ce fut un élément parmi d'autres, sans qu'il soit valorisé ou présenté de façon spécifique. Les participant.e.s n'ont pas toujours réagit directement, en réponse à cette thématique. Toutefois, ils ont fait cas, à de nombreuses reprises, de réflexions engageant les rythmes de vie, qui traduisent des positionnements quant à la vitesse supposée de la société et des modes de vie contemporains. Ils en ont souligné les paradoxes, et dans une perspective parfois « systémique », évoquant à la fois l'échelle de réflexion (le « système » socio-économique) mais aussi les effets d'interactions entre celui-ci et les vies individuelles. Ainsi, plusieurs participant.e.s ont mis en évidence le paradoxe de la vitesse, qui peut engendrer un manque de temps, dans le sens où la vitesse n'est pas toujours synonyme de gains de temps (mais souvent d'une augmentation des activités réalisées). Comme le formule Alain à Nantes :

⁴⁶ Forum Citoyen de Nantes (12 juin 2021).

⁴⁷ « *Il y a 4 ans, on avait fait une grande enquête internationale dans des pays aux modes de vie semblables aux nôtres [...] Un des résultats principaux est qu'au quotidien est que la plupart des personnes interrogées, 8 sur 10, souhaitaient ralentir, faire des pauses [...] et aimeraient vivre en plus grande proximité. Donc ça c'est une des raisons [de l'organisation des Forums citoyens]* ». Sylvie Landrière, Forum Vies Mobiles, Présentation publique des propositions issues des Forum Citoyens, à Paris (8 février 2022).

« On veut se faire livrer des courses pour gagner du temps, pour faire sport. Mais en fait le temps libéré par les courses n'est pas réutilisé pour un temps pour soi mais est happé par d'autres obligations, injonctions. »⁴⁸

Une manière de répondre à cet excès d'activités potentielles d'activités et de mobilités peut être de développer une éthique personnelle du temps : *« Il faut prendre le temps de prendre le temps. Moi je m'arrête tous les matins pour prendre un café sur la route avec un collègue »* (Jean-Michel). Celle-ci est, pour autant, limitée car elle s'inscrit dans des contextes territoriaux et sociaux qui peuvent (ou non) constituer des ressources. Au-delà d'une possible « discipline » personnelle, le paradoxe des gains relatifs de l'augmentation des vitesses est interprété par de nombreux participant.e.s à l'aune des « besoins ». Ceux-ci seraient engendrés par l'organisation de la société et un système socio-économique :

« Vu qu'on peut aller plus loin, ça nous pousse à le faire, alors qu'on a pas forcément envie de le faire » (Laurent) ;
« C'est un cercle vicieux, on fait des choix de vie qui nous pousse à reproduire toujours les mêmes logiques et qui nous emprisonnent car on est dépendant de l'argent. Ce cercle vicieux est auto-entretenu par le système et la société » (Alex) ;
« Tu sais on a créé des besoins (...). On a favorisé pendant très longtemps l'industrie automobile, créé des besoins de consommation automobile et maintenant, on demande aux gens de ne plus prendre la voiture » (Vinciane).

L'inscription des temporalités de déplacement en interdépendance avec la société témoigne ici d'une conscientisation des rythmes, à la manière d'un « problème » de société. Cette conscientisation se retrouve sur d'autres éléments lors de ces mêmes échanges, avec la prise en compte des « effets rebonds »⁴⁹. Ainsi, sur l'exemple d'une proposition concernant les bénéfices de disposer d'un véhicule d'entreprise à domicile, une participante met en garde sur le risque *« [...] qu'on fasse plus de kilomètres pour raisons personnelles et qu'on pollue plus, au final ? »* (Vinciane). De même, sur la proposition de la « ville du quart d'heure » et sur la revitalisation des centre bourgs en dehors des villes, dans la perspective de réduire les distances et les temps de trajets quotidiens, les participant.e.s abordant ce thème (Virginie et Jean-Michel) sont conscient.e.s des effets « rebonds potentiels ». En effet, l'échelle de la proximité pourrait pousser les gens à faire davantage d'activités, puisque leurs accessibilités sont maximisées (ceci amenant potentiellement les individus à augmenter leur déplacement). Cette conscientisation n'est toutefois pas égale chez tous les participant.e.s, selon des expériences individuelles, les différents modes de socialisations (politiques) et les participations éventuelles à des mobilisations sociales (« Gilets jaunes »...).

3.3.2. Les représentations « clivées » de la mobilité

Nous proposons ici de discuter des représentations clivées de la mobilité qui teintent les énoncés et les discours portés par les participant.e.s. Cela doit nous permettre d'arriver, pas à pas, à une compréhension plus fine de la façon dont l'aspiration à la décélération des rythmes de vie a été formulée par les participants. Les différents énoncés qui ont été observés auprès des participant.e.s invite notamment à les lire en décryptant les discours sur la mobilité et les rythmes de vie, comme le produit de normes et de valeurs.

Entre « contrainte » et « liberté » : les représentations émanant du Forum Vies Mobiles

Un ensemble d'informations sur la mobilité sont transmises aux participant.e.s par le Forum Vies Mobiles. A travers ces informations et ces supports distribués à différents moments des Forum Citoyens (films projetés, bande-dessinées fournies aux tables, séquence des Controverses avec des expert.e.s...), c'est une manière non seulement d'introduire le sujet mais de l'alimenter tout au long des trois jours. Ces informations donnent à voir une représentation de la mobilité qui oscille entre deux univers de sens : l'un associée à la « contrainte », l'autre à la « liberté ». La contrainte est présentée comme une réalité des pratiques de mobilité, et la liberté est appréhendée comme une opportunité de reprendre la main sur ces contraintes. De cette façon, c'est toute la

⁴⁸ Forum Citoyen de la Réunion (28 août 2022).

⁴⁹ Voir les analyses des « effets rebonds temporels » infra (« concrétiser les problématiques temporelles : penser des modalités d'évaluation qualitatives du bien-être en ville »).

démarche du Forum Vies Mobiles qui est ainsi légitimée : (re)donner la possibilité aux individus de penser les manières désirables de se déplacer à l'avenir, face aux sphères décisionnelles. Comme le dit une membre du Forum Vies Mobiles :

« La mobilité c'est à la fois la liberté et à la fois une contrainte et le problème, c'est que les politiques ne perçoivent pas toujours que les mobilités peuvent être contraignantes pour les gens »⁵⁰.

C'est là une manière de pointer un levier dans la représentation des mobilités liées au travail : celles-ci pourraient faire l'objet d'une représentation partagée entre les instances politiques et citoyennes si les politiques en appréhendaient plus justement les formes contraintes. Différents supports introduisent l'objet « mobilité » en début de Forum Citoyen, notamment deux films courts, conçus par le Forum Vies Mobiles. Nous revenons ici sur les représentations de la mobilité qui ressortent de ces films qui ont été projetés aux participant.e.s⁵¹.

La mobilité et ses « contraintes »

Le premier film - « Tout travail mérite galère » - d'une durée de 3'50 minutes, diffusé le premier jour du Forum Citoyen, souligne les enjeux de la mobilité liée au travail, nourris d'éléments chiffrés, que le Forum Vies Mobiles présente ainsi :

« Le premier contenu est un format fait sur un format court (...). Nous avons repéré des enjeux, le rapport au temps, et les déplacements liés au travail »⁵².

La dimension « contraignante » de la mobilité y apparaît clairement. Le film souligne l'augmentation conjointe du temps consacré aux déplacements et du motif « travail » dans ces déplacements. La croissance du temps passé aux déplacements est ainsi présentée : « Chaque semaine, nous consacrons plus de 10h à nous déplacer, plus d'une journée de travail hebdomadaire, et dans ces 10h nous parcourons en moyenne 400 kilomètres (un Paris-Lyon ou un Rennes-Bordeaux englouti en 7 jours (...)) ». La place du travail dans ces déplacements est mise en évidence en soulignant que « 41% du temps que nous passons en mouvement et 45% des kilomètres que nous avalons sont liés au boulot ». De plus, le film souligne que les vitesses augmentent sans être synonymes de gains de temps : « Entre 1995 et 2015, la durée des déplacements domicile-travail a augmenté de 10 minutes, on a beau se déplacer de plus en plus vite, on ne se déplace pas moins pour autant. La vitesse gagnée n'a qu'un objectif : aller toujours plus loin, non pour libérer du temps, dommage ! ». La « contrainte » apparaît également dans la dimension carbonée des mobilités qui, dans leur ensemble, sont de fortes émettrices de CO2 : « avec 31% des émissions, le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France, et un tiers de ces émissions sont liées au transport de voyageur, il est plus que temps de questionner nos mobilités (...). Pour les déplacements professionnels, le choix d'un mode de transport écologique est rarement une priorité, la vitesse avant tout ! ». Le film se termine sur une ambivalence, qui prend la forme d'un tiraillement des citoyen.n.e.s, entre une demande légitime d'emploi, impliquant des déplacements plus ou moins intenses et contraints, et un désir de ralentir leurs modes de vie : « Les citoyens et les citoyennes sont ainsi écartelés entre un impératif d'emploi, impliquant des temps de trajets à rallonge, et un désir profond de ralentir, que ce soit pour répondre à l'impératif écologique ou simplement pour profiter d'un temps réellement libre, il est temps de réinventer la place du travail dans nos vies et dans nos villes, afin d'adapter nos déplacements à nos besoins, et non l'inverse ». Le film dépeint la mobilité à travers la place grandissante qu'elle occuperait dans nos vies, notamment à travers la sphère du travail, qui serait ainsi de plus en plus structurante de nos façons de vivre, impliquant divers effets négatifs (sur la l'environnement, la vie familiale...). La seule échappée évoquée concerne les territoires des villes petites et moyennes où les temps de trajets seraient les plus courts ; laissant apparaître

⁵⁰ Forum Citoyen de la Réunion (27 août 2022).

⁵¹ Ce choix de se focaliser ici sur ces films est un parti-pris de notre part, justifié par le fait qu'ils ont été également projetés lors de l'ensemble des Forums citoyens (alors que chaque Forum Citoyen avait une « controverse » reposant sur des thèmes à chaque fois spécifiques).

⁵² Membre du Forum Vies Mobiles, au Forum Citoyen de Paris (18 juin 2022).

que les territoires non-métropolitains pourraient constituer des « terres d'accueil » pour des rythmes de vies plus maîtrisés. Ce film consacre la représentation d'un « excès » de mobilité dans les vies quotidiennes, d'un « toujours plus vite » associé à un « toujours plus d'activités », avec la collaboration des pouvoirs publics qui, en tant qu'ils incitent à la métropolisation, contribuent à cet « excès ». Si ce tableau est sombre, la « liberté » est envisageable, mais dépend du champ de possibles que les individus sont susceptibles de construire.

La « liberté », à quelle.s condition.s ?

Le second film projeté illustre à la fois la « contrainte » et la « liberté » à travers des parcours de vie⁵³. Certains de ces parcours témoignent de la manière dont le travail occupe l'espace du quotidien. Ainsi, une infirmière coordinatrice, mère de trois enfants en bas-âges, détaille une journée « contrainte » par l'activité professionnelle et le travail domestique. Elle évoque un « rythme effréné », « une organisation dédiée aux enfants » et la nécessité de baisser son temps de travail pour ralentir. Celui-ci est toutefois contrarié par la contrainte économique (le crédit, l'éducation des enfants, etc.) et l'univers des choix apparaît non seulement limité mais se figure comme une impasse : « c'est des choix mais en même temps des non-choix (...). Je suis un peu prisonnière de mes propres choix en fait ». A contrario, un autre parcours de vie exemplifie la « liberté » à travers le court portrait d'un jeune homme qui travaille dans l'évènementiel, choisissant ses propres missions, et vivant en partie dans un van aménagé. Son mode de vie est assez proche d'un travailleur saisonnier. Outre l'incarnation de différents moments au sein des trajectoires individuelles, le film fonctionne en soulignant la pluralité des modes de vie, entre formes contraintes et opportunités possibles. A la sédentarité subie de l'infirmière répond la liberté de mouvement du saisonnier. Tel qu'il est (rapidement) présenté dans ces films, le système de choix de ces individus n'est pas désarrimé des contextes professionnels et familiaux. Il permet de souligner aux participant.e.s des Forums Citoyens les conditions possibles – mais aussi difficiles - d'une « liberté » dans les modes de vie. Toutefois, cette question du « choix » que peuvent avoir à faire ou non les individus, et qui définirait les champs des possibles, est ambivalente : rapporté aux parcours individuels, et malgré des contextes plus contraints que d'autres, elle peut laisser paraître que « tout est choix », à l'échelle de l'individu. La manière dont la collectivité, à travers des formes collectives de régulation, peut possiblement peser sur ces choix – par des modalités d'organisation différentes des rythmes – n'est pas évoquée. La représentation de la « liberté », comme la « contrainte », apparaissent ainsi « individualisée ».

Les représentations de la « mobilité » par les participant.e.s

Il ne s'agit pas d'examiner les représentations des participant.e.s par un effet « miroir » à celles proposées par le dispositif du Forum Vies Mobiles, à la manière d'une « réponse », mais de les analyser à travers l'ensemble des différents échanges au sein des Forums citoyens. Les différents énoncés qui ont été observés auprès des participant.e.s permettent précisément de qualifier la mobilité comme le produit de normes et de valeurs.

Postures « légitimes » et rôle de l'interaction

Les représentations qui émanent des différentes séquences d'échange (en plénières ou par groupe) font apparaître des formes hiérarchisées de la mobilité, à la fois comme objet et comme interaction (ces deux dimensions étant liées). Comme objet, certaines pratiques de mobilité apparaissent plus légitimes que d'autres dans les discours des participant.e.s. Les manières d'évoquer la mobilité font émerger des formes inégalement légitimes. Les pratiques les plus « légitimes » renvoient à l'utilisation de plusieurs modes de transport (l'usage de la multimodalité) ainsi qu'à des pratiques considérées comme « intelligentes ». Ces dernières réfèrent souvent à des capacités à arbitrer entre différents modes et à se positionner dans un champ des possibles quant à l'offre de mobilité sur un territoire, ces capacités étant généralement corrélés à des profils sociaux (les capacités d'arbitrages sont souvent proportionnelles au revenu et aux positions spatiales et socio-professionnelles). Mais la capacité de certain.e.s participant.e.s à se positionner comme « arbitre » et individu « intelligent » dans sa mobilité et ses modes de vie, a aussi une incidence sur les discours portés sur la mobilité.

⁵³ Atelier participatif à Toulouse organisé par le Forum Vies Mobiles (29 juin 2018).

En effet, les discours sur la mobilité sont aussi le produit du cadre dans lesquels ils sont produits, en l'occurrence des groupes de 5 à 7 participant.e.s, où l'on observe des positionnements sur la mobilité qui se construisent en situation. Certain.e.s y sont à l'aise dans l'exercice oral, ayant une vision stabilisée de la « mobilité » ou des « modes de vie », et conditionnent, en partie, le déroulé de l'interaction et des propositions discutées. A défaut de bénéficier des informations sur les profils des participant.e.s, les interactions entre eux tendent à produire des propositions qui sont, pour partie, socialement déterminées. Les participant.e.s les moins à l'aise et les moins légitimes dans l'exercice oral d'échanges et de délibération collective (ce sont parfois des jeunes, parfois des femmes également) tendent à proposer des solutions qui peuvent s'interpréter comme relativement utilitaires ou consensuelles, du moins elles n'apparaissent pas comme des leviers évidents quant à des changements de fonds. Par exemple, des participant.e.s plus discrets que d'autres à l'oral, visiblement moins à l'aise, vont mettre en avant des propositions de parking-relais ou de covoiturage, qui ne sont guère débattues car globalement déjà acceptées. Les participant.e.s les moins à l'aise ne semble pas croire à l'intérêt de propositions les plus « transformatrices » des rythmes sociaux, de l'organisation socio-économique. Les manières de « parler de la mobilité » sont donc aussi le produit d'une interaction, les séquences discursives en petits groupes produisant différents positionnements des participant.e.s face à la mobilité. Certains propos peuvent être « bridés » par des visions qui s'affirment comme « légitime » ou « intelligente », et qui ont pour effet de subordonner des propositions d'autres participant.e.s à un registre plus conventionnel et normé, et qui permet d'obtenir l'approbation du collectif.

La mobilité, où l'imaginaire du « transport »

Un autre type de représentation émanant des participant.e.s interroge la norme associée à la mobilité. Cette dernière est assez largement saisie à l'aune de représentations qui associent la mobilité au « transport », en mettant l'accent sur l'« ingénierie » et des valeurs de « fluidité » et de « performance ». Malgré les supports vidéos qui dessinent une vision d'une « mobilité » qui s'exacerbe (plus de déplacement, plus de temps consacré à ces derniers, qui engendrent en partie fatigue et stress), les représentations assez communément partagées des participant.e.s associent « transport et mobilité » avec les sphères de l'ingénierie, et des idées de fluidité. De ce fait, les propositions s'orientent dans le sens d'une meilleure optimisation des transports. Pourtant, si cette perspective d'optimisation des transports peut produire des effets (de prédictibilité temporelle, de sécurisation des personnes, etc.), elle est potentiellement *aussi* un levier pour accentuer les vitesses, une distribution résidentielle élargie dans l'espace et, en définitive, un supplément d'activités et de déplacements pour les relier. L'optimisation peut donc aussi produire les « excès » de mobilité que l'on souhaite éviter. Surtout, ce type de représentations minore, de fait, celles qui pourraient aller dans le sens d'un questionnement des temps et des rythmes de la société. Ce type d'imaginaire qui associe la mobilité à la « performance » et à la « fluidité » est également lisible dans la séquence relative aux « futurs souhaitables », lors de la matinée du deuxième jour⁵⁴ (en résumé, il s'agit de demander aux gens leurs volontés s'ils avaient une « baguette magique »). Un ensemble de propositions produites sont relatives à l'imaginaire de la science-fiction, à des technologies révolutionnaires (aller plus loin, plus vite, avec, par exemple, la proposition de téléportation), et non à des propositions susceptibles de transformer et/ou de réguler l'organisation sociale.

3.3.3. La « fabrique » des propositions

L'objectif de cette partie n'est pas de commenter et d'analyser la nature de chaque proposition mais de revenir sur le processus d'élaboration : c'est leur « fabrique » qui nous intéresse en premier lieu. La liste des 16 propositions finalement retenues à l'issue des 4 FC est présentée en Annexe 15. On cherche ici à savoir pourquoi et comment la décélération des rythmes de vie apparaît et disparaît au fil des échanges. Cette partie renvoie principalement à la seconde moitié des Forums citoyens, soit de l'après-midi du 2^e jour au soir du 3^e et dernier jour.

⁵⁴ Dans l'organisation des Forums citoyens, la séquence est intitulée « Travail sur les futurs souhaitables pour soi et pour les autres : temps d'émergence des aspirations par la méthode des envoyés spéciaux » (vendredi, 10h15-11h).

Le processus progressif de formalisation des propositions

Pour rappel, les participants sont invités à formuler leurs ébauches de proposition à l'issue de la séquence « controverse » (l'après-midi du 2^e jour) où deux expert.e.s ont abordé un sujet en mobilisant deux points de vue contrastés⁵⁵. Dans un premier temps, les participant.e.s doivent se positionner par rapport aux arguments défendus par ces expert.e.s. Avant de formaliser leurs propositions, ils échangent avec eux, dans un jeu de questions et de réponses. Nombre de ces questions se projettent dans l'avenir pour comprendre les dynamiques futures en termes de mobilité, mais aussi de pratiques sociales et techniques. Cet échange permet de situer ce qui, à l'avenir, peut être attendu et faisable. Il permet un premier cadre qui oriente les interrogations des participant.e.s, en termes d'horizon des possibles, suite aux arguments formulés par les expert.e.s, sans toutefois restreindre les idées et réflexions qui peuvent émerger. En effet, lors de la matinée du 3^e et dernier jour, les participant.e.s formulent des propositions qui peuvent être décorrélées des propos tenus la veille par les expert.e.s au moment de la « controverse »⁵⁶. A ce stade (le matin du 3^e jour), toute proposition se doit d'être justifiée, pour expliciter les idées qui sous-tendent ce choix. Ainsi, à la proposition qui consiste à restreindre l'usage de la voiture (car ce transport est polluant), un participant argue de l'impossibilité du progrès technologique pour dépolluer complètement les moteurs automobiles.

En fin de matinée du dimanche, chaque groupe, par table doit présenter une ou deux propositions, lesquelles seront intégrées au débat de l'après-midi. Cela nécessite, pour la plupart des groupes, d'essayer de fusionner certaines propositions (celles qui apparaissent proches) pour répondre à l'objectif. Cette fusion peut parfois induire des effets contre-productifs vis-à-vis des objectifs initialement fixés par les propositions. En essayant de mixer des idées qui semblent proches, la voie est parfois ouverte à la conciliation de contenus et d'objectifs qui s'opposent et qui rendent potentiellement la proposition, issue d'une double-mesure, caduque. Par exemple, suite à plusieurs propositions (le revenu parental, le télétravail et la conciliation de la vie professionnelle et personnelle), certain.e.s participant.e.s, en soulignent leur relative proximité, et en proposent la fusion. Dans l'échange sur cette fusion émerge l'idée que le revenu parental peut être ouvert aussi par exemple à un temps partiel de télétravail, permettant de combiner un temps de travail avec la garde des enfants. Il serait donc possible, à la fois de toucher un revenu parental (en s'occupant de son enfant) tout en ayant la possibilité de télétravailler, dans l'objectif de concilier la vie professionnelle et personnelle. Toutefois, le télétravail peut contrarier cette conciliation et compliquer sérieusement la réalisation des activités professionnelles et des tâches familiales. Une participante (Virginie) rappelle ainsi que « *le télétravail ce n'est pas fait pour garder les enfants*⁵⁷ ». Le travail concret d'élaboration des propositions ne se fait donc pas toujours sans dissonances, du point de vue de la cohérence intrinsèque de certaines propositions.

Les interrogations sur la faisabilité

De façon synchrone avec cette formalisation progressive, un débat émerge autour de la faisabilité des propositions (en début de dimanche après-midi)⁵⁸. Ce questionnement était déjà apparu en début de Forums citoyens, au moment de présentation des objectifs et de la « demande ». Il revient toutefois, et plus fortement, parce que la mise en forme des propositions devient plus saillante. De fait, ces questionnements se font plus explicites, dans des échanges avec le Forum Vies Mobiles et Missions Publiques en plénières : « *est-ce que ça a une chance d'aboutir ?* » est une question souvent posée. L'attention portée aux débouchés des propositions a toutefois plusieurs raisons. Certain.e.s des participant.e.s ont éprouvés des engagements dans des mobilisations qui n'ont pas toujours trouvé de traductions politiques. Ils sont plusieurs à avoir participé au mouvement des « Gilets Jaunes » (au sein duquel des parlements citoyens ont d'ailleurs été organisés) avec une répression

⁵⁵ Voir les vidéos des « controverses » : <https://forumcitoyendesviesmobiles.org/forum-citoyen-2020#idcontre>

⁵⁶ Dans l'organisation des Forums citoyens, la séquence est intitulée « Réflexion, par table, sur des propositions possibles » (dimanche, 09h45-10h35).

⁵⁷ Forum Citoyen de la Réunion (29 août 2021).

⁵⁸ Dans l'organisation des Forums citoyens, la séquence est intitulée « Débat en plénière entre les participants 14h-15h45 ».

policrière pour seul retour, disent-ils. Pour certain.e.s encore, la Convention Citoyenne pour le Climat, organisée peu avant, est considérée comme un référent négatif du point de vue des débouchés politiques. Pour d'autres, il s'agit davantage d'une forte défiance par rapport au système politique, trop peu, voire pas du tout, à l'écoute des demandes citoyennes. De ce fait, « certain.e.s n'y croient pas » [aux propositions] : « [...] *ce sont des bonnes idées mais je sais que le système en place ne fait rien et que toutes ces discussions donnent de faux espoirs*⁵⁹ ». Sur une position différente, un autre participant (Christian) souligne que les formes démocratiques institutionnalisées, tels les référendums, ne sont pas toujours suivis dans leurs avis, prenant pour exemple l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes. Les membres du Forum Vies Mobiles doivent ainsi préciser en fournissant des justifications sur la nécessité de se projeter dans l'avenir, à partir des aspirations et désirs de chacun.e des participant.e.s.

Lors de la proposition de généralisation des Forums Citoyens, (sur le même modèle que ceux organisés par le Forum Vies Mobiles donc), plusieurs participant.e.s soulignent l'importance du contrôle, de la vérification par des instances compétentes. Il s'agit de vérifier que les autorités publiques prennent bien en compte les votes et/ou les propositions qui émaneraient de ces Forums citoyens, au-delà du modèle des enquêtes publiques, lesquelles sont avant tout le réceptacle des doléances, et qui ne sont pas toujours prises en compte, par ailleurs. Dans la perspective de perfectionner l'idée de démocratie participative, il est aussi évoqué des Forums Citoyens qui pourraient se situer en amont d'un projet – pour le définir - ou en aval – pour y réagir. Un autre registre de questionnement est dirigé vers l'« efficacité » des propositions, à savoir leur capacité à être mise en œuvre. Cela questionne la temporalité de leur mise en œuvre et, parce que certaines propositions sont estimées trop longues et complexes, elles peuvent être écartées. Des questions portent aussi sur la réalité du financement des propositions : doivent-elles être finançables ? C'est la dimension « réaliste » des propositions qui est ainsi interrogée, dans la labilité même de ce terme et fait l'objet de débats, en plénières comme en groupe, et qui occupera les participant.e.s pour savoir si telle ou telle proposition est ainsi « faisable ». Pour le Forum de la Réunion, ce n'est qu'en fin de journée du 3^e et dernier jour, que Missions Publiques précisera que les participant.e.s n'ont pas à se préoccuper des faisabilités techniques et financières : « *elles sont importantes mais on ne s'en préoccupe pas*⁶⁰ ».

Des propositions « décevantes » ?`

Cette formulation sur une possible « déception » des propositions peut sembler relever d'un discours normatif. Nous le posons de la façon suivante : comment expliquer qu'au regard de réflexions et de propositions qui ont semblé, à plusieurs observateur.rices, intéressantes et a priori pertinentes, ce sont parfois *in fine* des propositions consensuelles qui ont été finalement retenues ? La dimension « déceptive » traduit ainsi une interrogation sur la trajectoire de certaines propositions dans la temporalité des deux journées et demi des Forums Citoyens. Plusieurs éléments, qui se cumulent, peuvent expliquer ce type de trajectoire « consensuelle » : l'effet « entonnoir » joue nécessairement puisqu'il s'agit de sélectionner un nombre restreint de propositions, à travers la pose de (5) gommettes par chacun des participant.e.s sur les 20 propositions finales en débat (il doit en rester 10). Il y a un effet classique de sélection où l'on doit ne retenir que la moitié des propositions⁶¹. Pour autant, pourquoi cette sélection – jugée parfois « déceptive » – et non telle autre. La prédominance d'une logique « utilitariste » est à souligner : plus on s'approche de la phase de formalisation, plus une rationalité attentive au financement, à la rentabilité et à la faisabilité des mesures est notable. Les réflexions en termes de coûts et de bénéfices se font plus nombreuses et explicites. Ce type de logique vient aussi servir l'amélioration

⁵⁹ [Le prénom n'a pas été noté]. Forum Citoyen de la Réunion (29 août 2021).

⁶⁰ Missions Publiques, Forum Citoyen de la Réunion (29 août 2021).

⁶¹ Dans l'ensemble, il faut noter que la place est laissée au fait de « retenir » des propositions plus « marginales » ou moins « majoritaires ». Les membres de Missions Publiques s'attachent, en effet, à rappeler que telle ou telle proposition a été formulée (une manière de rappeler aux participant.e.s l'ensemble des propositions et non celles qui peuvent être les plus discutées).

de la mobilité au « quotidien » (moins de fatigue, moins de stress et une meilleure qualité de vie), mais souvent dans un horizon à la fois discernable et faisable. Une membre de Missions Publiques, explique ce « retour à la raison » au regard d'autres expériences de participations citoyennes :

« C'est souvent quelque chose qu'on vit dans d'autres démarches. C'est quelque chose qu'il y a souvent sur des démarches relativement longues. Il y a un moment où on rêve, et il y a un retour à la réalité. Et souvent les citoyens, mais c'est très inconscient ce que je raconte là, ils ont envie d'être pris au sérieux, par les décideurs, et pour être pris au sérieux, il faut des choses raisonnables. Il faut que ça soit raisonnable, il faut que ça ressemble à une proposition technique, en évitant le mimétisme avec des propositions plus techniques ou expertes, (...) Pour [le Forum Citoyen de] Paris, si l'on doit aller à l'essentiel, allons à l'urgent, et l'urgent c'est de quoi prendre les transports en se sentant en sécurité, en ayant des transports publics la nuit et si on doit choisir 5 trucs, c'est ça qu'on doit mettre en avant »⁶².

Cette accentuation finale sur le caractère « raisonnable » de certaines propositions est également facilitée par des représentations de la mobilité à l'aune du « transport ». En effet, on peut considérer qu'avec une rationalité « utilitariste », il est plus aisé de porter des propositions sur une infrastructure ou un type de service que sur des éléments relatifs à la sphère multidimensionnelle des « modes de vie ». Il faut également noter que la sélection finale des propositions a lieu le 3^e jour en fin d'après-midi, après deux jours et demi d'échanges et de débats. Le rythme de travail et d'écoute est conséquent (on n'est jamais seul, les salles peuvent être bruyantes, et certain.e.s s'assoupissent ou montrent des signes d'impatience). La sélection finale pâtit aussi de cette temporalité et d'une certaine usure des participant.e.s.

3.3.4. La décélération absente ?

Nous avons souligné que la question des rythmes de vie était présente dans les échanges et que les participant.e.s avaient une conscientisation de cette thématique. Pour autant, la décélération des rythmes de vie est-elle présente dans les réflexions sur les propositions finales ? Quand elle apparaît dans les réflexions et les propositions, la décélération des rythmes de vie prend davantage la forme d'une demande de conciliation, de gestion et de coordination des temps pour retrouver la maîtrise de ses rythmes, et une autonomie temporelle pour mieux les arbitrer et les planifier. La condition d'une autonomie temporelle est néanmoins soumise à une critique de l'intensification des rythmes dans le système actuel. La majorité des réflexions et des propositions finales vont davantage dans le sens d'une adaptation au système existant, à travers des demandes de davantage de choix, d'affranchissement des contraintes dans les pratiques de mobilité ou, du moins, de conciliation et de coordination de ces contraintes sans modification majeure du système socio-économique. En ce sens, la décélération des rythmes de vie est présente mais à l'état « diluée ». Il n'est pas exclu que les représentations de la mobilité liée au travail - davantage dirigée sur la sphère du transport plus que des modes de vie - soit un catalyseur important de cette « dilution ». En effet, c'est davantage en articulant la mobilité aux déterminants des modes de vie que l'on peut espérer modifier la structure de l'organisation temporelle – plus que sur la seule séquence du déplacement. Les représentations clivées de la mobilité, entre « contrainte » et liberté », portée par le Forum Vies Mobiles, sont également à interroger : poser la prise en compte des formes contraintes de la mobilité pour gagner en liberté permet-il de questionner au mieux l'organisation temporelle ? La possibilité d'un supplément de liberté et de choix dans les mobilités (voire les propositions qui visent davantage d'accessibilité, de flexibilité et d'intermodalité) sont, certes, en mesure de libérer et de fluidifier les contraintes de mobilité individuelles, mais permettent moins d'agir sur des formes de régulations collectives. N'aurait-il pas fallu insister, auprès des participant.e.s, davantage sur la nécessité de réguler collectivement (certains) des rythmes de la société, plus que sur une libération des formes contraintes de la mobilité ? A ce titre, la proposition du « revenu parental » peut être interprétée comme allant dans le sens d'un questionnement de l'accélération structurelle des rythmes de vie⁶³. D'ailleurs, lors du Forum de Nantes, cette proposition est apparue comme la seule où les participant.e.s ont mentionné clairement les bienfaits en termes de « ralentissement des rythmes de vie ».

⁶² Entretien avec Missions Publiques (01 février 2022).

⁶³ Forum Citoyen de Nantes (13 juin 2021).

3.4. Conclusions de la partie 3 : Que signifie l'aspiration à la décélération des rythmes de vie pour les ménages ?

En résumé, savoir si « la demande » du Forum Vies Mobiles a été comprise est plus complexe qu'il n'y paraît, notamment parce qu'une telle réponse aurait mérité une analyse documentant, par entretiens, le retour de l'expérience du Forum Citoyen, pour en saisir a posteriori, de façon approfondie, la réception individualisée. Le Forum Vies Mobiles peut être décrit comme un acteur « flou » (difficulté des participant.e.s à en nommer concrètement l'activité, et à saisir le rôle d'un « institut de recherche »). Par ailleurs, le lien avec la SNCF peut sembler contre-intuitif – un lien financier mais un fonctionnement autonome - et a pu parfois contrarier la compréhension de son action par certain.e.s participant.e.s, sans que cet effet apparaisse réhibitoire. Si la demande faite aux participant.e.s fut suffisamment « ouverte » d'un point de vue thématique pour être appropriable, les réflexions sur les leviers d'action (entre améliorer les déplacements ou les modes de vie) témoignent de cette indétermination. Nos observations relèvent des réactions participant.e.s différentes, parfois cantonnées au « transport », parfois riche d'une élaboration construite en groupe, témoignant de la conscientisation de ce thème, « porte d'entrée » de la « décélération » des rythmes. Aussi, la place accordée à la thématique de la « décélération » est ambivalente : formulée en termes de ralentissement, elle est relativement minorée dans la présentation initiale que fait le Forum Vies Mobiles, et apparaît dans les échanges entre participant.e.s sous le prisme des « rythmes ». La conscientisation de cette question est réelle, parce que les participant.e.s la vivent dans leur quotidien, mais elle est inégalement développée et discutée au long des Forums Citoyens. On peut émettre l'hypothèse que si elle avait fait l'objet d'une structuration préalable, dans le cadre d'une mise en avant thématique plus spécifique par le Forum Vies Mobiles (avec une séquence dédiée ?), ces retours auraient pu alimenter autrement les propositions.

Pour fournir des réponses stabilisées sur la question de l'aspiration à la décélération. A posteriori, on peut néanmoins associer les résultats encore exploratoires de ces FC avec une grille d'analyse plus théorique. C'est ce que nous proposons de faire dans la conclusion de cette partie sur l'observation des Forums Citoyens, où l'aspiration à la décélération est apparue sous une forme relativement « diluée ».

Premièrement, notons que si l'on cherche à s'appuyer sur des concepts plus robustes que l'aspiration à la décélération des rythmes de vie, on peut commencer par s'appuyer sur le constat réciproque : l'accélération des rythmes de vie. De ce dernier découlerait un sentiment de famine temporelle, de manque de temps (Munch et al, 2020 ; Strazdins et al., 2011 ; Rosa, 2010 ; Perlow, 1999)

L'accélération, c'est-à-dire l'augmentation de la quantité et de la diversité d'activités réalisées au cours d'une journée n'est pas nécessairement problématique pour tout le monde. Au contraire, elle peut même être recherchée par certaines catégories de population. Ce qui est problématique c'est le sentiment de manque de temps, la famine temporelle qu'éprouve certaines populations face à l'accélération des rythmes de vie. Le problème n'est pas l'accélération, et par conséquent la solution ne saurait être automatiquement positionné au niveau de la décélération.

En face du sentiment de famine temporelle et de manque de temps, se positionnerait des aspirations à disposer de plus de temps, une plus grande prospérité ou richesse temporelle. En fait il s'agirait de questionner non pas l'aspiration à la décélération des rythmes de vie mais à l'aspiration à une plus grande prospérité temporelle. Si l'on devait refaire un projet de recherche sur ces enjeux, nous travaillerions certainement plus à partir de ce concept qui décrit plus fidèlement le caractère multiforme des aspirations des ménages que l'idée de décélération. Plutôt qu'« aspiration à la décélération », il faudrait sans doute parler d'« aspiration à la prospérité temporelle », par opposition à la famine temporelle. La décélération étant plutôt un des moyens d'atteindre la prospérité temporelle.

3.4.1. L'aspiration à la prospérité temporelle...

Pour les scientifiques (Rinderspacher, 2002 ; Mullens et Glorieux, 2020 ; Geiger et al., 2021), à l'origine des travaux sur la prospérité temporelle (*Zeitwohlstand* en allemand, ou *time wealth* en anglais), elle peut être défini par 4 dimensions qui caractérisent une forme de bien être temporel à l'échelle des individus :

D'après Geiger SM, Freudenstein J-P, von Jorck G, et al. (2021), la prospérité temporelle se caractérise par :

- (1) avant tout, une quantité suffisante de temps laissé à la discrétion des individus (autonomie temporelle) qui facilite
- (2) un temps adéquat par activité (un rythme non-effréné) à
- (3) un horizon d'attente suffisamment stable (temps planifiable), notamment dans le cadre de l'activité de l'entreprise
- (4) des conditions suffisamment autodéterminées (souveraineté temporelle) où ils peuvent
- (5) coordonner de manière satisfaisante des exigences temporelles différentes (synchronisation).

Il est intéressant de noter que, d'après leur grille d'analyse, s'établit une forme de hiérarchie entre les différents moyens permettant d'atteindre la prospérité temporelle. Le temps laissé à la discrétion des individus est une condition *sine qua none* pour atteindre les autres dimensions de la prospérité temporelle. D'après cette formalisation, le temps laissé à la discrétion des individus facilite notamment la possibilité d'avoir des rythmes non effrénés, c'est-à-dire des temps adéquats par activité.

On peut considérer que ces conclusions théoriques résonnent avec les résultats observés au travers de l'étude des Forums Citoyens sur l'aspiration à la décélération des rythmes de vie. Comme nous le suggérerons par la suite, cela ne signifie pas pour autant qu'elles sont valides. Ce n'est pas parce qu'un consensus a l'air d'émerger un instant sur un sujet, une question, que ce consensus est forcément proche d'une forme de réalité scientifique. De nombreux exemples de découvertes scientifiques illustrent bien l'existence de cette ligne de tension entre consensus et « vérité ».

3.4.2. ...via plus d'autonomie temporelle ?

Pour revenir à notre terrain, au travers des observations des débats et des propositions issues du Forum Citoyen du Forum Vies Mobiles, l'aspiration à la prospérité temporelle prend beaucoup la forme de doléances pour une plus grande autonomie temporelle. L'extrême majorité des remarques, idées et propositions vont vers des demandes de marges de manœuvre supplémentaires, d'autonomisation temporelles et spatiales : plus de flexibilité horaire au travail, améliorer l'articulation transport en commun-vélo, offrir des solutions de transport efficaces en dehors des villes...Seule la proposition du revenu parental remet un peu en cause l'accélération structurelle des rythmes de vie et son corollaire sur l'accessibilité spatiale et temporelle.

Cela s'insère dans le processus démocratique sous-tendue par la dynamique de ces Forums citoyens. Cela correspond aussi aux manières de faire des politiques temporelles en Europe depuis le début des années 2000. En effet, sans que cela soit explicitement énoncée, pour les politiques temporelles, la prospérité temporelle passe bien par une meilleure conciliation des temps individuels avec un ordre temporel collectif établi et inchangé (culte de la vitesse et de l'optimisation du temps). Il s'agit ici 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, mais aussi la possibilité d'aller plus vite, de gagner du temps et de faire plus d'activités grâce au progrès technologique. En effet, avec cette entrée, la prospérité temporelle est atteinte par le biais de plus grandes marges de manœuvre de gestion du temps à l'échelle individuelle, c'est-à-dire par le biais de « l'autonomisation temporelle ». Or, cette autonomisation peut aussi bien passer par la flexibilisation (gains de

marges de manœuvre pour agencer l'horaire des activités) que par l'accélération (gains de marges de manœuvre, de temps dégagé pour agencer de nouvelles activités).

En définitive l'entrée de l'autonomie temporelle pour atteindre la prospérité temporelle ne colle pas vraiment au terme d'aspiration à la décélération des rythmes de vie. Précisément, l'autonomie temporelle ne permet pas d'atteindre la prospérité temporelle parce l'autonomie n'est ici encore qu'un mirage. Elle reste guidée collectivement par des normes relatives à l'ordre temporel économique, qui est lui très nettement tourné vers l'accélération et la croissance de tout. De cette façon, elle ne cadre pas plus avec les objectifs de PMD² puisqu'elle n'a pas de lien direct avec la diminution des vitesses de déplacement. Elle pourrait plutôt avoir un lien avec l'accélération des vitesses de déplacement et le remplissage encore plus intense des programmes d'activités, et ainsi l'accentuation des problématiques énergétiques et écologiques.

Pour illustrer les potentiels effets contreproductifs de cette « autonomisation temporelle », on peut prendre l'exemple de l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches - exemple cher aux politiques temporelles. Cette politique temporelle permet bien aux parents aux horaires de travail matinaux et/ou tardifs de bénéficier du service de garde d'enfants. Il y a un gain indéniable de marges de manœuvre temporelle pour les individus.

Seulement, en réagissant de la sorte, c'est-à-dire en ne touchant pas directement au rythme des entreprises et au temps système qui dilate les temps du travail, mais en se contentant d'apporter des « bulles d'air » et d'adapter les villes à l'accélération des systèmes économiques, ne favorisent-ils pas les mêmes dérives qu'ils tentent de panser ? Autrement dit, si on élargit l'offre temporelle pour donner plus de marges aux individus, on encourage d'une certaine manière les horaires de travail extensifs. En conséquence, on favorise des éventuelles dérives sur l'accélération sociale, sur la cohésion et la coordination des activités individuelles, cela alors que les Bureaux des Temps tentent parallèlement d'atténuer les inconvénients de ces dérives !

3.4.3. ... via la décélération des rythmes de vie ?

Bien que trop minoritaires pour peser dans la fabrique du consensus, certains citoyens ont formulé des aspirations qui allaient dans le sens inverse de l'autonomie temporelle :

« On ne veut plus avoir à prioriser certaines choses, certaines activités au détriment d'autres. On sacrifie nos enfants dans cette société, ils pâtissent de notre stress, de nos modes de vie. » (Vincent, au Forum de la Réunion)

Ici, pour la première fois apparaît l'idée qu'il ne faut pas donner plus de choix aux individus. Faire peser la responsabilité du tri et de la priorisation des activités peut être lourd et éreintant, voire inconciliable pour les individus.

Vincent, militant écologiste par ailleurs, parle plus tard de « choix contraints » (holisme, structuralisme). C'est certainement à l'endroit de l'acception selon laquelle les choix restent contraint par le système social, économique et temporel dans lequel ils se déploient que se loge toute la problématique de la régulation des temporalités sociales. Donner toujours plus de choix aux gens à système temporel constant conduit le système productiviste vers une fuite en avant toujours plus accélérée.

A partir de ces remarques, l'aspiration à la prospérité temporelle pourrait correspondre ou en tout cas nécessiter en premier lieu de remettre en question l'ordre temporel collectif. Cela demanderait tout d'abord d'interroger 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, selon ses propres choix. 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). Par conséquent, sans être

forcément le but à atteindre, l'allègement des programmes d'activités quotidiens et la lenteur des déplacements seraient un préalable, un moyen nécessaire pour redonner la possibilité aux individus de choisir plus librement leur temps.

Cela reviendrait en fait à inverser l'ordre de priorité énoncé dans le concept de prospérité temporelle :

- (2) avant tout un temps adéquat par activité et donc pas trop d'activités (un rythme non-effréné) qui permet :
- (1) une quantité suffisante de temps laissé à la discrétion des individus (temps « perso » suffisant)
- (3) un horizon d'attente suffisamment stable (temps planifiable), notamment dans le cadre de l'activité de l'entreprise.
- (4) des conditions suffisamment autodéterminées (souveraineté temporelle) où ils peuvent
- (5) coordonner de manière satisfaisante des exigences temporelles différentes (synchronisation).

Pour rappel, ce résultat encore minoritaire dans les écrits scientifiques et les débats publics intéresse directement PMD². En effet, si cette entrée prenait de l'importance, on pourrait ensuite considérer que la volonté première de faire moins d'activités aux quotidiens pourrait passer par le fait d'accéder moins aisément à diverses activités. Les activités viennent à nous comme nous venons à elles. Sur le plan des télécommunications, si le débit de notre connexion internet diminue, on peut faire venir moins d'activités à nous en un certain laps de temps. Ainsi parce que la connexion ralentit, théoriquement on réalise moins d'activités et on éprouve donc un moindre sentiment de saturation ou de manque de temps. De la même façon dans le champ des transports, si la vitesse de nos déplacements diminue, on peut aller réaliser moins facilement diverses activités réparties dans l'espace. Parce que la vitesse de nos déplacements diminue, théoriquement on réalise moins d'activités et on éprouve donc un moindre sentiment de famine temporelle.

La subtilité de telles projections sur le ralentissement en tant que levier de prospérité temporelle est qu'elles auraient de prime abord un aspect contraignant. En effet, le ralentissement limite les possibilités de se déplacer tout le temps, partout et très rapidement pour atteindre des activités éloignées. En ce sens, elles diminuent a priori les marges de manœuvre individuelles.

Mais, en contrepartie, elles auraient 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).

3.4.4. La fiction démocratique : individus et institutions paradoxants

Le fait que la régulation collective des vitesses puisse offrir des gains de liberté supplémentaire aux individus reste inenvisageable pour la plupart des individus et institutions. Ils tentent plus souvent d'articuler des demandes de droits (au sens de libertés) supplémentaires pour les individus, avec les impératifs d'une régulation collective et écologique. Individus ou institutions, nous sommes tous confrontés à la fiction démocratique (Villalba, 2017) et aux modèles de la société de consommation (Baudrillard, [1970] 1996) qui nous demandent d'avancer avec les paradoxes plutôt que de les traiter (de Gauléjac, 2018).

Dans les observations du Forum Citoyen, ces paradoxes se manifestent lorsque les organisateurs présentent la problématique qui justifie qu'on ait réuni des citoyens pour débattre et proposer des idées :

D'un côté, le Forum Vies Mobiles explique qu'on est dans un monde où l'on se déplace toujours plus et que cela soulève des problèmes aussi bien pour les individus (fatigue, stress, temps passé en déplacement...) que pour la collectivité dans son ensemble (pollution, nuisances...). Et d'un autre côté, ils expliquent que leur positionnement politique s'appuie sur la problématique suivante :

Les politiques ne se représentent la mobilité que du point de vue de la liberté qu'elle permet, et pas du point de vue des contraintes qui l'accompagnent pour les individus. De cette façon, ils indiquent qu'un des enjeux du

parlement est de prendre en compte les contraintes des individus en déplacement pour leur donner en fait plus de liberté. Or le problème collectif de l'excès de mobilité est précisément lié au fait que l'on n'a jamais été aussi libre et en capacité de se déplacer. Donner plus de liberté, de facilité de déplacement aux individus ne fait a priori qu'aggraver le problème collectif et environnemental de la fringale de mobilité.

L'énoncé du positionnement du FVM et donc des formulations de propositions qu'ils peuvent attendre est contradictoire, schizophrénique, balancé entre des objectifs collectifs de diminution des mobilités liés au problème collectif et écologique et les présupposés désirs individuels de libération des contraintes de mobilité (plus d'accessibilité, plus de flexibilité, plus d'intermodalité...).

Ils essaient de faire tenir ensemble les aspirations individuelles pour une autonomie toujours plus grandes (plus de choix et de liberté dans les façons de se déplacer) et les objectifs collectifs de régulation des mobilités qui appellent nécessairement un resserrement des contraintes (Centemeri, 2020), qu'il soit administré par le haut ou par le bas sous forme d'une éthique écologique ou d'une aspiration à la décélération.

L'idée qui prime est qu'on doit laisser la liberté à chacun d'accélérer ou de ralentir. Cette intention est aussi très présente dans les politiques de chrono-urbanisme que nous avons étudié en parallèle des Forums Citoyens. A cet égard, les Bureaux des Temps mettent en avant le concept de « Droit au Temps » (Mückenberger, 2011) pour résoudre les problématiques temporelles en ville.

4. Conclusion / Recommandations / Perspectives

Les conclusions et les recommandations qui suivent sont le fruit de croisements et de recoupements entre les discours et les manques (de discours) ayant émergé de façon massive, sur la majorité des terrains enquêtés, voire sur la totalité d'entre eux pour certaines conclusions. A partir du moment où nous rendons compte de résultats communs qui sont apparus dans des univers professionnels, politiques, territoriaux, sociaux, culturels très différents, nous considérons que nous exposons des résultats qui renvoient à une conception sociale des problèmes temporels (Elias, 1984) relativement partagée (Allemagne, Espagne, France, Italie).

Aucune des politiques de chrono-urbanisme ne permet vraiment de rendre compte de l'intégration et de l'imbrication d'enjeux relatifs aux rythmes de vie et aux vitesses de déplacement dans une perspective de diminution des consommations énergétiques. Mais leur étude combinée donne à voir comment les pouvoirs publics pourraient lier rythme de vie et vitesses des déplacements dans la perspective de la transition écologique. Sur bien des terrains, des liens faibles émergeaient dans le discours, à mi-chemin entre rythmes de vie, vitesses des déplacements et transition écologique. Lorsque ces relations apparaissent pour plusieurs types de chrono-urbanisme, dans différents pays, différentes villes, elles deviennent des liens forts sur lesquels une Politique de Mobilité Durable et Ralentie pourrait potentiellement s'appuyer. Pour ne donner qu'un exemple illustratif parmi les 4 que nous détaillerons plus tard, la notion de convivialité est un lien fort entre rythmes de vie, vitesses des déplacements et transition écologique qui est apparu dans toutes les *Cittàslow* et dans nombre de villes passant au 30 km/h. Par rapport aux préceptes de la ville fonctionnelle, la construction de villes conviviales pourrait-elle dès lors devenir un canevas d'aménagement allant dans le sens de la transition écologique ?

Il y a aussi une autre raison qui explique que nous accordions beaucoup d'importance aux problèmes et solutions ayant communément émergé sur plusieurs de nos terrains européens. Il y a bien sûr l'intérêt du nombre et de la comparaison pour donner plus de robustesse scientifique à nos résultats. Mais, pour nous, ce n'est pas là que se situe le principal intérêt. Comme indiqué plus haut, pour concevoir une politique de ralentissement des rythmes de vie, il faut sortir d'une lecture individualisée de la gestion des problèmes temporels qui touchent aujourd'hui une part importante de la population. C'est pourquoi, il faut réussir à identifier les manques et les motivations qui fédèrent face aux problèmes soulevés par l'accélération des rythmes de vie et la crise écologique.

Cette première recommandation introductive est d'ordre conceptuel, au sens où elle suggère un renouvellement de la façon de concevoir le problème et les solutions liées à l'accélération des rythmes de vie. Il faut collectiviser et donc politiser la problématique de l'accélération des rythmes de vie, en lien avec la transition écologique. Il est donc particulièrement important de déceler ce qu'il y a de commun dans la façon de lire et de vivre la problématique des rythmes de vie. Cette recommandation est une sorte de condition préliminaire pour comprendre l'utilité et la force des recommandations plus concrètes et incarnées qui suivront.

Il s'agit en fait de reconnaître que la saturation des temps quotidiens, également qualifiée de « famine temporelle », est un problème social (Merton, 1971). Toutefois, contrairement à d'autres problèmes sociaux tels que le chômage ou la saturation spatiale des réseaux de transport, les effets néfastes de la famine temporelle sur la qualité de vie attirent rarement l'attention des responsables politiques. Notre société traite trop souvent les difficultés d'adaptation à cette évolution du temps urbain comme des pathologies individuelles, et 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).

Aujourd'hui, le temps est encore au-delà du domaine du politique et il est donc très difficile de cibler et de discuter des normes temporelles : être ponctuel, être rapide, être affairé et besogneux, etc.

La conclusion est ainsi divisée en 2 parties. La première partie rassemble un ensemble de recommandations conceptuelles qui indiquent comment il est possible d’opérationnaliser et de concrétiser la problématique des rythmes de vie en ville. Une fois ces recommandations préliminaires énoncées, la seconde partie décrit de façon concrète quelles « solutions » et actions peuvent être envisagées pour construire des Politiques de Mobilités Durables et Ralenties.

4.1.1. Concrétiser les problématiques temporelles : penser des modalités d’évaluation qualitative du bien-être en ville

Une des raisons qui explique que le temps ne fait pas partie du débat politique a trait au caractère implicite et extrêmement abstrait de la notion temporelle. « *Qu'est-ce que le temps ? Si personne ne me le demande, je le sais. Si je veux l'expliquer à qui me le demande, je ne le sais plus* » (Saint –Augustin). La célèbre citation de Saint-Augustin colle parfaitement avec le principal résultat issu de l’observation des Forums Citoyens. La mise en débat de sujets relatifs aux rythmes de vie est un échec, car il est quasiment impossible de débattre de temps. On peut certes opposer des arguments quantitatifs relatifs à la construction sociale d’un temps économique manipulé comme n’importe quelle autre denrée rare. Mais cette conception occidentale et moderne du temps social (Heiddeger relu par Bouton, 2018) ne laisse en fait aucune place au débat. Il s’agira toujours de s’accorder en toute logique pour dire que « plus vite c’est mieux », « plus précis et ponctuel est plus avantageux ». Il n’y a pas débat ! C’est comme si la partie était jouée d’avance ! Les règles du jeu ou plutôt de la compréhension de la notion de temps ne permettent pas de jouer à une autre partition que celle de l’accélération. Au mieux, les considérations relatives au temps constituent des prénotions partagées par tou.te.s pour construire d’autres réflexions s’appuyant sur la dimension temporelle (organisation des entreprises, répartition des activités sur le territoire, etc.)

Pour certains chercheurs, plutôt proches des sciences des techniques, le sentiment de manque de temps associé à l’accélération des rythmes de vie est décrit comme un effet rebond temporel (Buhl et al., 2021 ; Jalas, 2002 ; Binswanger, 2001). Avec cette grille de lecture, Grégoire Wallenborn, Historien des Sciences à l’Université Libre de Bruxelles explique que la conception économique, mathématique et linéaire du temps induit une ontologie favorable au développement des machines. En lien avec cette remarque, Lewis Mumford situe les origines de la révolution de l’industrielle, non pas au moment du développement du chemin de fer, mais à l’apparition des premières horloges mécaniques (Mumford, 1934). La mécanique temporelle des horloges, à présent incorporée par les individus, serait donc un des principaux moteurs de l’accélération sociale et de la famine temporelle décrite par Hartmut Rosa (2010). La question de la lutte contre les effets rebonds temporels et la famine temporelle serait donc de savoir comment reprendre le pouvoir aux machines et construire un concept de temps plus pertinent pour les corps et leurs activités quotidiennes (Wallenborn, 2018).

Pour l’instant, avec notre conception actuelle du temps, on ne pourra jamais vraiment partager avec d’autres un problème lié au vécu, à la qualité du temps. C’est ce que les acteurs des politiques temporelles appellent le rapport intime et personnel au temps, cloisonné à l’échelle de l’individualité ; au mieux étendu à l’échelle de la famille. Pourtant, le temps ne peut être considéré uniquement comme un moyen, à l’image de l’argent que l’on économise « en vue de ». Le temps, au sens de la durée, est avant tout le réceptacle dans lequel se cristallisent la finalité et la qualité de nos vies quotidiennes. Dans les « pays surindustrialisés » (Illich, 2004 [1973a] ; [1973b]), le ralentissement des vitesses de déplacement nous invite à accorder de l’importance à la qualité plus qu’à la quantité de temps (Bergson, 1902).

En l’état, la décélération ne peut pas être pensée comme une modalité de l’action locale, car nos cadres de pensées et d’évaluation donnent trop d’importance aux effets quantitatifs de la vitesse. Les effets positifs de la vitesse sont facilement identifiables et monétarisables. Les gains de temps, et de vitesse qui augmentent sur le compteur kilométrique, rendent compte d’une amélioration directement objectivable sur le compteur du PIB. Plus on va vite, plus la performance tend vers l’optimalité. La vitesse est une composante idéale et fétiche de l’univers mathématique de l’évaluation socioéconomique. Elle est *ipso facto* tournée vers le plus, le mieux, la

croissance, et peut ainsi intuitivement être interprétée comme du progrès. On a donc tendance à surévaluer les effets positifs de la vitesse, car ils induisent une augmentation chiffrée de valeurs au centre des méthodes classiques de l'évaluation socio-économique : les gains de temps et l'argent.

Mécaniquement, la monétarisation des gains de temps fait fortement gonfler l'intérêt et la rentabilité des transports rapides. Certes, les méthodes de l'évaluation socio-économique monétarisent la valeur d'une vie, c'est-à-dire le coût de l'accidentalité liée à la vitesse sur les réseaux de transport. En ce sens, certains aspects négatifs de la vitesse peuvent être intégrés dans le calcul socio-économique. On sait calculer comment la vitesse améliore ou détériore la quantité de vie. On sait valoriser le fait qu'elle permet d'accéder à plus d'opportunités ou diminue l'espérance de vie. Cependant, si l'estimation du prix d'une vie paraît envisageable pour les modélisateurs, on ne saurait prétendre à la quantification et la monétarisation de la qualité de la vie. *A priori*, la qualité de nos vies ne peut se mesurer avec des chiffres et encore moins avec de l'argent.

L'évaluation socioéconomique ne peut que rendre compte de la disparition des effets négatifs de la vitesse, de la disparition des effets sur notre quantité de vie espérée : diminution de l'accidentalité, du bruit et éventuellement de la pollution.

A l'inverse, avec cette grille de lecture quantitative, toute une partie des effets positifs du ralentissement sont complètement invisibilisés. Ils sont complètement occultés alors que dans le discours des habitants (qualitatifs, puisqu'avec des mots !) ces effets semblent jouer un rôle central dans l'appréciation positive du ralentissement. Comment rendre compte à l'instant t du supplément de bien-être associé au temps retrouvé, aux plaisirs de percevoir le bruit des oiseaux, aux échanges et discussions avec des personnes croisées dans la rue, au sentiment de liberté et de sécurité éprouvé par un enfant lorsqu'il déambule dans une « zone de rencontre », etc. ?

Tant que les modalités d'évaluation ne peuvent rendre compte des bienfaits qualitatifs du ralentissement, ce dernier restera sans doute perçu par les populations comme une forme de « rétrogradation ». En définitive, pour que le ralentissement des rythmes de vie et des vitesses de déplacement ne soit pas perçu comme une politique rétrograde, il faut réussir à démontrer les effets significativement positifs du ralentissement. Il faut donc réussir à mesurer plus précisément comment la vitesse détériore la qualité de vie alors que la lenteur l'améliore.

On sait par exemple que les relations sociales (ou leur absence) sont aussi importantes pour le risque de mortalité que le tabac, et plus importantes que l'obésité (Holt-Lunstad, Smith, & Layton, 2010). Comme l'explique Putnam, "les preuves des conséquences de la connectivité sociale sur la santé sont aussi solides aujourd'hui que celles des conséquences du tabagisme sur la santé à l'époque du premier rapport du chirurgien général sur le tabagisme" (Putnam, 2001, p. 327). Les recherches en sociologie indiquent que le fait de marcher dans son propre quartier est important pour la constitution d'un capital social. En définitive, le lien social est un facteur de bien-être d'une importance capitale, car le maintien de contacts sociaux contribue à la santé mentale et à la qualité de vie, et est particulièrement important pour les enfants, les personnes âgées et les populations vulnérables.

Cela invite à deux pistes de travail :

- Accorder de l'importance aux effets de long terme, aux effets rebonds, aux effets « après-coup » de la vitesse : dégradation du paysage visuelle et sonore, enquête relative au sentiment de manque de temps, stress, manque d'interaction sociale, manque de résonance avec la nature.
- Développer des indicateurs, des techniques d'évaluation qualitatives mais aussi quantitatives qui permettraient de rendre compte des effets positifs de la lenteur. Vers un nouveau modèle de coût-bénéfice qui ne s'appuierait pas que sur la monétarisation du temps ?

4.1.2. Concrétiser les problématiques temporelles : former les acteurs locaux à la « chronopolitique »

Au premier abord, les réflexions relatives à l'usage que nous faisons de notre temps quotidien sont loin d'être aussi évidentes que celles qui s'exposent quantitativement. En effet, en moyenne, nous n'avons jamais aussi peu travaillé dans l'histoire de la modernité industrielle. Cette dynamique se poursuit depuis 25 ans. A partir des

enquêtes Emploi du Temps françaises, on note que depuis 1985, en France pour les actifs occupés, le temps de travail a diminué d'un peu plus d'une demi-heure. Le temps dévolu aux tâches domestiques diminue également alors que le temps dédié aux soins aux enfants, le temps de loisir et temps de transport augmentent (Enquête Emploi du Temps, 1986, 1999,2010).

Ce qui complique la lecture de cette dynamique, c'est que la part de la vie dédiée au travail diminue fortement. L'âge d'entrée dans la vie active est toujours plus élevé et l'âge de sortie de la population active nettement plus faible qu'il y a 30 ans, et très inférieur à ce qu'on voit chez la plupart de nos partenaires européens. Ce resserrement du temps de la vie active combiné à une réduction du nombre d'heures travaillées, sous l'effet des différentes réductions du temps de travail (depuis 1950, la durée annuelle du travail des salariés a diminué d'un peu plus d'un quart en France), a généré une intensification du travail pour certaines catégories de travailleurs (France Stratégie, 2021).

Concomitamment, et alors que nous n'avons jamais eu autant de temps de vie (l'espérance de vie a presque doublé au XXème siècle), la culture de l'urgence et du « fast » s'est diffusée à toutes les sphères, personnelle, professionnelle ou encore publique. Certains auteurs parlent de la peur de toujours rater quelque chose (*the Fear fo Missing Out*). Au niveau des relations sociales, l'accélération des nouvelles technologies a en effet façonné un nouveau rapport au temps, fait d'instantanéité, de zapping (Ascher, 1997), d'immédiateté et d'urgence, qui ponctue désormais le rythme de la société contemporaine, tout autant que celui du fonctionnement des entreprises, du travail et du vécu individuel (Wacjman, 2014). Quelques chiffres donnés par France Stratégie illustrent ces phénomènes :

- Le temps moyen passé sur la toile a été multiplié par 10 en 20 ans (2h32 par jour en moyenne par Français en 2020) et les cadres français estiment passer 5,6 heures par jour en moyenne à consulter leur messagerie ;
- 1,4 milliard de mails sont envoyés chaque année en France (hors spam) ;
- Le formatage des contenus écrits et visuels est de plus en plus court, 140 caractères maximum pour relayer du « contenu » sur Twitter, 15 secondes en moyenne, les vidéos à la chaîne sur TikTok.

Pour résumer, tout est fait pour que nous puissions économiser le plus de temps possible pour profiter du temps ainsi libéré. Mais nous n'y arrivons pas. C'est la thèse principale d'Hartmut Rosa dans *Aliénation et Accélération* (2010). Ou plus précisément, nous voulons tellement profiter du temps, faire un usage tellement productif du temps, que le temps libéré se transforme en temps travaillé : vacances, soirées avec les amis, la famille, tout est calculé et optimisé pour se dérouler de la façon la plus intense et plus productive possible.

Ces remarques soulèvent bien sûr des enjeux importants en termes d'inégalités. Nous ne sommes pas tous égaux face à l'usage que nous faisons de notre temps et aux degrés d'(in)satisfaction associés. Mais la réflexion que nous suggérons ici déplace le curseur de la question de la variété des attentes individuelles, des inégalités individuelles vers une dimension plus collective et partagée du temps social. Elle considère la dimension anthropologique commune de notre rapport au temps (Elias,1984). Cette lecture pourrait inviter à considérer les cadres, les limites humaines à l'usage que nous faisons du temps ainsi qu'à la quantité et l'intensité des activités que nous insérons dans les plages de temps. De la même façon que certains proposent d'encadrer les salaires pour encadrer la prospérité matérielle et les dérives associées, nous pourrions proposer d'encadrer les temps dédiés à certaines activités humaines importantes, pour préserver notre humanité ! Par exemple, peut-être est-il nécessaire d'avoir en moyenne une heure par jour qui soit sanctuarisée pour de l'imprévu ou pour ne rien faire. Le temps dominical, socialement construit avait jadis cette fonction à l'échelle de la semaine (Rinderspacher et al., 1994). Avec la contraction généralisée des espace-temps (L'Hostis, 2014), peut-être serait-il judicieux de penser la préservation d'une telle pause institutionnalisée à l'échelle de la journée. La sieste et la fermeture des commerces pendant la pause méridienne pouvaient jadis remplir cette fonction. Avec de telles propositions, la gestion du temps devient un problème public. Elle ne peut uniquement être associée à une gestion personnelle et à une conduite autonomisée dans un univers de choix et d'opportunités toujours plus étendu.

Pour « politiser » la question des rythmes de vie et de l'autonomie temporelle, les acteurs doivent s'engager dans des activités de problématisation publique mais aussi de « temporisation ». Pour introduire les temporalités dans la définition et la régulation des problèmes publics (Dewey, 1927), Edouard Gardella (2014) propose de mobiliser le concept de « chronopolitiques » :

« *La chronopolitique aborde la dimension explicitement problématisée par les acteurs des temporalités dans la fabrique des problèmes publics et dans la mise en œuvre des actions publiques censées leur répondre. Explicitation, problématisation et régulation publiques des temporalités deviennent les trois caractéristiques des chronopolitiques.* » (p.55)

Nous proposons de reprendre ce concept, car par le biais d'une chronopolitique, les normes temporelles deviennent explicatives du problème public des rythmes de vie accélérés et de la famine temporelle. En conséquence, elles deviennent également constitutives des réponses qui peuvent être apportées au problème ; elles sont aussi au cœur des disputes et conflits qui entourent les évaluations (encore rares) de questions et des réponses proposées pour « temporer »⁶⁴ l'usage des temps en ville et les rythmes de vie associés.

Si l'on souhaite que ces recommandations dépassent le cadre de la sphère académique, cela demande que les acteurs locaux, élu.e.s et technicien.ne.s relais des politiques de mobilité et d'aménagement soient feormés aux « chronopolitiques ». Aujourd'hui, les acteurs locaux ne maîtrisent pas ces sujets complexes pourtant au cœur des préoccupations des citoyens. L'objectif pourrait être de former les acteurs à une nouvelle culture temporelle de l'action locale. Elle permettrait d'aborder de concert l'amélioration de la qualité de vie en ville, la transition écologique et économique. Le néologisme anglais de *Sustimability* résume bien les enjeux et les perspectives pouvant cadrer une telle offre de formation. Il définit un saut conceptuel, un passage d'une gestion locale dite soutenable, mais a-temporelle, à une gestion locale soutenable où la variable temporelle devient la principale clé de lecture et d'action de la transition écologique des espaces urbains.

Aujourd'hui, faute de formations théoriques claires donnant les moyens d'analyser de concert la construction collective et individuelle des rythmes urbains, les politiques temporelles sont souvent réduites à définir a priori l'intérêt général en matière de temporalité - ou à le reconstruire à partir de demandes sociales appelant une modification des temporalités actuelles. Si elles ont du mal à passer du stade de l'expérimentation à la généralisation des méthodes, concepts et objectifs, c'est aussi par ce qu'elles manquent de formations claires pour cadrer leurs orientations⁶⁵ et former leurs techniciens, d'après les dires des acteurs de politiques temporelles. Preuve de ce besoin grandissant de formation, en 2018, le concours blanc des attachés territoriaux portait sur la construction d'une politique temporelle au sein d'une ville factice dénommée « Slowville ».

Le CNFPT avait lancé un cycle de formation aux politiques temporelle à la fin des années 2010. Mais à notre connaissance, l'offre de formation n'a pas été prolongée. À l'échelle européenne, des initiatives sont déjà lancées avec différents acteurs associatifs relais des politiques temporelles : *Tempo Territorial, die Deutsche Gesellschaft für Zeitpolitik* (Berlin, Allemagne), *International Association for Time Use Research (IATUR)*, *Barcelona Time Use Initiative for a healthy society*, (Barcelone, Espagne). Avec l'ensemble de ces représentants, nous plaidons auprès de la Commission Européenne pour la création d'une « Académie Européenne des Temps ». Elle aura pour objectif « de soutenir le développement des politiques temporelles dans l'UE, à travers une mutualisation des savoirs scientifiques et des pratiques qui se sont constitués aux différentes échelles territoriales, (...) en initiant notamment de nouveaux programmes de recherche interdisciplinaires »⁶⁶.

⁶⁴ *Zeiten* en allemand. Le néologisme français est proposé dans la traduction de l'ouvrage de Norbert Elias : *Elias N.* 1992 [1984], *Du temps*, Paris, Fayard.

⁶⁵ Le congrès des pouvoirs locaux et régionaux du Conseil de l'Europe. (2010). Résolution 313. Temps social, temps libre : quelle politique locale d'aménagement des temps ?

⁶⁶ Memorandum: The Right to Time, an urgent topic on the European Agenda, 2021.

4.1.3. La fabrique de Politiques de Mobilité Durable et de Décélération : se concentrer sur les activités, personnes et enjeux concrétisant la question des rythmes de vie

En offrant une clé de lecture par l'entrée temporelle, notre recherche invite à questionner des objets classiques des sciences sociales sous un angle renouvelé. Pour rendre un tant soit peu opérationnelle notre recherche, toute la tâche consiste ensuite à raccrocher nos résultats et nos recommandations à des objets concrets. Ce que nous voulons indiquer par-là, c'est que poser des questions en termes temporels n'appelle pas nécessairement des solutions en termes temporelles, ou en termes d'organisation d'agendas par exemple. S'intéresser à la façon dont le temps, les rythmes sociaux, les vitesses de déplacement sont agencées, c'est s'intéresser de façon indirecte à la façon dont le temps est occupé, aux usages du temps. C'est s'intéresser aux activités, aux populations qui habitent ce temps et ces usages. C'est s'intéresser à la qualité du temps, à la qualité de la vie. Ainsi, notre réflexion sur la décélération des rythmes de vie ouvre indirectement de nouvelles modalités d'action sur différents objets très concrets et plus familiers des outils de politiques locales.

A partir des croisements issus des enquêtes réalisées dans les Cittàslow, les villes étant passées au 30 km/h généralisée et les villes possédant des Bureaux des Temps, 4 angles de recommandations pour l'action locale ont émergés de façon claire, tant les constats paraissaient relativement unanimes. Le premier est apparu en « décalque », sous forme de manque dans les observations et les discours :

L'organisation du travail

La question du travail et de la productivité n'a jamais été mise en rapport avec le sujet de la décélération des rythmes de vie et des vitesses de déplacement. Certes, plusieurs enquêtés mentionnaient l'importance « théorique » de la relation existant entre temps, déplacement et travail, mais d'aucuns ne pouvaient prétendre à la prise en compte de cette relation dans leur politique de chrono-urbanisme.

Les 3 axes de recommandations suivants sont quant à eux apparus sous forme de résultats, comme piste de solution étant le fruit d'un discours relativement unanime, par opposition au travail comme élément de discours tabou ou caché. Ces pistes fournissent des guides assez larges, laissant une grande marge de manœuvres aux acteurs publics. Ils peuvent aussi bien servir l'action opérationnelle des aménageurs que le positionnement stratégique de politiques de mobilité et d'aménagement. Ils concernent la forme des activités, le type de personnes et les enjeux massivement associés aux ralentissements :

- La convivialité
- La ville aux enfants
- L'insertion de la réflexion sur les rythmes de vie en ville dans le domaine de politique de santé publique.

4.1.4. Pour une politique imbriquée entre vitesse du travail et vitesse des déplacements

La perspective d'une réduction des vitesses de déplacement demande 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.

Ces interrelations sont bien synthétisées dans ce que la socio-économie des transports appelle la *Valeur du Temps*. 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.

Cette vision se fonde sur une conception productiviste du temps de transport. Dans la mesure où il n'est pas consacré au travail, celui-ci équivaut à du temps perdu et représente un coût aux yeux des employeurs et des salariés. Une heure de déplacement coûte une heure de salaire. En Île-de-France, la valeur d'une heure de déplacement correspond au salaire horaire médian en 2013, soit 12,6 € (Quinet, 2013). Réciproquement, un gain de temps de transport d'une heure par personne ferait gagner une heure de salaire à l'individu et à la collectivité.

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 décentement 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.

« *On ne peut pas résoudre un problème, disait Albert Einstein, avec le même mode de pensée que celui qui l'a généré* »⁶⁷. 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 vitesse par plus de vitesse – par une quête toujours plus forte de croissance. On ne pourra pas résoudre les problèmes liés à la vitesse des déplacements, tant que nous ne questionnerons pas la vitesse du travail, c'est-à-dire la productivité. Comme le sous-entend l'anglais *travel* pour « voyage », travail et déplacement (*travel*) sont intimement liés. Ils doivent nécessairement être pensés ensemble pour être compris. De même que les effets sur l'un, induiront des effets colinéaires sur l'autre. Il suffit de voir comment les formes et les temporalités de la ville industrielle ont évolué en parallèle de mutations simultanées dans l'organisation rythmique du transport et du travail (Rousseau, 2008 ; Laterrasse, 1995). En d'autres termes, si l'on souhaite réduire la vitesse des déplacements et l'accessibilité permise par cette dernière, il faut nécessairement penser la réduction de la vitesse ou de l'intensité du travail. Des changements dans la structure des déplacements appellent automatiquement des changements dans la structure de l'organisation du

⁶⁷ Citation dans : Bellon, A. Robert, A-C., « La Ve République en coma politique. », *Le Monde Diplomatique*, 793, Avril 2020, p.1

travail. Plus précisément, si un sens des causalités peut être isolé, c'est la réduction de la productivité au travail qui autorise une réduction des vitesses de déplacement, et non l'inverse (Munch, 2020).

Sans décroissance du travail, toute perte d'accessibilité induite par la diminution des vitesses de déplacement sera une contrainte supplémentaire pour les travailleurs. La réduction de l'intensité du travail et le corollaire à la décélération des déplacements si l'on souhaite que cette dernière soit acceptée par les populations Semaine de 4 jours, réduction de la durée hebdomadaire de travail, revenu universel, souplesse des délais... sont autant de pistes en termes d'organisation du travail qui doivent être pensées en parallèle de la réduction de l'accessibilité induite par la décélération.

4.1.5. De la ville fonctionnelle à la ville conviviale

Que cela soit dans les *Cittàslow* (moins de 50 000 hab.) ou dans les *Grandes Villes Ralenties* (métropoles de plus de 100 000 hab.), l'intérêt de la lenteur des rythmes de vie ou des vitesses de déplacement a été associé aux perspectives de relations conviviales qu'elle permet.

Dans les *Cittàslow*, ce résultat est apparu lorsqu'on demandait aux acteurs locaux pour quelle raison les populations pourraient trouver un intérêt à vivre dans ces villes aux rythmes de vie apaisés. Dans les *Cittàslow* italiennes tout particulièrement, les représentants des collectivités fournissaient une réponse spontanément unanime à la question : le rythme de vie relativement apaisé permet de s'entretenir quotidiennement avec les connaissances que l'on croise dans la rue. D'après notre enquête dans les *Cittàslow* italiennes, la décélération des rythmes de vie va donc 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 sur les effets contre-productifs des sociétés industrielles et accélérés et les effets productifs de la convivialité. 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, 2004 [1973a], p. 402), semble puiser des réponses, aussi bien théoriquement qu'empiriquement, dans la construction de sociétés ou de villes plus conviviales (Grünig Iribarren, 2013). Nous devons néanmoins pondérer ces résultats, puisqu'ils apparaissent de façon moins évidente en France et en Allemagne. En Italie, le rapport particulier à la convivialité et aux « bavardages » pourrait tout autant être le fruit d'un « biais culturel » que la conséquence de l'appartenance au réseau *Cittàslow*.

Toutefois, dans les *Grandes Villes Ralenties* françaises et allemandes en 2022, nos enquêtes ont bien montré un glissement conceptuel, allant de *la ville fonctionnelle* à *la ville conviviale* et inclusive. Il y a cinquante ans, des recherches révolutionnaires menées à San Francisco avaient déjà montré que les rues à fort trafic nuisaient à l'utilisation sociale de la rue (Appleyard & Lintell, 1972). Des études plus récentes ont validé ces résultats. À Bristol, en Angleterre, les personnes vivant dans des rues à faible trafic avaient cinq fois plus d'amis et deux fois plus de connaissances que celles vivant dans des rues à fort trafic. Les rues à faible trafic comptaient trois fois plus de "lieux de rassemblement" et les résidents étaient plus susceptibles de vivre à l'avant de leur maison et de laisser leurs enfants jouer dans la rue (Hart, 2008).

Aujourd'hui, à Nantes, par exemple, selon les dires du responsable voirie et aménagement, la sémantique de la lenteur et de la convivialité est déployée dans les grands projets d'aménagement depuis 2018. Il cite les projets Bords de Loire et Etoile, pour lesquels le schéma directeur piéton intègre les notions de convivialité et d'hospitalité. Empiriquement, il nous explique qu'ils testent si le fait d'être piéton statique dans l'espace public est considéré comme agréable. On a toujours considéré le plus lent comme étant le plus faible. Mais on cherche maintenant à lui donner plus de valeur, de force, à rompre l'iniquité entre le rapide et le lent. En fait dans sa direction responsable de l'espace public, les acteurs concernés cherchent à favoriser la statique, la halte. Et c'est par ce moyen encore plus fort que le ralentissement, qu'ils favorisent les interactions, les conversations dans l'espace public.

Les oppositions normatives conjuguées à la décélération ou à l'accélération des vitesses de déplacement fournissent donc un éclairage sur des oppositions en termes de planification urbaine. Historiquement, les métropoles étudiées sont pensées par le prisme de la fonctionnalité. La *ville fonctionnelle* lie le plus rapidement

possible les zones de résidence aux zones de production, favorisant ainsi un usage de l'espace circulaire par les travailleurs.

Ces considérations, relativement nouvelles dans les enjeux d'aménagement et de mobilités urbaines, décriraient une transition paradigmatique : de la ville fonctionnelle à la ville conviviale. Aujourd'hui, l'essentiel des ressources financières et humaines d'une commune reste dédié à son fonctionnement régulier : entretien des réseaux routiers, électriques, sanitaires, force de police, pompier, ramassage des déchets... Cette machine urbaine, c'est ce que l'on peut désigner à grands traits par « *ville fonctionnelle* » (Van der Wusten, 2016). La *ville conviviale* que nous décrivons favorise en premier lieu l'appropriation de l'espace de personnes qui ne travaillent pas ou peu, laissant ainsi la place aux interactions et aux échanges conviviaux libérés de l'urgence professionnelle. En ce sens, le ralentissement à 30 km/h suggère probablement une remise en question de la *ville fonctionnelle* au profit d'une *ville conviviale*.

En faisant des villes ralenties, on favorise une certaine appropriation de l'espace, plus conviviale et interactionnelle, et cela en faveur de certaines catégories de population. Cela se vérifie en particulier chez les personnes âgées et les enfants, dont la mobilité et l'autonomie peuvent être concrètement limitées ou empêchées par des vitesses perçues comme excessive. En ce sens, les *Grandes Villes Ralenties (GVR)*, sont aussi des villes plus *inclusives* (Clément et Valegeas, 2017), et plus orientées vers des populations pour qui l'espace public n'était pas prioritairement pensé.

L'existence de solides relations théoriques rattachant « aspiration à la décélération des rythmes de vie », « quête de proximité » et « convivialité » ne doit pas cependant nous faire projeter de trop rapides relations de causalité qui seraient unidirectionnelles. Il s'agit plus probablement d'une relation systémique et bidirectionnelle, la lenteur autorise l'échange, la convivialité. Tout comme les échanges et la convivialité appellent plus de lenteur. Pour comprendre la possibilité de cette double causalité, il suffit de comparer le temps que vous passez à manger seul et la durée d'un repas passé à plusieurs. Dans ce cas, vous pourriez tout autant manger à plusieurs parce que vous avez le temps de le faire, que passer plus de temps à table parce que vous êtes plusieurs et que le tempo est rythmé par les discussions. De la même façon, vous pouvez vous arrêter dans la rue et discuter avec quelqu'un parce que vous circulez lentement (Figure 50) tout comme vous pouvez faire de nombreuses haltes dans la rue et donc cheminer lentement parce que vous prenez le temps de discuter avec autrui.



Figure 50 : Les déplacements lents créent de l'espace et du temps pour les interactions sociales. Brescia, Italie.
Crédit : Rodney Tolley

Les *Cittàslow* et les *GVR* permettent la convivialité, mais on pourrait tout autant imaginer que des *villes conviviales* permettent la lenteur ou à minima donne le sentiment aux populations de bénéficier de plus de temps. Une récente étude allemande conduite par des psychologues et des chercheurs en « écologie politique »

(Geiger et al., 2021) montre par exemple que le fait d'entretenir des discussions avec autrui donne le sentiment de bénéficier de plus de temps – et cela est d'autant plus vrai pour les personnes très occupées.

Si la convivialité peut également induire le ralentissement alors penser des modèles de planification urbaine autour de la notion de *villes conviviales* devient une entrée privilégiée pour notre recherche. Les modèles de la ville conviviale rendent concrète et plus « opérationnelle » la fabrique de Politiques de Mobilité Durable et Ralentie. Illichville, une utopie urbaine centrée sur la notion de décroissance et de convivialité pourrait alors devenir une source d'inspiration fertile. Aujourd'hui, sans pouvoir retracer avec certitude la continuité du cheminement de la réflexion vers l'action, tout laisse à penser que les propositions d'Ivan Illich pour une ville sans voiture ou avec moins de voitures s'observent de façon opérationnelle dans les zones urbaines rattachées au mouvement « car free ». En plus de Vauban à Fribourg, au début des années 2000, on recense aujourd'hui de multiples quartiers affiliés « car free » en Europe (Eder, 2021).

Par ailleurs, notons qu'en l'état actuel des politiques d'apaisement des villes (Zones de Circulation Apaisées), le ralentissement et le verdissement de la vie urbaine est d'ores et déjà institué en partie au nom de la convivialité. Les zones limitées à 20 km/h en France s'appellent des « Zones de Rencontre ». Nous suggérons surtout d'accentuer cette dynamique déjà à l'œuvre. Les villes conviviales favorisent certes les interactions mais elles mettent aussi en avant le fait que ce qui compte se sont les activités qui durent un certain temps et pour lesquels on peut identifier aisément le sens, car on contrôle et manipule directement l'outil (Illich, 2004 [1973b]). Ainsi, favoriser l'installation d'ateliers collectifs où l'on peut réparer collectivement son vélo, de plateformes informelles de prêt et de réparation de véhicules entre voisins, de cantines collectives sont autant de politiques qui, parce qu'elles créent du collectif au milieu d'outils maîtrisables, favorisent la convivialité et le ralentissement.

Ainsi, parce que la ville lente est conviviale, elle autorise l'attention à l'autre, le *care* (Lavadinho et al., 2021). Elle permet sans doute de s'occuper, de se soucier de celles et ceux qui jusqu'alors étaient exclus de la ville parce qu'exclus de la vitesse. Au premier rang de ces populations, on trouve les personnes âgées et les enfants.

4.1.6. La ville aux enfants

Dans son nouvel essai, *Pays de l'enfance* (2022), Thierry Paquot offre un plaidoyer pour que les espaces arpentés par les bambins (écoles, espaces verts, rue...) respectent enfin leur besoin de gambader, de rêvasser ou de jouer avec la terre mouillée. Pour le philosophe de l'urbain, le constat est clair, les enfants n'ont toujours pas le droit de cité dans nos villes. On en viendrait même à considérer que « *les enfants sont inadaptés à la ville alors que c'est elle qui devrait s'adapter à eux* ». L'inadéquation entre ces lieux et ceux qui les fréquentent est d'autant plus flagrante pour les petits citadins, qui, chaque matin, quittent un logement clos pour se rendre à l'école en empruntant un parcours dangereux conçu pour la circulation automobile (Le Monde des Livres, 26 février 2022).

D'après le CEREMA (2010), certaines expériences montrent que la modération de la vitesse dans les quartiers résidentiels peut avoir un impact notable sur les relations de voisinage : c'est une mesure clé pour faciliter les contacts entre familles, enfants et personnes âgées d'une même rue. En définitive, c'est bien le climat de confiance qui peut exister entre, d'une part les véhicules motorisés, et d'autre part les piétons et les cyclistes qui va conditionner l'appropriation effective des rues par les enfants. En ce sens, les *Grandes Villes Ralenties* et le passage à 30 km/h facilitent certainement l'appropriation de l'espace public par les enfants.

Le quartier Vauban à Fribourg est une zone « car free » où l'usage de la voiture est réduit quasiment au néant. Ces rues sont effectivement fortement occupées par des enfants. Des panneaux soulignent que les enfants sont autorisés à jouer partout, et en l'absence de circulation, les enfants sont bien plus visibles que dans les zones d'habitation résidentielles et les rues à circulation réduite plus conventionnelles que l'on trouve ailleurs à Fribourg.

Le fait que le quartier soit très jeune (29 ans de moyenne d'âge en 2020) et peuplé principalement de familles avec de jeunes enfants est une conséquence des politiques de mobilités et d'aménagement. Mais ce n'est pas une cible directement recherchée.

L'administration a été un peu dépassée par le succès rencontré auprès des familles avec enfants. Et de toute évidence, d'autres expériences ont montré que ce n'est pas une bonne idée de penser l'aménagement d'un quartier précisément en fonction de certaines catégories de population. De plus, les enfants d'aujourd'hui seront les octogénaires de demain.

Plus que modèles opérationnels, nous pensons que, par rapport à la question des rythmes de vie, de la vitesse des déplacements et de la transition écologique, penser la ville pour les enfants est une porte d'entrée qui indique globalement la bonne direction. En termes heuristiques, penser l'aménagement des espaces urbains en vue de servir le bien-être des enfants est un objectif qui peut s'avérer vertueux pour toutes les catégories de population. A Fribourg, le succès du quartier Vauban auprès des familles avec enfants atteste de la qualité de vie proposée dans cet environnement. Inversement, penser l'aménagement d'un quartier et la réglementation des vitesses circulées en vue de favoriser l'épanouissement des enfants dans l'espace public devrait produire mécaniquement une amélioration de la qualité de vie pour tous.

Notons que dans le cadre de l'entretien semi-directif (grille d'entretien en Annexe 1), le sujet des enfants ne faisait partie d'aucune des thématiques pré-retenues. Le fait que nombre d'enquêtées l'ait abordé en toute spontanéité est donc un résultat qui, de notre point de vue, est d'autant plus révélateur.

Les résultats d'enquêtes de terrain ont aussi révélé un problème en parallèle de potentielles pistes de solution par rapport au sentiment d'accélération éprouvé par les enfants. 4 000 garçons et filles de CM2 et 6ème des 10 quartiers de la ville de Barcelone ont répondu à une enquête (Children's Worlds) sur le niveau de satisfaction par rapport à leur vie. On leur a notamment demandé s'ils s'estimaient plutôt satisfaits ou non par rapport à 15 aspects de leur vie quotidienne. L'item pour lequel ils se sentent le moins satisfaits est celui concernant le temps libre. Plus de la moitié des enfants interrogés déclarent ne pas être satisfaits de la quantité de temps libre dont ils disposent. Ils voudraient plus de temps pour jouer et être avec leurs amis. Ils ont le sentiment de faire trop d'activités à l'école ou en dehors de l'école. Les résultats observés à l'échelle de ces jeunes adolescents catalans confirment les résultats d'enquêtes au niveau des aspirations des adultes des pays développés (Descarrega et Moati, 2016).

A partir de résultats d'enquêtes déployées sur leur terrain, ou d'observations plus implicites, ils ont été plusieurs à se déclarer affolés de l'accélération des rythmes qu'imposent les adultes aux enfants. Face à cet enjeu pour les enfants et les jeunes adolescents (Barcelone), la réponse proposée par les politiques temporelles pourrait s'avérer différente de celle envisagée pour les adultes. D'un côté, le sentiment de manque de temps interroge par rapport à l'autonomie dont les adultes disposent pour organiser leur temps à leur guise. On rejoint ici la quête d'autonomie temporelle chère aux politiques temporelles. De l'autre côté pour les enfants, la piste de la décélération paraît plus pertinente, puisque ceux-ci ne sont par définition pas libres de l'organisation de leur temps.

Ces résultats sur l'accélération néfaste pour les enfants ouvrent des pistes de réflexion plus générale stimulante. Ce serait donc en partie parce qu'en tant qu'adultes nous disposons de notre libre-arbitre et de notre autonomie, que la puissance publique ne peut « contraindre » à la décélération. Par contre, semble émerger un constat assez communément partagé selon lequel trop d'accélération est néfaste pour le bien-être des enfants et des adolescents.

La prise de conscience des dangers de l'accélération des rythmes de vie pour les enfants pourrait être une première étape ; une première prise de conscience de l'opinion publique quant aux méfaits de l'accélération. Si le rapport que nous entretenons avec la vitesse relève d'une addiction comme certains neurologues (Griffiths, 2018) et géographes le soutiennent (Tranter et Tolley, 2020), alors une première étape peut effectivement consister à protéger les enfants des dérives d'une consommation excessive de vitesse.

4.1.7. Rythmes de vie et politiques de santé publique

Avec cette grille de compréhension renouvelée, on peut relire le problème de l'accélération en le considérant, non plus comme un problème personnel, mais comme un problème de « santé publique ». On admet bien à la fois que chacun règle son problème avec ses addictions, alcool, tabac, etc. mais dans la limite de ce qui est tolérable pour la santé publique et le vivre-ensemble. Et surtout, historiquement les premières lois visant à protéger les populations des dangers de telles ou telles pratiques ou consommation, s'appliquent toujours aux enfants en premier lieu : loi sur la réglementation du temps de travail, l'interdiction de consommation d'alcool, de tabac...

Par analogie, on peut donc imaginer que sur la frise de l'Histoire, nous nous situons à une période où la société commence à se rendre compte des dangers associés à l'accélération « excessive » et « illimitée » des rythmes de vie. Si de premières mesures de régulation voient le jour auprès des populations mineures, il y a des chances pour qu'elles enclenchent de futures prérogatives appliquées au reste de la population.

Pour certains auteurs, la réflexion sur la conciliation des temps choisis et des temps subis, des temps individuels et des temps collectifs, est dépassé (Godard, 2003). Ce n'est peut-être pas la bonne clé de lecture. Peut-être faut-il déplacer la focale de la problématique au moins en termes de durée et de vitesse des activités. Dans une dynamique d'accélération des rythmes de vie, la problématique ne mérite-t-elle pas plutôt de faire dialoguer les durées nécessaires et les durées suffisantes à allouer aux activités de la vie quotidienne ? Et par la même, les vitesses nécessaires et les vitesses suffisantes selon les activités. On conviendra volontiers que certains de nos besoins physiologiques ne peuvent pas être compressés infiniment dans le temps : déjeuner en moins de 20 minutes est mauvais pour la santé, un sommeil raccourci peut avoir de nombreuses conséquences néfastes à long terme. Pourtant, d'après les enquêtes de médecine du sommeil réalisées dans la plupart des pays occidentaux, ces temps-là ne cessent de se réduire depuis un demi-siècle (Marshall et Lallukka, 2018 ; Youngstedt et al. 2016 ; Bin et al. 2012). Certains de nos besoins sociaux ne peuvent pas non plus être compressés outre mesure. Il est par exemple montré que plus on accorde du temps à autrui notamment au travers de discussions, plus on a en moyenne le sentiment de disposer de temps, et de ressentir du bien-être en même temps que cela bénéficie aux autres (Geiger et al. ,2021). Or ces temps d'échanges s'amenuisent aussi (Wajcman, 2014 ; Shove, 2009). Plus globalement, une chronopolitique de ralentissement en ville mérite donc certainement d'être pensée comme une politique favorable à la chronobiologie des populations (Klarsfeld, 2009 ; Roeneberg et al., 2007).

Quel degré ou niveau de vitesse est suffisant, avant que des effets contre-productifs viennent contrebalancer les effets initiaux positifs recherchés (Illich, 2004 [1973a]) ? De la même manière que l'alcool se consomme avec modération, vitesse et flexibilité temporelle pour les individus peuvent être bénéfiques jusqu'à un certain seuil de développement, avant de se retourner contre les individus et les collectifs qui en abuseraient. En conclusion, en promouvant un temps "suffisant" et un rythme "adéquat", nous proposons de renouveler le cadre normatif et conceptuel de la « prospérité temporelle » : à l'inverse de la prospérité matérielle qui grâce à la vitesse permet d'accumuler toujours plus d'argent et de bien, la prospérité temporelle, ce n'est pas avoir toujours plus de temps libre, de temps pour soi ou plus globalement de temps à dédier aux activités qui nous importent. C'est avoir suffisamment de temps et cela passe contre intuitivement et entre autres par des vitesses modérées qui « empêchent » de consommer toujours plus de temps pour de nouvelles opportunités. Voici peut-être une piste pour les politiques temporelles.

4.2. Perspectives de recherche

Les recommandations énoncées donnent surtout des orientations, des pistes pour l'action locale en vue de favoriser la transition écologique par la décélération des rythmes de vie. A ce stade, le projet PMD² sert aussi à ouvrir des brèches, de nouveaux champs de réflexion, invitant *in fine* à faire un pas de côté par rapport aux modalités classique de la conduite de l'action locale. En l'état, les recommandations ne peuvent être considérées

comme un mode d'emploi général. Pour donner plus d'assises théoriques aux recommandations et conclusions, nous proposons à terme de suivre une série de perspectives de recherche. Ces perspectives visent soit à dépasser les limites et les manques inhérents à cette recherche encore assez exploratoire, soit à approfondir la réflexion à partir des résultats que nous avons exposés.

4.2.1. Le problème scientifique des liens entre accélération des transports et accélération des rythmes de vie

Premièrement, le postulat scientifique sur lequel repose notre problématique est sujet à débat. Il est montré scientifiquement, historiquement et empiriquement que d'une part, il existe en moyenne une relation positive entre la vitesse des déplacements et le coût écologique de ces derniers (Bigo, 2020). Et d'autre part, c'est lié, on sait aussi que les gains de vitesse ne font pas gagner du temps, mais de l'espace. Les gains de vitesses sont réinvestis pour se déplacer plus loin, à budget temps de transport constant, c'est la conjecture de Zahavi. Il y a un effet rebond temporel direct et total. Les gains de vitesse de transport sont en moyenne réinvestis en totalité dans du temps de transport.

Par exemple, l'augmentation de la vitesse fournie par les voitures dans les villes nord-américaines n'a pas été utilisée pour gagner du temps, mais pour couvrir plus de distance. À mesure que les villes se développent (ou que les emplois, les services, les écoles et les magasins sont plus dispersés), il faut toujours plus de vitesse pour surmonter de plus longues distances. Dans certains cas, l'augmentation de la vitesse peut ne pas compenser entièrement l'augmentation des distances, et donc les villes à grande vitesse paient pour leur extension spatiale et leur dispersion par une augmentation des temps de trajet (Tranter 2010 ; Joly, 2004). Ces relations sont complexes et ne sont sûrement pas systématiques, car elles interagissent avec de nombreuses autres variables telles que la composition sociodémographique et l'organisation sociopolitique de chaque ville (Raux et al. 2010). Néanmoins on sait que les gains de vitesse ne font pas économiser du temps de voyage (Metz 2004), et il est avéré que dans certains cas, cela peut même augmenter le temps de déplacement.

En revanche, alors que de nombreux écrits théoriques le suggèrent (Illich, 2004 [1973a] ; Dupuy, 1976 ; Georgescu-Roegen, 2006 [1979], Rosa 2010), on ne sait démontrer empiriquement et de manière générale qu'il y a un effet rebond indirect des gains de vitesse de transport vers la consommation de temps supplémentaires pour d'autres activités. Autrement dit, on conçoit aisément que plus on circule rapidement plus on accède aisément à un ensemble d'activités et d'opportunités dispersées dans l'espace. On reconnaît que les déplacements rapides permettent de réaliser un plus grand nombre d'activités au quotidien, et qu'en ce sens ils peuvent générer un sentiment d'accélération des rythmes de vie ou de manque de temps (Wiel, 2007). Si la relation théorique selon laquelle « *plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps* » (Illich, 2004 [1973a], p. 402) s'admet dans l'univers des potentiels et des idées, dans l'univers de l'observation des pratiques, elle est nettement plus complexe à démontrer.

On a beaucoup de mal à isoler des causalités, tant de nombreuses variables co-évoquent dans le temps au fil des progrès des vitesses de transport. Les débats subsistent sur la façon dont les individus réagencent leurs programmes d'activités et le temps alloué à chaque activité lorsque la vitesse des transports évolue (Jalas, 2002 ; Crozet, 2017).

Par ailleurs, le postulat sur lequel repose notre travail est encore moins renseigné. Pour rappel, le postulat de départ de notre recherche s'appuie en fait sur la relation réciproque à :

« Plus de vitesse » donne « plus de distance » donne « programme d'activité plus étoffé » donne « rythme de vie plus effréné ».

Notre projet de recherche s'appuie ainsi sur l'idée selon laquelle :

« Moins de vitesse » donne « moins de distance » donne « programme d'activité moins étoffé ». donne « rythme de vie moins effréné ».

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.

Aucun travail de recherche n'a, à notre connaissance, traité empiriquement de la question des liens entre ralentissement des déplacements et la diminution de l'intensité des programmes d'activités quotidiens. 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.

Au cours de notre recherche, nous avons quelque peu mis de côté ces questions et ce débat scientifique sur les liens empiriques existant entre modification des vitesses des déplacements et modification de l'intensité des programmes d'activités. Nous avons fait le choix de nous concentrer plutôt sur le problème social que la plausibilité de ces relations soulevait. Nous avons mis en lien les problématiques écologiques liées à la vitesse des déplacements avec le problème sociologique du sentiment de manque de temps associé à l'intensité des programmes d'activités.

Néanmoins, pour avancer dans la réflexion sur l'intégration de l'aspiration à la décélération des rythmes de vie en tant que levier du ralentissement des vitesses de déplacement, il sera important de tester la validité scientifique des liens entre rythme de vie et rythme des déplacements. Dans l'univers théorique de PMD², les interrelations avec la question des consommations énergétiques fournissent des résultats déjà bien étayés et stabilisés. On sait qu'il existe, en moyenne, un lien fort entre l'intensité des rythmes de vie et leur impact écologique (Geiger et al, 2021 ; Lindsey et al. 2020 ; Schor, 2011). Il en va de même pour les relations entre la vitesse des déplacements et l'empreinte écologique (Tranter et Tolley, 2020 ; Bigo, 2020).

A terme, la question scientifique à porter pour construire des PMD² porte donc sur les relations entre rythme de vie et vitesse des déplacements. Notons également que cette question méritera sans doute d'être quelque peu reformulée. Effectivement, plus que l'explication d'un sentiment de manque de temps induit par des gains de vitesse de déplacement, c'est globalement l'entrée par les gains d'accessibilité au sens large qui permet de bien comprendre les logiques à l'œuvre. Par exemple, si on se déplace très lentement, mais qu'on réside dans une zone où la densité et la diversité d'activités proposées est très grande (c'est le cas dans les centres-villes piétons de grands centres urbains), on peut tout autant avoir le sentiment de manquer de temps qu'en se déplaçant loin et rapidement pour chercher diverses activités.

De la même manière qu'on peut accéder rapidement à des activités par le biais des transports ou de la densité de services, aujourd'hui, par le biais de télécommunications, rapides et efficaces, un grand nombre d'activités peuvent aussi venir à nous sans que l'on se déplace. La question de recherche plus générale à investiguer pourrait donc être reformulée de la façon suivante : quels sont les liens entre intensité des rythmes de vie et la facilité d'accessibilité (en temps) à un éventail d'activités ?

4.2.2. La difficile prise en compte des désirs relatifs aux mobilités

Par rapport à notre réflexion, la prise en compte des aspirations des populations invite à un autre type de recherche, plutôt d'ordre méthodologique. Dans le domaine de la socio-économie des transports, on part généralement du principe que les désirs sont reflétés dans les préférences « révélées ». Dans les modèles de prévision du trafic et d'estimation de la demande de transport, on appelle « lignes de désir » les pratiques de déplacements observées à partir d'une origine et vers de multiples destinations. C'est à partir de ces « désirs », qui ne sont en fait que les pratiques déjà observées, qu'on déduit les aspirations des populations. La réponse publique sous forme de politiques ou d'offres de transport ne fait alors que reproduire ou faciliter les pratiques actuelles, dans lesquelles sont censés se loger les « préférences » des individus. Avec cette grille de lecture, on

comprend alors que les méthodes de la socio-économie des transports ne peuvent que reproduire et entretenir mécaniquement le système et les pratiques de déplacement déjà à l'œuvre. Avec de telles méthodes, il est tout bonnement impossible d'imaginer un changement de pratiques et de systèmes à partir de la prise en compte des désirs des populations ! Le champ d'investigation méthodologique est encore à défricher. Mais il est clair que tant qu'on ne pourra produire et interpréter des enquêtes investiguant réellement les aspirations et les souhaits, le système et les pratiques de mobilité resteront englués dans une inertie (volontairement ?) auto-entretenu. De façon imparfaite, dans le programme PMD², en nous intéressant à l'aspiration à la décélération des rythmes de vie, peut-être avons-nous ouvert une brèche à contre-courant des manières classiques d'opérer dans le champ de la socio-économie des transports ?

4.2.3. Ralentir pour atteindre la prospérité temporelle ?

Le deuxième enjeu soulevé est propre à notre questionnement sur l'aspiration à la décélération. Nombre de travaux de recherche ont permis de stabiliser des concepts, des indicateurs et des résultats sur le problème de l'accélération des rythmes de vie (Bergener et Santarius, 2021 ; Rosa, 2010). Mais rares sont les recherches qui avancent sur le contrepoint de l'accélération, la solution, que nous avons initialement placée autour du désir de ralentissement. Nos analyses ont permis de clarifier certains points.

Premièrement, le problème n'est pas tant l'accélération. Ce qui est problématique, c'est le sentiment de manque de temps, la famine temporelle qu'éprouvent certaines populations face à l'accélération des rythmes de vie. Par conséquent la solution se positionne plutôt en face du sentiment de famine temporelle (Perlow, 1990). En face du sentiment de famine temporelle et de manque de temps, se positionnerait des aspirations à disposer de plus de temps, une plus grande prospérité ou richesse temporelle. A terme, nous proposons donc, non pas de travailler à partir de l'aspiration à la décélération des rythmes de vie, mais à l'aspiration à une plus grande prospérité temporelle. Si l'on devait refaire un projet de recherche sur ces enjeux, nous travaillerions certainement plus à partir de ce concept qui décrit plus fidèlement le caractère multiforme des aspirations des ménages que l'idée de décélération. Plutôt qu'« aspiration à la décélération », il faudrait sans doute parler d'« aspiration à la prospérité temporelle », par opposition à la famine temporelle. La décélération étant plutôt un des moyens d'atteindre la prospérité temporelle.

Pour les scientifiques (Rinderspacher, 2002 ; Mullens et Glorieux, 2020 ; Geiger et al., 2021), à l'origine de ces travaux sur la prospérité temporelle (*Zeitwohlstand* en allemand, ou *time wealth* en anglais), elle peut être définie par 4 dimensions qui caractérisent une forme de bien-être temporel à l'échelle des individus. D'après ces derniers les quatre formes de bien-être temporel sont conditionnées par l'autonomie temporelle, « le temps personnel ».

Or dans PMD², nous avons produit des résultats qui laissent à penser que l'ordre des priorités et des conditionnements proposés par Geiger et al. (2021) pour atteindre la prospérité temporelle est erroné.

Sans être forcément le but à atteindre, l'allègement des programmes d'activités quotidiens et la lenteur des déplacements seraient un préalable, un moyen nécessaire pour redonner la possibilité aux individus de choisir plus librement leur temps – et non l'inverse.

Cela reviendrait en fait à inverser l'ordre de priorité énoncé dans le concept de prospérité temporelle :

- (2) avant tout un temps adéquat par activité et donc pas trop d'activités (un rythme non-effréné) qui permet :
- (1) une quantité suffisante de temps laissé à la discrétion des individus (temps « perso » suffisant)
- (3) un horizon d'attente suffisamment stable (temps planifiable), notamment dans le cadre de l'activité de l'entreprise.
- (4) des conditions suffisamment autodéterminées (souveraineté temporelle) où ils peuvent
- (5) coordonner de manière satisfaisante des exigences temporelles différentes (synchronisation).

Pour rappel, ce résultat encore minoritaire dans les écrits scientifiques et les débats publics intéresse directement PMD². En effet, si cette entrée prenait de l'importance, on pourrait ensuite considérer que la volonté première de faire moins d'activités aux quotidiens pourrait passer par le fait d'accéder moins aisément à diverses activités et de diminuer la vitesse des transports.

4.2.4. La ville conviviale : le versant collectif de la Résonance

Que cela soit dans les Cittàslow (moins de 50 000 hab.) ou dans les Grandes Villes Ralenties, (métropoles de plus de 100 000 hab.) l'intérêt de la lenteur des rythmes de vie ou des vitesses de déplacement a été associé aux perspectives de relations conviviales qu'elle permet.

Ces résultats empiriques peuvent être mis en parallèle avec les réflexions théoriques d'Ivan Illich. En vue de dégager les contours souhaitables que pourraient prendre les sociétés post-industrielles, le penseur autrichien oppose les méfaits de la vitesse aux bienfaits de la convivialité. Concrètement, dans ses travaux, le penseur autrichien fait ainsi succéder un chapitre sur la notion de convivialité (Illich, 2004 [1973b]), à un premier diagnostic sur les effets contreproductifs de la vitesse des transports (Illich, 2004 [1973a]). Si « plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps » (Illich, 2004 [1973a], p. 402) – c'est le postulat de notre recherche - alors une partie des réponses théoriques et empiriques au sentiment de manque de temps se logent dans la construction de sociétés ou de villes plus conviviales (Grünig Iribarren, 2013).

Les villes conviviales et ralenties favorisent certes les interactions mais elles mettent aussi en avant le fait que ce qui compte ce sont les activités qui durent un certain temps et pour lesquels on peut identifier aisément le sens, car on contrôle et manipule directement l'outil (Illich, 2004 [1973b]). Le parallèle entre nos observations et les pistes théoriques proposées par Ivan Illich ne s'arrête donc 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, 2004 [1973b], p. 456). C'est la maîtrise commune de l'outil à l'échelle de l'action humaine qui fédère et crée potentiellement de la convivialité entre humains. Songez par exemple à un groupe de personnes qui s'entraide et discute de la façon de changer une roue de véhicule au bord de la route. Pensez aux tâches collectives que l'on peut partager lors de la préparation d'un repas à partir d'outils sommaires... Ou bien, pour ceux qui ont déjà œuvré en ce sens, souvenez-vous des moments de convivialité lors de petit chantier collectif, qu'il s'agisse de peinture ou de jardinage. Ces moments de convivialité autorisés par la maîtrise commune de l'outil relèvent de la même logique que ce que nous avons pu observer dans les Cittàslow. Simplement, ici l'outil c'est la vitesse : les « lieux conviviaux » sont permis par la « maîtrise de la vitesse » dans les Cittàslow.

L'existence de solides relations théoriques rattachant « aspiration à la décélération des rythmes de vie », « quête de proximité » et « convivialité » rappellent les principaux résultats issus du projet MODERATO financé par l'ADEME (Dobré, 2014). Le projet MODERATO pour « Modes de vie innovants et tactiques de résistance à l'accélération du rythme quotidien » pose une question très proche de la nôtre. On peut considérer qu'alors que nous investiguons les modalités collectives et institutionnelles de la décélération des rythmes de vie, MODERATO investigate les stratégies individuelles mises en place par les ménages pour décélérer. La conclusion de MODERATO indique que pour se réapproprier le temps, les individus ne cherchent pas directement à ralentir, à allonger la durée de leurs activités quotidiennes, à en faire moins. C'est ce que les auteurs appellent le principe de « substitution artisanale » qui prévaut. Concrètement, pour décélérer, les ménages enquêtés dans la région caennaise et niçoise déploient plus d'activités dont on peut identifier aisément le sens, car on contrôle et manipule directement l'outil. Cela correspond à toute la mouvance DIY (*Do It Yourself*, « faire les choses soi-même » en français) : faire son compost, sa soupe, réparer soi-même son vélo...

Ce que les chercheurs français qualifient en 2014 de technique de substitution artisanale pour faire face à l'accélération correspond en fait en tout point au remède à la décélération proposée en 2018 par Hartmut Rosa : la Résonance. Pour Rosa, la qualité d'une vie humaine dépend du rapport au monde, pour peu qu'il permette

une résonance. Celle-ci accroît notre puissance d’agir et en retour, notre aptitude à nous laisser « prendre », toucher et transformer par le monde. Soit l’exacte inverse d’une relation instrumentale, réifiante et « muette », à quoi nous soumet la société accélérée. Ce « corps à corps avec le réel » (Descola, 2005), cette résonance en tant que tactique de décélération peut donc aussi bien s’opérationnaliser dans l’intimité des ménages que dans la conception de politiques d’aménagements, mettant en avant l’usage d’outils artisanaux et la convivialité. En sachant que les deux vont souvent de pair : « *les effets des tactiques de substitution artisanale, effets connus et revendiqués, sont surtout recherchés pour renforcer ou retrouver la sociabilité mise en danger dans l’accélération* » (Dobré, 2014, p.174). Une récente étude allemande confirme l’intérêt de la sociabilité pour ralentir : le fait d’entretenir des discussions avec autrui donne le sentiment de bénéficier de plus de temps – et cela est d’autant plus vrai pour les personnes très occupées (Geiger et al., 2021).

La construction de villes conviviales pour répondre au problème de famine temporelle, peut dès lors être vue comme la construction d’espaces où la Résonance avec son environnement est possible. Elles sont le pendant collectif de stratégie individuelle de décélération tournée vers la Résonance. Ainsi, favoriser l’installation d’ateliers collectifs où l’on peut réparer collectivement son vélo, de plateformes informelles de prêt et de réparation de véhicules entre voisins, de cantines collectives sont autant de politiques qui, parce qu’elles créent du collectif au milieu d’outils maîtrisables, favorisent la convivialité et le ralentissement. Notre résultat sur la convivialité comme solution pour faire face à l’accélération des rythmes de vie confirme les travaux d’Hartmut Rosa en transposant simplement ses conclusions à une autre échelle d’analyse : de l’individuel au corps social, de l’intime à l’espace public, de la résonance aux villes conviviales. Ces résultats à l’intersection d’échelles d’analyse différentes invitent sans doute alors à creuser dans quelle mesure les remarques et préconisations avancées par H. Rosa dans *Résonance* pourrait trouver des points d’application dans les politiques d’aménagements urbains.

4.2.5. Relier le spatial au temporel : proximité et ralentissement

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 a montré que « 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 d’une part, le vœu d’un ralentissement des rythmes de vie et d’autre part, d’un retour à des relations de proximité.

Décélération des rythmes de vie et retour à un mode de vie en proximité semblent aller de pair. Aller moins vite en se déplaçant pourrait permettre à la fois de vivre plus en proximité, tout en décélérant ses rythmes de vie. Tout comme recentrer ses relations et ses échanges dans une sphère de proximité pourrait permettre de se déplacer moins vite. Par contre, il ne paraît pas évident de penser que des relations de proximité permettent systématiquement de ralentir son rythme de vie. Cela dépendra certainement de la densité et de l’accessibilité des activités, personnes, et biens situés dans la sphère de proximité (Chrétien, 2017). Par exemple, les populations des grandes métropoles restent souvent dans leur quartier. Et il est tout à fait possible que dans leur espace de vie, elles aient pour autant des rythmes de vie effrénés où elles croisent beaucoup de personnes avec lesquelles, elles n’échangent pas ou peu. La proximité n’est donc pas forcément synonyme de convivialité, de résonance et de décélération comme le laisseraient sous-entendre nombres de travaux sur la « ville du quart d’heure » (Pozoukidou, Chatziyiannaki, 2021).

Ces remarques nous invitent à proposer des perspectives de recherche qui reprendrait à peu près le même questionnement que PMD², mais dans une dimension spatiale, qui, il faut le reconnaître est absente de ce rapport. On pourrait ainsi se demander dans quelle mesure l’aspiration à des modes de vie plus en proximité pourrait participer de la construction de politiques de mobilité durable ? Quel rôle joue la notion de convivialité dans les modèles de vie et de ville pensées plus en proximité, telle la ville du quart d’heure ?

Est-ce que les aspirations au ralentissement et à des modes de vie plus en proximité ne peuvent pas être interprétées comme le reflet d’une demande de modes de vie villageois ? Les enquêtes que j’ai réalisées dans

l'écoquartier *car free* à Fribourg (All.) ont montré que ce qui est génial là-bas, c'est précisément d'avoir un mode de vie villageois en ville – entre proximité, lenteur et convivialité ! Est-ce une forme de renouvellement des modèles et des imaginaires ? Est-ce la fin du rêve américain, du périurbain et du mythe de l'accessibilité combinée aux aménités fonctionnelles et naturelles ? A ce sujet, il est intéressant de noter que les villes de 20 000 à 100 000 habitants sont les territoires où les habitants déclarent avoir le moins de pression temporelle et de contraintes de conciliation de leurs agendas (Gwiazdzinski, 2012). La taille de la ville a donc certainement un lien avec le sentiment de prospérité temporelle qui s'y dégage. Existe-t'il un juste milieu entre les modes de vie villageois et urbains ? Si c'est le cas les futures villes idéales de demain pourraient être ces villes intermédiaires, jusque lors parents pauvres des politiques d'aménagement nationales ?

4.2.6. La décélération : une ouverture pour penser l'a-croissance

« L'idéal de l'*homo faber* d'aujourd'hui consiste à devenir capable et à rendre son monde capable d'atteindre les fins de tous ses actes comme par magie, c'est-à-dire immédiatement, sans perdre de temps, sans prendre de temps. » (Anders, 2011, [1956], p. 341). *Le temps est le chemin vers l'avoir*. Les problèmes sur l'usage du temps soulèvent donc des questions sur les besoins, le cheminement vers les besoins. C'est pourquoi le projet PMD² en ce qu'il interroge le temps au travers de la question des vitesses de déplacement, interroge la quantité de besoins auxquels la vitesse permet d'accéder. Parce qu'il investit l'aspiration à la décélération, il questionne nécessairement la quantité de production et de consommation « d'avoir » à laquelle nous aspirons.

Par la même, ces questionnements nous rappellent l'existence de sociétés pré-industrielles où la prospérité temporelle prenait certainement le pas sur la prospérité matérielle (Sahlins, 1976). En effet, de nombreux exemples attestent de civilisations préindustrielles où les individus s'arrêtaient de travailler, ou tout du moins ne cherchaient pas à aller plus vite, dès qu'ils estimaient que le « profit » retiré subvenait à leur besoin (Tchayanov⁶⁸, 1990 [1925]).

Ces considérations devraient nous amener naturellement à parler de décroissance, tout comme nous avons parlé de décélération des vitesses de déplacement durant cette recherche. Mais nous lui préférons le terme d'a-croissance pour éviter de l'associer à l'idée de rétrogradation. Comme le suggère Serge Latouche (2015), nous utilisons le terme d'a-croissance comme on parle d'a-théisme. Et c'est d'ailleurs très exactement de l'abandon d'une foi et d'une religion qu'il s'agit : celles du progrès et du développement. « Elle constitue une alternative à une société de consommation écologiquement et socialement insoutenable, elle constitue une "fiction performative" pour signifier la nécessité d'une rupture avec la société de croissance » (Latouche, 2015, p. 247). Devenir des athés de la croissance et de l'économie. La rupture de l'a-croissance porte donc à la fois sur les mots et sur les choses, elle implique une décolonisation d'un imaginaire qui se trouve irrigué par les progrès de la vitesse des transports et le culte de la productivité.

Les questions relatives au passage d'une société de croissance à une société d'a-croissance se jouent donc aussi au niveau des imaginaires et des mots qui les véhiculent. C'est pourquoi, il nous paraît également important d'indiquer à quel point nos réflexions demandent de distinguer la notion d'usage efficient du temps à la notion d'usage productif du temps (Wallenborn, 2018).

Cette distinction soulève des interrogations importantes et jusqu'ici peu débattues sur les notions même de « gains » ou de « pertes » de temps. Pour résumer, l'usage productif du temps mangera toujours les gains de temps pour les convertir en richesse matérielle supplémentaire. De cette façon, l'usage productif du temps, consomme les gains de vitesse en richesse matérielle et fait donc « perdre » du temps au profit de l'argent. L'usage efficient du temps définit l'usage à faire du temps en vue d'obtenir le niveau de richesse matérielle souhaité. Par l'entrée

⁶⁸ Michelle Dobré (2014) nous rappelle que la règle de Tchayanov (1925, trad. fr. 1990) rend compte d'un équilibre entre temps de travail et temps libre dans les économies paysannes qui limite le temps (et les conditions) de travail par un niveau raisonnable de satisfaction des besoins et par une optimisation du temps libre. La « découverte » de cette règle vaudra à son auteur, Alexandre Tchayanov, économiste-agronome de renom sous Staline, d'être arrêté en 1937 et exécuté le jour de son arrestation.

de l'efficacité, les gains de vitesse peuvent quant à eux effectivement permettre de « gagner » du temps. Cette distinction est finement résumée par Bertrand Russell qui file la métaphore de la fabrique d'épingle, en 1932. Alors productive ou efficace ? « Où se situent les gains de temps dans une société où l'on apprend à faire deux fois plus d'épingles en un temps donné, plutôt que de faire une quantité d'épingles en deux fois moins de temps ? » (Russell, 2002 [1932], p.10)

Pour retrouver le temps qu'on nous vole, saurons-nous convertir la vitesse en qualité temporelle, au lieu de l'investir sans cesse en quantités matérielles et monétaires ? Saurons-nous prendre la vitesse par le bras de l'efficacité plutôt que par celui de la productivité ?

Difficile de savoir si nous pourrions et comment nous pourrions relever ce défi... Mais à partir du moment où l'on considère que le problème de famine ou de saturation temporelle n'est pas qu'un problème d'organisation individuelle, mais bien un problème social, le sentiment de manque de temps qui préoccupe nombre de citoyens des grandes métropoles occidentales (Descarrega et Moati 2016) ne paraît plus si écrasant.

Ces ouvertures obligent alors aussi à se poser certaines questions sur la place que l'on peut aujourd'hui accorder à l'ennui et la lenteur (Vidal 2020) dans des sociétés où le tempo est dicté par le rythme des marchés et de la finance ? Comment leur préserver un espace et un temps dédié, dans des mondes urbains où l'intensité temporelle et l'agitation spatiale de l'expérience quotidienne semblent pointer vers l'infini ? Au-delà d'une simple « temporisation » (Gardella 2014, p. 55) de problèmes publics, ces questionnements offrent une clé de lecture originale pour réinterroger le modèle de société qui sous-tend la rythmique de nos vies quotidiennes. En effet, inutile de tenter d'agir sur le tempo de la vie quotidienne sans interroger les modèles, structures et rapports de force qui cimentent l'organisation temporelle des sociétés.

Les problèmes liés à la vitesse et à l'écologie soulèvent ainsi la question des rapports paradoxaux qu'entretiennent les sociétés de croissance et de consommation avec le rêve d'abondance (Baudrillard, 1970). Aller toujours plus vite, pour avoir toujours plus d'opportunités ne permet ni de caresser le mythe de l'abondance ni d'assouvir des désirs potentiellement illimités. Les seuls effets qui résultent avec certitude de cette course folle sont la saturation du Monde et la vacuité de nos existences, des sentiments de frustration toujours plus marqués.

Reste alors à inventer ce que pourrait être une véritable société d'abondance, à modeler les contours d'une utopie encore lointaine, où nous aurions retrouvé notre capacité à féconder la lenteur et l'ennui – dans la sobriété et la petitesse de nos vies.

Références bibliographiques

- Adret, 1979. Travailler deux heures par jour. Seuil, Paris.
- Alter N., 2002, « L'innovation : un processus collectif ambigu », in Alter N., *Les logiques de l'innovation*, Paris, La Découverte. <https://www.cairn.info/les-logiques-de-l-innovation--9782707136954-p-13.html>.
DOI : [10.3917/dec.alter.2002.01.0013](https://doi.org/10.3917/dec.alter.2002.01.0013)
- Algava E., 2014. « Conditions de travail. Reprise de l'intensification du travail chez les salariés », *DARES Analyses*, Juillet 2014, n° 49.
- Anders, G., 2011[1956]. « L'obsolescence de l'espace et du temps », dans *L'obsolescence de l'homme. Tome 2. Sur la destruction de la vie à l'époque de la troisième révolution industrielle*. Fario, Paris.
- Appleyard, D., & Lintell, M., 1972. "The environmental quality of city streets: the residents' viewpoint" *Journal of the American institute of planners*, vol. 38, n°2, pp. 84-101.
- 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.
- Bailly, J-P., Heurgon, E., 2001. *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Editions de l'aube. 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.
- Barr, S., 2015. "Beyond behaviour change: social practice theory and the search for sustainable mobility". In Kennedy E.H., Cohen M.J., Krogman N. (eds), *Putting Sustainability into Practice: applications and advances in research on sustainable consumption*, Edward Ekgar Publishing, 2015, pp. 91-108.
- Barrere, B. 2004. *Quartier Vauban, laboratoire de la ville durable*. Ressources pour le Développement Durable, Strasbourg.
- Baudrillard, J., 1996 [1970]. *La société de consommation*. Gallimard, Paris.
- Beaucé J., 2015. L'aménagement des temps en France de 1958 à 2014 : le cas de la Région Parisienne. Mémoire d'Histoire, Université de Paris.
- Becker, G. S., 1965. "A Theory of the Allocation of Time". *The economic journal*, vol. 75, n°299, pp. 493-517.
- Bergener, J., & Santarius, T. (2021). A pace of life indicator. Development and validation of a General A
- Bergson, H. (2016). *Histoire de l'idée de temps. Cours au Collège de France 1902-1903*. Presses universitaires de France.
- Beyer, C., & Royoux, D. (2015). « L'aménagement temporel territorial : repenser les territoires en conjuguant espace et rythmes ». *Métropoles*, (17).
- Bigo, A., 2020a. Vitesse Des Mobilités : Accélération Au 20ème Siècle, Ralentissement Au 21e ? Publications de la Chaire Energy-Prospérité, *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>
- Bin, Y. S., Marshall, N. S., & Glozier, N. (2012). Secular trends in adult sleep duration: a systematic review. *Sleep medicine reviews*, 16(3), 223-230.
- Binswanger, M. (2001). Technological progress and sustainable development: what about the rebound effect?. *Ecological economics*, 36(1), 119-132.
- Blondiaux, Loïc. 2001. "Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège." *Mouvements* 18(5):44–51.
- 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., 1991. *De la justification : les économies de la grandeur*, Gallimard, Paris.
- Bonfiglioli, S., 2004. « L'Italie met en place des politiques de temps urbains pour un rapprochement entre vie privée et vie professionnelle », dans Istace, É. et al., *Sphères privée et professionnelle*, De Boeck, Paris, pp. 329-352.
- Bonfiglioli, S., & Rosso, F., 1997a. « Les politiques des temps urbains en Italie ». *Les annales de la recherche urbaine* vol. 77, N° 1, pp. 22-29.
- Bonfiglioli, S., 1997b. "Urban time policies in Italy : an overview of time-oriented research". *Transfer: European Review of Labour and Research*, vol. 3, n°4, pp. 700-722.
- Bouba-Olga, Olivier. 2022. "Un « exode métropolitain » ? Une comparaison des inscriptions scolaires et des réexpéditions définitives du courrier." Retrieved March 10, 2022 (<https://blogs.univ-poitiers.fr/o-bouba-olga/>).
- Bouffartigue, P., 2012. *Temps de travail et temps de vie. Les nouveaux visages de la disponibilité temporelle*, PUF, coll. « Le travail humain », Paris.
- Boulin, J.-Y., Lesnard, L., 2017. *Les batailles du dimanche*, PUF, coll. « Le lien social », Paris.

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

Boulin, J.-Y., 2004. « L'émergence des politiques temporelles en Europe », dans Évelyne Istace éd., *Sphères privée et professionnelle : Vers une recomposition des rôles et des actions*, De Boeck Supérieur, Louvain-la-Neuve, Louvain-la-Neuve, pp. 313-328).

Bouton, C. (2018). À la recherche de l'espace. Hyperconnexion, rapprochement et dé-localisation. In *@ la recherche du temps* (pp. 151-165). ERES.

Briand, A.-S., Côme, E., Coulombel, N., El Mahrsi, M.K., Munch, E., Richer, C., Oukhellou, L., 2017. Projet MOBILLETIC. Données billettiques et analyse des mobilités urbaines : le cas rennais, in: De Palma, A., Dantan, S. (Eds.), *Big Data et Politiques Publiques de Transport*. Paris, France, pp. 171–196.

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

Buhl, J., & Erdmann, L., von Jorck G., 2021. Time use rebound effects from adopting time efficient practices in Germany: a zero-inflated negative binomial approach, Working Paper, Rezeitkon Projekt.

Castells, M., 1996. *The Rise of the Network Society: The Information Age: Economy, Society, and Culture Volume I*. Hoboken, NJ, Wiley-Blackwell.

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.

CEREMA, 2020. « Grenoble Métropole Apaisée Evaluation du dispositif "villes et villages à 30 km/h" », Juillet 2020.

CERTU 2010. Zone de Circulation Apaisée, *Fiche n°4*, Août 2010.

CERTU, 2011. « Les zones de circulation particulières en milieu urbain - présentation, arrêtés, résumé ». *Fiches du CERTU sur les Zones de Circulation Apaisée*.

CGET. 2018. *Rapport Sur La Cohésion Des Territoires*.

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.

Clément, G., Valegeas, F., 2017. « De quoi la « ville inclusive » est-elle le nom ? Exploration d'un concept émergent à partir de discours scientifiques et opérationnels », *Métropoles* [En ligne], n°20 |.

Collioud-Marichallot, J ; 2020. *Penser la prise en compte des temps de la vie et de la ville dans l'urbanisme : analyse comparative des documents de planification de la ville de Rennes et des villes italiennes de Bergame et Pavie*. Mémoire de recherche, IAUR, Aix-Marseille.

Convention Citoyenne pour le Climat, 2020. « Les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, » 20 juillet 2020. [En ligne]. <https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/ccr-rapport-final.pdf>.

Choay, F., 1965. *L'urbanisme, utopie et réalités : Une anthologie*. Paris, Seuil.

Commenges, H., 2013. *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports* (Doctoral dissertation, Université Paris-Diderot-Paris VII).

Crozet, Y., 2019. Économie des rythmes urbains. Crozet, Y., 2019. Économie des rythmes urbains, *Espace temps.net*, <https://www.espacetemps.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>

Crozet, Y., 2016. *Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque ?*. Economica.

Crozet, Y., Joly, I., « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du " bien le plus rare » ». *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°45, 2006, pp. 27-48.

Christin, R., 2017. *Manuel de l'antitourisme*, Écosociété.

DATAR 2001, *Temps et territoires, prospective et expérimentation*, Paris.

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.

Descola P. (2005), *Par-delà nature et culture*, Paris, Gallimard, 800 p.

Desjardins, X. (2015). « La ville lente : utopie, audace ou régression ? Réflexions libres autour d'écrits de Marc Wiel ». *Carnets de géographes*, (8).

Dewey, J., 2003 [1927]. *Le public et ses problèmes*. Farrago/Léo Scheer, Paris.

Dobré, Michelle, Hossard, N., Haesler, A., Onno, J., 2014. *Rapport final du projet de recherche MODERATO (MOdes DE RAlentissement du Temps quOtidien)*. ADEME, MEDDTL.

Drevon, G., Munch, E., 2020. « 2020 : rythmes de vie, rythmes de ville. Quelles perspectives pour les politiques temporelles ? ». *5^{ème} colloque international du Collège International des Sciences Territoriales (CIST) : Population, Temps, Territoires*. Campus Condorcet, Aubervilliers, 18-21 novembre 2020. [En ligne] <https://cist.cnrs.fr/wp-content/uploads/2021/01/cist2020-proceedings.pdf>

Drevon, G., Gwiazdzinski, L., & Klein, O., 2017. *Chronotopies-Lecture et écriture des mondes en mouvement*, Elya, Grenoble.

- Dupuy, J.-P., 1976. « A la recherche du temps gagné » in Ivan Illich », *Energie et Equité*. Paris.
- Durantou, G. et Turner, M.A, 2011, « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities », *American Economic Review* 101, n° 6, pp. 2616-52, <http://doi.org/10.1257/aer.101.6.2616>.
- Eder, C. M. 2021. *Umgestaltung bestehender Wohnviertel in autofreie Quartiere in Wien* (Doctoral dissertation, Wien).
- Elhai JD, Yang H, Montag C, Elhai JD, Yang H, Montag C, 2020. "Fear of missing out (FOMO): overview, theoretical underpinnings, and literature review on relations with severity of negative affectivity and problematic technology use", *Brazil J Psychiatry*.
- Elias, N. 1992 [1984]. *Du Temps*. Paris, Fayard.
- Faivre, E., 2005. « Réduction du temps de travail et nouvelles temporalités de mobilités en France : un nouveau défi pour l'organisation des modes de transport », *Mobilités et temporalités : colloque de l'AISLF – mobilités spatiales et fluidités sociales*, mars 2004, Bruxelles
- France Stratégie, 2021. Séminaire Soutenabilité, Cycle 2 : les politiques publiques au prisme des soutenabilités Le temps, *Note de cadrage*.
- Faugier E., *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, Québec, Université de Laval, Thèse de Doctorat.
- Fourniau, Jean-Michel. 2019. "La sélection des mini-publics entre tirage au sort, motivation et disponibilité." *Participations* (HS):373–400.
- Gallez, C., & Kaufmann, V., 2009. « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine ». *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, pp.41-55.
- 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., 2002. "Pace of life and enjoyment of life". *Journal of happiness studies*, vol. 3, n°3, pp. 217-256.
- Garhammer, M., 1998. "Time Pressure in Modern Germany", *Loisir et Société / Society and Leisure*, vol. 21, p. 327–352.
- Gardella, E., 2014. « L'urgence sociale comme chronopolitique. Temporalités et justice sociale de l'assistance aux personnes sans-abri en France depuis les années 1980 ». *Thèse de doctorat*. EHESS.
- de Gaulejac, V., 2018. "Plus on gagne du temps, moins on en a... Le rapport au temps dans la société paradoxante". Dans : Nicole Aubert éd., *@ la recherche du temps : Individus hyperconnectés, société accélérée : tensions et transformations* (pp. 39-51). Toulouse, France.
- de Gaulejac, V. 2017. Vivre dans une société paradoxante. *Nouvelle revue de psychosociologie*, vol.2, pp. 27-40.
- Gautier, V., 2021 « Le temps libre, un ministère à la vie courte », Hors-série libérer le temps, *Socialter*.
- Geiger, S. M., Freudenstein, J. P., von Jorck, G., Gerold, S., & Schrader, U., 2021." Time wealth: Measurement, drivers and consequences", *Current Research in Ecological and Social Psychology*, vol. 2, p. 100015.
- Gendreau, L., 2020. « (Dé) synchronisation : congestions récurrentes et heures de pointe dans une zone d'activité rennaise ». *CIST2020-Population, temps, territoires*, 18 novembre 2020, Paris, pp. 645-648.
- 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.
- Gergen, K., 2000. *The Saturated Self. Dilemmas of Identity in Contemporary Life*, Basic Books, New York.
- Godard, F., 2003. « Cessons d'opposer temps individuels et temps collectifs », *revue Projet* vol. 1, pp.35-42
- Gorz, A., 2019 [1992], *Eloge du suffisant*, PUF, Paris
- Gronau R. & Hamermesh D., 2001. "The Demand for Variety Transportation: a Household Production Perspective", National Bureau of Economic Research, *working paper* n° 8509.
- Grunig Iribarren, S., 2013. *Ivan Illich (1926-2002) : la ville conviviale*, Thèse de doctorat sous la direction de Thierry Paquot, Université Paris Est.
- Gwiazdzinski, L., 2012. « Temps et territoires, les pistes de l'hyperchronie », *Territoires 2040*, DATAR.
- Grzelak-Kostulska, E., Hołowiecka, B., Kwiatkowski, G., 2011. *Cittaslow International Network: An Example of a Globalization Idea?*, Ostrava: University of Ostrava.
- Guattari, F., 1989. *Les Trois Ecologies*. Paris, Galilé.
- Guy, B., 2018. « Parler d'accélération, c'est aussi dire comment nous comprenons le temps », in Aubert, N., *@ la recherche du temps*, pp. 111 à 123. Toulouse, Érès.
- Gwiazdzinski, L., 2013. « Quel temps est-il ? Eloge du chrono-urbanisme », *Revue Vues sur la ville*, vol. 30.
- Hägerstrand, T., 1970. "What about people in spatial science?", *Regional Science Association*, vol. 24, pp.7-21.
- Hart, J., 2008. *Driven to excess: impacts of motor vehicle traffic on residential quality of life in Bristol, UK*. MSc in Transport Planning. University of West England, Bristol.

- Harvey, D., 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Wiley– Blackwell. ed. Hoboken.
- Haustein, S., Thorhauge, M., & Cherchi, E., 2018. "Commuters' attitudes and norms related to travel time and punctuality: A psychographic segmentation to reduce congestion" *Travel Behaviour and Society*, vol. 12, pp. 41-50.
- Henry, A., 1981. « Conférence de presse de M. André Henry, ministre du temps libre, sur l'organisation et les objectifs du ministère du temps libre », Paris, 10 juin 1981. <https://www.vie-publique.fr/discours/253648-conference-de-presse-de-m-andre-henry-ministre-du-temps-libre-sur-lo>
- Hervé, E., 2014. *Rapport d'information sur les politiques temporelles des collectivités territoriales*, n° 558, Sénat, Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 mai 2014.
- Hervé, E., 2001. *Temps des villes*, Rapport remis au Secrétaire d'Etat Ministre délégué à la ville, remis le 19 juin 2001.
- Hoffmann, C., Hoppe, J. A., & Ziemann, N., 2022. "Faster, harder, greener? Empirical evidence on the role of the individual Pace of Life for productivity and pro-environmental behavior". *Ecological Economics*, vol.191, 107212.
- Holt-Lunstad, J., Smith, T. B., & Layton, J. B., 2010. "Social relationships and mortality risk: a meta-analytic review", *PLoS medicine*, vol. 7, n°7, e1000316.
- Hubert J.-P., Madre J.-L., Meissonnier, J., Roux S., 2012. « La pause méridienne : un facteur clé de l'évolution de la mobilité en France depuis 35 ans », *Economie et statistique*, n°457-458, pp. 35-55.
- Hunyadi, M., 2015, *La Tyrannie des Modes de vie. Sur le paradoxe moral de notre temps*, Ed. Du Bord de l'Eau, 120 p.
- Illich, I., 2004 [1973a]. « Energie et équité », dans *Œuvres Complètes*, Volume 1, Fayard. ed. Paris.
- Illich, I., 2004 [1973b]. « La convivialité », dans *Œuvres Complètes*, Volume 1, Fayard. ed. Paris.
- Imerzoukene Driad, P., Hamman, P., Freytag, T. 2015. « Impact de la politique d'aménagement sur la mobilité : cas des éco-quartiers de Vauban et Riesefeld à Fribourg », *Environnements Urbains*, n°9.
- Jalas, Mikko. 2002. "A time use perspective on the materials intensity of consumption" . *Ecological Economics* 41, n°1, pp. 109-123.
- Joly, Iragael. 2004. "The link between travel time budget and speed: A key relationship for urban space-time dynamics" . Communication présentée à la Conférence européenne sur les transports. Strasbourg, France.
- Kahn, R., 2007. *Régulation temporelle et territoires urbains*. Editions Harmattan, Paris.
- Kaika, M., Swyngedouw, E., 2000. "Fetishizing the Modern City: The Phantasmagoria of Urban Technological Networks", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, n°1, pp. 120–38.
- Kéolis, 2016. *Enquête Keoscopie - Un regard éclairé sur la mobilité*.
- Klarsfeld, A., 2009. *Les horloges du vivant : comment elles rythment nos jours et nos nuits*. Odile Jacob, Paris.
- Knight, K., Rosa, E. A., & Schor, J. B., 2013. "Reducing growth to achieve environmental sustainability: the role of work hours", In *Capitalism on Trial*. London, Edward Elgar Publishing.
- Korsu, E., 2017. « La ville a hétérogénéité diffuse. Manières de vivre plurielles, tendances sociourbaines composites et marginales », *Mémoire d'habilitation à diriger des recherches*, Université Paris-Est,
- Lamberti, J. C., 1970. *La notion d'individualisme chez Tocqueville*. FeniXX, Paris.
- Lancaster, K.,1966. "Allocation and distribution theory: technological innovation and progress", *American Economic Review*, vol.56, pp. 14-23.
- Latouche, S., 2019. *Remember Baudrillard*. Fayard, Paris.
- Latouche, S., 2015. « Décroissance », dans *Dictionnaire de la pensée écologique* sous la dir. de Bourg D. et Papaux A., pp.247-249.
- Laterrasse, J. (1995). De la ville machine à la ville citoyenne : le lent cheminement des réseaux. *Sociologie du travail*, 177-198.
- Lavadinho, S., Le Brun-Cordier P., Winkin Y. 2021. « La ville relationnelle », *Urbanisme*, Dossier spécial : les nouveaux paradigmes de la mobilité, n° 419, pp. 60-62.
- Lefebvre, H., Régulier, C., 1986. *Essai de Rythmanalyse des villes méditerranéennes*. Peuples Méditerranéens.
- Lenntorp, B.,1976. "Paths in space-time environments: A time-geographic study of movement possibilities of individuals", *Lund Studies in Geography Series B Human Geography*, vol. 44.
- Levine, R. N., 2008. *A geography of time: On tempo, culture, and the pace of life*. New York, Basic Books.
- 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.
- l'Hostis, A. 2014., *Le détour, la pause et l'optimalité, Essai sur la distance et ses apports au transport et à l'urbanisme* (Manuscrit d'HDR, Université Paris-Est).
- Lindsay, J., Lane, R., Humphery, K., 2020. Everyday life after downshifting: Consumption, thrift, and inequality. *Geogr. Res.* 58 (3), 275–288.
- Kung, K.S., Greco, K., Sobolevsky, S., Ratti, C., 2014. "Exploring Universal Patterns in Human Home-Work Commuting from Mobile Phone Data". *PLoS ONE*, vol. 9, n°6 :e96180. doi:10.1371/journal.pone.009618

- 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., 2014a. *Quelle (s) temporalité (s) prendre en compte dans un projet urbain durable*. PUCA, Paris.
- Mallet, S., 2014b. « Vie urbaine et temps communs ». *Esprit*, vol. 12, pp. 36-45.
- Mallet, S., 2013. « Aménager les rythmes : politiques temporelles et urbanisme », *EspacesTemps.net*, <http://espacestemp.net/document522.html>.
- 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.
- Marshall, N. S., & Lallukka, T. (2018). Sleep pirates—are we really living through a sleep deprivation epidemic and what's stealing our sleep?, *The European Journal of Public Health*, vol. 28, n°3, pp. 394-395.
- Marx, K., 1953 [1858]. *Grundrisen der politischen Ökonomie*, Dietz-Verlag, Berlin-Ost.
- Marx, Karl. 1970 [1867]. *Le capital*. Tome I, Marx-Engels-Werke Band 23. Berlin-Est: Dietz Verlag.
- 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.
- Méda, D., 2001. *Le temps des femmes. Pour un nouveau partage des rôles*. Flammarion, Paris.
- Melia, S., 2010. "Carfree, low-car: what's the difference?" *European Transport Conference*, 11-13 octobre 2010, Glasgow, Scotland, United Kingdom.
- Merton, R., Nisbet, R.A., 1976. *Contemporary social problems (Vol. 2)*, Harcourt College Pub. ed.
- Molz, J. G., 2018. "Travel too fast and you miss all you travel for: Slower mobilities and the politics of pace". Dans Clancy, M. *Slow Tourism, Food and Cities: Pace and the Search for the « Good Life »*, pp. 14-32. Londres: Routledge.
- Morello, G., 1997. "Sicilian time", *Time & Society*, vol. 6, n°1, pp. 55-69.
- Mückenburger, U., 2010. Les aménagements urbains temporels : plaidoyer pour un urbanisme sensible. *Temporelles 2010, Tempo Territorial, Actes du colloque, Dijon, 14-15 octobre 2010*, p.30-31
- Mückenbuger, U., 2011. "Local time policies in Europe". *Time & Society*, vol. 20, n°2, pp. 241-273.
- Mumford, L., 1963, [1934], *Technics and Civilization*, Harvest.
- Munch, E., Proulhac, L., (à paraître), "The paradox of peak hour and the privilege of flexible work schedules. Empirical evidence from Paris and San Francisco". *Journal of Transport Geography*.
- Munch, E., Zachariou, L., 2021, « Ralentir pour gagner du temps », *Urbanisme*, Dossier spécial : les nouveaux paradigmes de la mobilité, n° 419, pp. 57-59.
- Munch, E., Belton-Chevallier, L., & Simon, G., 2020. *Politiques de Mobilité Durable et Décélération-Rapport intermédiaire*, ADEME.
- 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., & Proulhac, L., 2019. « Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles ». *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, vol. 42.
- Munch, E., 2017a. *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
- Munch, E., 2017b. « Les périodes de fréquentation des transports collectifs urbains. Quels enjeux pour la planification ? », dans ZEMBRI-MARY G. (dir.), *Concevoir une offre de transport public*, Territorial Éditions, Dossier d'experts, n° 813, pp. 63-70.
- Munch, E., Trapani, O., 2017. « Désaturer l'heure de pointe. Un terrain de recherche-action à la Plaine Saint-Denis ». *Revue Générale des Chemins de Fer*, n° 272, pp.50-55.
- Munch E. (2014), « L'harmonisation des horaires de travail : en finir avec l'heure de pointe ? », *Métropolitiques*, 22 janvier 2014.
- Munch, E., 2014. « Le temps 4^{ème} dimension métropolitaine », *Le management de la mobilité, 4^{ème} journée nationale d'études*, ADEME, 17 juin 2014.
- Offner, J.-M., 2018. « La smart city pour voir et concevoir autrement la ville contemporaine », *Quaderni*, n°96, p.17–27.
- Orfeuill J-P., 2000. « L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », *Synthèse Inrets*, n° 37.
- Ortegon-Sanchez A., Popan C. and Tyler N. 2017. "Car-free initiatives from around the world: concepts for moving to future sustainable mobility", *TRB 96th Annual Meeting Compendium of Papers*, Washington D.C.
- Owen, B., 2005. « Air quality impacts of speed-restriction zones for road traffic », *Science of the Total Environment*, vol.340, n°1-3, p.13-22.
- Paquot, T., 2022. *Pays de l'enfance*, Terre urbaine, Vincennes.
- Paquot, T., 1990, *Homo Urbanus – Essai sur l'urbanisation du monde et des mœurs*, Éd. du Félin.

- Pelgrims, C., 2020, "Fetishising the Brussels roadscape", *The Journal of Transport History*, vol. 4, n°1, pp. 89-115.
- Perlow, L.A, 1999. "The Time Famine: Toward a Sociology of Work Time" *Administrative Science Quarterly*, vol. 44, n°1, pp. 57-81.
- Péron, F, 2005. « Fonctions sociales et dimensions subjectives des espaces insulaires (à partir de l'exemple des îles du Ponant) », *Annales de géographie*, n°4. pp. 422-436.
- POPSU Territoires. 2022. *L'exode Urbain ? Petits Flux, Grands Effets. Les Mobilités Résidentielles à l'ère (Post-)Covid*. PUCA.
- Pozoukidou, G., Chatziyiannaki, Z., 2021. 15-minute city: Decomposing the new urban planning Eutopia. *Sustainability (Switzerland)* 13, 1-25
- Pradel, B., 2010. *Rendez-vous en ville ! Urbanisme temporaire et urbanité événementielle : les nouveaux rythmes collectifs*, Thèse de doctorat sous la direction de Francis Godard, Université Paris-Est.
- Putnam, R., 2001. "Social capital: Measurement and consequences", *Canadian journal of policy research*, vol 2, n°1, pp. 41-51.
- Quinet E., 2013. *Evaluation socio-économique des investissements publics*, Rapport pour le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, 2013, http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/CGSP_Evaluation_socioeconomique_1_7092013.pdf
- Radstorm, S., 2011. "A Place -Sustaining Framework for Local Urban Identity: An Introduction and History of Cittaslow", *Italian Journal of Planning Practices*, vol.1, p.90–113.
- Reisch, L. A. 2001. "Time and wealth". *Time & Society*, vol. 10, n°2-3, pp. 367-385.
- Rinderspacher, J P., 2002. *Zeitwohlstand. Ein Konzept für einen anderen Wohlstand der Nation*. Berlin, Edition Sigma.
- Rinderspacher, J. P., Henckel, D., Hollbach, B., & von Westfalen, E. K. 1994, *Die Welt am Wochenende. Entwicklungsperspektiven der Wochenruhetage. Ein interkultureller Vergleich*. SWI-Verlag.
- Robinson, J., Godbey, G., 1999. *Time for Life: The Surprising Ways Americans Use Their Time*. Penn State Press.
- Rocci, A., 2007. *De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale* (Doctoral dissertation, Université René Descartes-Paris V).
- Roenneberg, T., Kuehnle, T., Juda, M., Kantermann, T., Allebrandt, K., Gordijn, M., & Meroow, M., 2007. "Epidemiology of the human circadian clock". *Sleep medicine reviews*, vol. 11, n°6, pp. 429-438.
- Rousseau, M. (2008). La ville comme machine à mobilité. *Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps*. Métropoles, (3).
- Rosa, H., 2018, *Résonance : une sociologie de la relation au monde*, La Découverte, Paris.
- Rosa, H., 2010. *Aliénation et Accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*. 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. 2018. « Le temps : nouvelle clé du développement urbain ? », *Les comptes rendus des Café Géo*, Albi, 16 septembre 2018.
- Royoux, D., Vassalo, P., 2013. *Urgences temporelles. L'action publique face aux temps de vivre*, Syllepse. ed, Le présent avenir. Paris.
- Royoux, D., 2007. « Temporalités urbaines et politiques publiques », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, vol. 2-3, pp. 449-466.
- Roxburgh, S., 2004. "There just aren't enough hours in the day': the mental health consequences of time pressure". *J. Health Soc. Behav.*, vol. 45, pp. 115-131, [10.1111/j.0022-2445.2004.0056d.x](https://doi.org/10.1111/j.0022-2445.2004.0056d.x)
- Rawls, J., [1971] 2009. *A theory of justice*. Harvard university press.
- Russell, B., 2002 [1932]. *Éloge de l'oisiveté*. Allia, Paris.
- Robert, M., 2005. *Pour en finir avec la société de l'automobile*, CarFree France.
- Sahlins, M., 1976. *Âge de pierre, âge d'abondance : l'économie des sociétés primitives*, Gallimard, Paris.
- Scheurer, J., 2001. *Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities*. PhD edn. Perth: Murdoch University Institute of Sustainable Transport.
- Schor, J B., 1992. *The Overworked American: The Unexpected Decline of Leisure*. Basic Books, New York.
- Schor, Juliet B. 2011. *True wealth: How and why millions of Americans are creating a time-rich, ecologically light, small-scale, high-satisfaction economy*. Penguin, New York.
- Sheller, M., & Urry, J, 2006. "The new mobilities paradigm", *Environment and planning A*, vol. 38, n°2, pp. 207-226.
- Shove, E. 2009. Everyday practice and the production and consumption of time. in *Time, Consumption and Everyday Life*.
- Simmel, G., 2006. *L'argent dans la culture moderne, et autres essais sur l'économie de la vie*, Éditions de la MSH. ed. Paris.
- Simmel, G., 1987 [1900]. *Philosophie de l'argent*. Paris, Presses universitaires de France.
- Späth, P., 2021. "Community Building in Freiburg Vauban, Germany", International Social Innovation Conference, Milan, 8-10 September 2021.

- Strazdins, L., Griffin, A. L., Broom, D. H., Banwell, C., Korda, R., Dixon, J., ... & Glover, J., 2011. "Time scarcity: another health inequality?". *Environment and Planning A*, vol.43, n°3, pp. 545-559.
- 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.
- Taylor, C., 1989, *Sources of the Self*, Harvard University Press, Harvard.
- Tchayanov, A., 1990 [1925]. *L'organisation de l'économie paysanne*, Paris, Les éditions du Regard.
- Tomlinson, J., 2007. *The culture of speed: The coming of immediacy*. New York, Sage.
- Tranter, P., & Tolley, R., 2020. *Slow cities: conquering our speed addiction for health and sustainability*; Amsterdam, Elsevier.
- Tranter, Paul.J. 2010. Speed Kills: The Complex Links Between Transport, Lack of Time and Urban Health. *Journal of Urban Health* 87, pp.155-166.
- Van der Wusten, H., 2016. « La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé », *EchoGéo*, <http://echogeo.revues.org>, 30 juin 2016.
- Vannini, P., 2012. *Ferry tales: Mobility, place, and time on Canada's west coast*. Londres, Routledge.
- Vidal, L., 2020. *Les Hommes lents - Résister à la modernité, XV^e-XX^e siècle*. Flammarion, Paris.
- Villalba, B., 2021, « Conférence de clôture et de synthèse », Quel est l'impact écologique de nos rythmes de vie, *Les Temporelles- Métropole de Rennes*, 26 novembre 2021
- Villalba, B., 2017. « L'assèchement des choix. Pluralisme et écologie ». *La Pensée écologique*, vol.1. <https://doi.org/10.3917/lpe.001.0198>
- Ville de Paris, 2021. « Généralisation de la limite de la vitesse à 30 km/h sur Paris » ; *Dossier de consultation*, octobre 2020.
- Vincent S., 2008. *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?* Thèse de doctorat en sociologie. Université René Descartes - Paris V.
- Virilio P., (1977). *Vitesse et Politique*, Éditions Galilée, Paris.
- Volkoff et al., 2017. *Rapport de l'enquête sur le travail de la CFDT*, CFDT.
- Wajcman, J., 2014. *Pressed for time*. University of Chicago Press.
- Wallenborn, G. (2018). "Rebounds are structural effects of infrastructures and markets, *Frontiers in energy research*, 99
- Weber, M., 1994. *L'éthique protestante et l'esprit du Capitalisme*. Flammarion, Paris.
- Wiel, M., 2007. *Pour planifier les villes autrement*, L'Harmattan, Paris.
- Youngstedt, S. D., Goff, E. E., Reynolds, A. M., Kripke, D. F., Irwin, M. R., Bootzin, R. R., ... & Jean-Louis, G. (2016). "Has adult sleep duration declined over the last 50+ years?". *Sleep medicine reviews*, 28, 69-85.
- Zachariou, L., 2020. *Activités à bord : vers une évolution de la valorisation du temps de transport*, Mémoire de Master sous la direction de Philippe Poinot, Université Gustave Eiffel EUP, Laboratoire Ville Mobilité Transport.
- Zahavi, Y., 1976, *The unified mechanism of travel (UMOT) model*. World Bank Staff Working Paper, n°230.
- Zilloniz S., 2015. « Les temps de déplacement entre domicile et travail », *DARES Analyses*, Novembre 2015, n° 81.
- 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 : Evaluation de l'évolution de la qualité de l'air sur six secteurs passés à 30 km/h à partir de calculs et de mesures.....	51
Tableau2 : Typification des profils de population favorables ou défavorables au 30 Km/h à Paris.....	56
Tableau 3: 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.	167
Tableau 4 : Catégorisation des Cittàslow selon leur dynamique démographique, le revenu moyen et l'activité touristique	167
Tableau 5: Fonctionnement des Bureaux des Temps enquêtées.	183

FIGURES

Figure 1: Carte des villes enquêtées.....	18
Figure 2 : Logo du réseau Cittàslow.....	23
Figure 3 (à gauche) : Panneaux à l'entrée d'Orvieto (Orvieto, 4 novembre 2019)	24
Figure 4 (à droite) : Affiche promotionnelle (Orvieto, 4 novembre 2019).....	24
Figure 5 : Panneau Bandiera Arancione (Città della Pieve, 30 octobre 2019)	25
Figure 6 : Panneau Zone 30 dans le centre-ville de Waldkirch (Waldkirch, 2 février 2021)	26

Figure 7 (à gauche) : Voie pour piétons et vélo (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019)	27
Figure 8 (à droite) : Navette reliant la gare téléphérique au centre ancien (Orvieto, 4 novembre 2019).	27
Figure 9 : Gare téléphérique (Orvieto, 4 novembre 2019)	27
Figure 10 : Terrain de football (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019)	28
Figure 11 : Foot et religion (Orvieto, 4 novembre 2019).	28
Figure 12 : 1 arbre pour 2 (Castel San Pietro Terme, 23 octobre 2019).	29
Figure 13 : Parc à jeux (Brisighella, 24 octobre 2019)	29
Figure 14 : Terrasses de café (Brisighella, 24 octobre 2019)	29
Figure 15 : Remparts entourant la ville (Orvieto, 3 novembre 2019)	30
Figure 16 (à gauche) : Ruelle dans le centre ancien (Città della Pieve, 30 octobre 2019).....	30
Figure 17 (à droite) : Escalier menant au château (Brisighella, 24 octobre 2019).....	30
Figure 18 (en haut, à gauche) : Voirie partagée 1 (Brisighella, 24 octobre 2019)	31
Figure 19 (en haut, à droite) : Voirie partagée 2 (Orvieto, 4 novembre 2019)	31
Figure 20 (en bas, à gauche) : Invitation à randonner en ville (Brisighella, 24 octobre 2019).....	31
Figure 21 (en bas, à droite) : Randonnées vers le château (Brisighella, 24 octobre 2019).....	31
Figure 22 : Plan d'Orvieto, une « île » entourée par les remparts	32
Figure 23 : Itinéraire d'enquête entre 6 Cittàslow italiennes	39
Figure 24 : Équilibre entre la vie locale et la circulation des véhicules motorisés.	43
Figure 25 : les villes allemandes signataires de la déclaration Tempo 30 Initiative.	47
Figure 26 : Risque pour un piéton d'être tué dans une collision avec un VL en fonction de la vitesse d'impact. Source : CERTU, 2010, p.4	49
Figure 27 : Lärmschütz. Dessin de Michael Hüter	50
Figure 28 : Le cercle vicieux de la vitesse et de la périurbanisation. Source : Agence d'urbanisme de Grenoble. SCOT 2010.....	54
Figure 29 : Expérimentation d'une Vélorue, rue d'Alonville à Nantes. Juillet 2020.....	59
Figure 30 : Les squatteurs, avec leur caravane et leur mode de vie alternatif sont les premiers à s'installer.....	62
Figure 31 : Les habitants de Vauban demande une consultation citoyenne au conseil municipal pour l'aménagement de la Place centrale Crédits : Stadtteilverein Vauban. http://www.stadtteilverein-vauban.de/verein/info.php	63
Figure 32 : Echanges entre futurs habitants au sein de différents groupes de travail du Forum Vauban, 1997.....	64
Figure 33 : Illichville dessinée par des artistes américains en 1975.	65
Figure 34 : Vue aérienne du quartier Vauban en 2016. Crédits : Ville De Freiburg im Breisgau. Source : https://www.freiburg.de/pb/208764.html	66
Figure 35 : Une rue StellPlatzFrei, à circulation réduite.	66
Figure 36 : Plan local de déplacement à Vauban en 2012. Source : Imerzoukene Driad, P., Hamman, P., Freytag, T. 2015. « Impact de la politique d'aménagement sur la mobilité : cas des éco-quartiers de Vauban et Riesefeld à Fribourg », Environnements Urbains, n°9.	67
Figure 37 : Vaubanallee, avec le tram depuis 2006, entouré de l'allée centrale en zone 30, en forme de U pour limiter le trafic routier. Crédits : Steve Melia	68
Figure 38 : Zone non aménagée en prévision d'éventuels besoins de stationnements pour les habitants. Crédits : P. Späth.....	69
Figure 39 : Une StellPlatzfrei Strasse à Vauban. Crédits : S. Melia (2010).....	70
Figure 40 : Les voitures ne peuvent empêcher de jouer au basket ! Crédits : E. Munch (2022).....	70
Figure 41 : Lieu de rencontre et d'échange devant les deux principaux commerces coopératifs du quartier. Crédits : P. Späth (2021).....	71
Figure 42 : Le rôle des Bureaux des Temps – l'harmonisation des rythmes sur le territoire.	77
Figure 43 : Cycles de présence (poids) des populations dans des attracteurs de mobilités selon différents horaires. Zone d'activité de Bolzano. Relevé 1997	78
Figure 44 : Collectivités actives ou ayant été actives dans le domaine des politiques temporelles en France.....	80
Figure 45 : présentation de la réforme horaire en Catalogne. Source : https://govern.cat/gov/	84
Figure 46 : Niveaux de satisfaction des garçons et des filles âgées de 10 à 12 ans, à l'égard de 15 aspects de la vie.	99
Figure 47 : Etapes de la Fabrique Prospective.	105
Figure 48 : Les enjeux suggérés par les communes.	106
Figure 49 : Les grands récits guidant le travail prospectif pour chaque territoire.	107
Figure 50 : Les déplacements lents créent de l'espace et du temps pour les interactions sociales. Brescia, Italie.	145

Figure 51 : Brisighella, 23 octobre 2019.....	174
Figure 52 : Castel San Pietro	175
Figure 53 : Castelnuovo Berardenga.	175
Figure 54 : Città della Pieve.	176
Figure 55 : Marradi	176
Figure 56 : Orvieto.....	177
Figure 57 : Waldkirch.....	177
Figure 58 : Créon.....	178
Figure 59 : Valmondois.....	178
Figure 60 : réaménagement des axes routiers et autoroutiers et apaisement des vitesses dans l'agglomération grenobloise.....	179
Figure 61 : Coronapiste cyclable, rue de Strasbourg à Nantes (juillet 2021).....	180
Figure 62 : répartition des vitesses instantanées dans Paris Intramuros en 2020.	180
Figure 63 : Centre-ville de Fribourg, 17 janvier 2022.	181
Figure 64 : Vitesses de déplacements autorisées dans les rues berlinoises. En Jaune à 30 km/h. En Bleu et Noir à 50 km/h ou plus. Source : Région de Berlin, données disponibles sur https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp	182
Figure 65 : Impact du décalage de Rennes 2 : lissage de la pointe de la ligne de métro (nombre de validations par 10 mn).	185
Figure 66 : La Tour de la Liberté (Saint-Dié-des-Vosges) et la salle où se déroule le FC (étage 1) ..	190
Figure 67 : Schéma issu du débat mouvant à Saint-Dié-des-Vosges	195
Figure 68 : Les aspirations et désirs des participant.e.s	196
Figure 69 : Les futurs souhaitables	196
Figure 70 : Support de discussion en sous-groupe de la controverse.....	197
Figure 71 : Support de la plénière pour la mise en forme de la controverse et de sa réception par les participants	198
Figure 72 : Exercice des controverses à Hell Bourg	199
Figure 73 : Travail et choix des propositions.....	201

Sigles et acronymes

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ANCT	Agence Nationale à la Cohésion des Territoires (ex-CGET)
BdT	<i>Bureaux des Temps</i>
CCC	Convention Citoyenne pour le Climat
CGET	Commissariat Général à l'Égalité des Territoires
DOM	Départements d'Outre-Mer
EELV	Europe Ecologie Les Verts
FC	Forum Citoyen
FUB	Fédération des usages de la bicyclette
FVM	Forum Vies Mobiles
GD	Grand débat
GVR	<i>Grandes Villes Ralenties</i>
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
LREM	La République en marche
MP	Missions Publiques
ObSoCo	Observatoire Société et Consommation
PDE	Plan de déplacement entreprise
PMD²	Politiques de Mobilité Durable et Décélération
POPSU	Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines
PUCA	Plan Urbanisme Construction et Architecture
RTS	Radio Télévision Suisse

ANNEXES DU RAPPORT PMD²

ANNEXE 1 : LE CHOIX DES COMMUNES ENQUÊTEES PARMIS LES CITTASLOW

Les 9 Cittàslow : l'origine italienne

Cittàslow	<i>Brisighella (It)</i> <i>Castel S. Pietro (It)</i> <i>Castelnuovo Berar. (It)</i> <i>Città della Pieve (It)</i> <i>Créon (Fr)</i> <i>Marradi (It)</i> <i>Orvieto (It)</i> <i>Valmondois (Fr)</i> <i>Waldkirch (All)</i>
------------------	---

Les enquêtes de terrain dans les *Cittàslow* sont séquencées en deux phases. Dans un premier temps, nous enquêtons une série de 6 *Cittàslow* italiennes (2019) : Brisighella, Castel San Pietro, Castelnuovo Berardenga, Città della Pieve, Marradi et Orvieto. Nous présentons ici de façon assez détaillée le cheminement et la logique des choix de terrain en Italie. En 2020, un second terrain « de complément » s'est déroulé dans 3 *Cittàslow* allemande et françaises : Waldkirch (en Allemagne), Créon et Valmondois (en France). Ce second terrain a pour but de questionner le contexte dans lequel certains résultats ont émergé lors du premier terrain. On doutait notamment du fait que l'omniprésence d'un rapport particulier à la religion, à la convivialité et aux « bavardages » dans l'espace public soit le reflet de caractéristiques propres aux *Cittàslow* plutôt que de « traits de caractère » italiens. Étant donné le plus petit nombre de *Cittàslow* en Allemagne et en France, les choix opérés pour ces deux pays feront l'objet d'un développement plus succinct.

Le terrain principal dans les 6 Cittàslow italiennes

Notre décision d'aller enquêter les *Cittàslow* italiennes est d'abord motivé par le fait que l'Italie est à la fois le berceau des *Cittàslow* et le pays le plus pourvoyeur de villes appartenant à ce réseau. 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 pourrions d'ailleurs faire l'impasse sur la ville où le mouvement est né et dans laquelle se trouve aujourd'hui le secrétariat général 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.

Pour sélectionner les villes qui concernent plus précisément notre problématique, de premières recherches documentaires sont réalisées à partir d'éléments de communication disponibles sur le site internet de l'association *Cittàslow*. Ces éléments sont ensuite enrichis par la littérature scientifique décrivant le fonctionnement, le statut et l'organisation des *Cittàslow* italiennes à différentes périodes (Manella, 2017 ; Radstorm, 2011).

Par la suite, ce sont surtout 4 entretiens exploratoires avec des experts des *Cittàslow* italiennes qui nous ont permis d'arrêter une liste de villes semblant pertinentes pour l'étude.

Le premier entretien téléphonique 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 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'était 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 « 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 XX^{ème} 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 complètement 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 labélisée Slow. Les *Cittàslow* localisées dans les Apennins pourraient donc 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 la 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 de 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 (cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

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

Tableau 3: 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
<i>Castel San Pietro Terme</i>	+	+	+
<i>Brisighella</i>	-	-	-
<i>Marradi</i>	-	-	-
<i>Castelnuovo Berardenga</i>	+	+	+
<i>Città della Pieve</i>	+	-	-
<i>Orvieto</i>	-	-	+

Tableau 4 : Catégorisation des Cittàslow selon leur dynamique démographique, le revenu moyen et l'activité touristique

Le terrain secondaire dans les Cittàslow allemande et françaises

Selon les mêmes objectifs, nous avons cherché des Cittàslow allemandes et françaises qui avaient axé, au moins pour partie, leur politique de la lenteur sur la question des mobilités. En Allemagne, on compte 23 Cittàslow. Pour nous aider dans nos choix, nous nous sommes appuyés sur de premiers échanges avec Pier Giorgio Oliveti, secrétaire général de Cittàslow international. Notre choix s'est rapidement porté vers Waldkirch, commune viticole de 21 650 habitant situé sur le piémont de la Forêt Noire. Elle attire depuis une dizaine d'années, de nouvelles populations d'actifs travaillant à Fribourg (métropole à 15km) et de retraités désireux de s'installer dans le « Sud » de l'Allemagne pour profiter d'un cadre de vie plus agréable. Waldkirch se positionne comme une Cittàslow fière de mettre en avant la douceur de vivre et l'usage de modes de transport doux.

En France, nous nous sommes appuyés sur une première monographie du mouvement Cittàslow réalisée par Sandra Mallet en 2018. Sur le territoire français, 10 des 12 Cittàslow se situent dans un petit quart Sud-Ouest, sur un faisceau La Rochelle-Toulouse. La ville de Créon (4 382 habitants en 2019) enquêtée en février 2021 appartient à ces villes lentes du Sud-Ouest et est la ville hôte de Pierre Gachet, le Président de Cittàslow France. Enfin, en vue de ne pas trop subir les particularismes locaux dans l'étude des Cittàslow, une seconde ville française a été analysée, dans le nord de la région parisienne. Il s'agit de la commune de Valmondois (1 213 habitants en 2019).

ANNEXE 2 : LE CHOIX DES COMMUNES ENQUÊTEES PARI LES GRANDES VILLES RALENTIES

Les 5 Grandes Villes Ralenties : vitesse maximale autorisée à 30 km/h.

Grandes Villes Ralenties	<i>Berlin(All)</i> <i>Fribourg (All)</i> <i>Grenoble</i> <i>Paris</i> <i>Nantes</i>
---------------------------------	---

A l'inverse des *Cittàslow* pour lesquelles on trouve sur Internet la liste précise des villes qui s'insèrent dans ce réseau, les *Grandes Villes Ralenties* (GVR) n'appartiennent à aucun réseau ou groupe clairement identifié. Par conséquent, le ciblage des villes retenues a surtout soulevé une réflexion sur la définition de ce que nous considérons comme des GVR. Initialement, tel que cela avait été proposé dans le programme de recherche, nous avons l'intention de nous intéresser aux villes qui ont engagé ou projettent d'engager des actions « participant » à la réduction des vitesses de déplacement, mais situent cette démarche plutôt dans une dimension techniciste de l'aménagement du territoire.

Nous nous étions ainsi laissés la possibilité de réaliser des enquêtes dans des espaces urbains qui se tournent vers la réduction des vitesses en agissant sur une politique de report modal. Inciter à l'usage de modes doux tels la marche où le vélo et restreindre l'usage de la voiture peut être un moyen indirect de réduire les vitesses de déplacement, tout en participant aux objectifs de transition écologique. Nous pensions ainsi faire du terrain dans des villes emblématiques de la bicyclette telles Amsterdam, Copenhague ou encore Bologne. Seulement comme l'a révélé un premier entretien infructueux auprès des services de la Commune de Bologne, ce positionnement indirect face à la question de la vitesse compliquait trop l'investigation. Il était très difficile de faire émerger des discours sur la vitesse alors que leur politique de mobilité n'abordait pas frontalement cet enjeu. Les enquêtés ne parlaient que du mode de transport et la problématique de la vitesse des déplacements n'apparaissait pas comme un élément du discours.

Ce constat nous a amené à arrêter une définition plus restreinte de ce que nous entendions par *Grandes Villes Ralenties* (GVR). Les GVR sont des collectivités qui ont engagé ou projettent d'engager des actions « visant directement » la réduction des vitesses de déplacement, mais qui situent cette démarche plutôt dans une dimension techniciste et « réglementaire » de l'aménagement du territoire. Concrètement et au vu de l'actualité française sur le sujet, le critère discriminant retenu est le suivant : les *Grandes Villes Ralenties*, sont des espaces administratifs qui ont introduit ou projettent d'introduire sur l'ensemble de leur territoire un abaissement de la vitesse maximale de circulation autorisée à 30km/h.

En conséquence, nous avons rapidement orienté nos investigations vers les quelques agglomérations françaises ayant mis en place la limite à 30 km/h, ou - à l'époque de nos entretiens en 2020 - ayant prévu de les mettre en place rapidement : Grenoble, Nantes et Paris.

D'après Benoît Hiron (Chef du groupe sécurité des usagers et déplacements au CEREMA), les politiques d'« apaisement » de la circulation dans les villes françaises (Code la rue, zones 30, zones de rencontre...) sont largement inspirées des modèles suisses et belges. Bruxelles fût par exemple la première grande ville européenne à introduire la limite généralisée à 30 km/h en 2021. L'internationalisation de nos enquêtes en Belgique ou en Suisse n'aurait donc pas apporté énormément de plus-value en termes de comparaison et de contrepoint proposés par rapport aux cas français.

Il nous semblait en revanche plus intéressant d'étudier des villes dans un pays où le rapport à la vitesse prend les contours d'un véritable objet fétiche (Pelgrims, 2020 ; Kaika et Swyngedouw, 2000). Nous avons choisi un second pays, où les intentions politiques de ralentissement des vitesses en ville (et sur autoroute !) soulèvent des débats peut-être encore plus « houleux » que dans l'Hexagone : l'Allemagne. L'Allemagne révèle des ambivalences qui touchent directement le sujet des *Grandes Villes Ralenties*. Elle a à la fois des décennies d'avance sur la politique vélo en ville par rapport à la France, et a minima quelques années de retard sur la régulation des vitesses autorisés. De ce fait, l'Allemagne nous permet de regarder en détail « l'objet vitesse », sans avoir nécessairement besoin de l'associer au mode de transport utilisé. A l'inverse du premier terrain infructueux à Bologne, nous avons ici la quasi-certitude que les enquêtés nous parleront bien de « l'objet vitesse » en tant qu'élément problématique et non pas du vélo, de la voiture ou du bus en tant que tels. En Allemagne il y a un vrai « sujet » législatif, puisque la loi fédérale, empêche les villes de réduire la vitesse maximale de circulation à 30 km/h. Sauf exception ponctuelle à justifier, la vitesse maximale de circulation en ville en Allemagne est fixée à 50 km/h par le Bundestag.

Dans un pays où la culture de la voiture est particulièrement marquée par la puissance de l'industrie automobile, des voix de citoyens mais aussi de maires et d'élu.e.s s'élèvent pour tenter à leur tour de faire passer les villes à 30 km/h. Ces revendications sont unifiées depuis 2021 au sein d'une action de « lobbying » rassemblant des villes de l'association *Städtetag* (équivalent de l'association des maires de France) qui demandent une modification de la loi en vue de réduire les vitesses de circulation en ville. Fribourg fût une des premières villes à l'origine de la démarche. Berlin, la capitale offrant un contrepoint intéressant à Paris, s'est récemment engagée dans la même démarche.

ANNEXE 3 : LE CHOIX DES COMMUNES ENQUÊTEES PARMIS LES BUREAUX DES TEMPS

Les 6 Bureaux des Temps : au cœur du réseau des politiques temporelles

Bureau des Temps	<i>Barcelone (Es)</i> <i>Bolzano (It)</i> <i>Lyon</i> <i>Poitiers</i> <i>Rennes</i> <i>Strasbourg</i>
-------------------------	--

Pour ce dernier type de villes, le choix des terrains a grandement été facilité par le faible nombre de collectivités adhérant à ce réseau. En France, toutes les collectivités possédant des *Bureaux des Temps* ont été enquêtées à l'exception de la Métropole de Lille qui a récemment enclenché des politiques temporelles sur son territoire. Les villes étrangères, sont les villes qui sont à notre connaissance actives dans la dynamique européenne de politiques temporelles portées par les *Bureaux des Temps*. Les contacts avec les responsables de Barcelone et de Bolzano ont été pris alors qu'ils présentaient le bilan de leurs actions aux *Temporelles* de Strasbourg, le 7 novembre 2019, événement annuel de l'Association *Tempo Territorial*. Cette association regroupe en France l'ensemble des acteurs des politiques temporelles et fait le lien avec les homologues européens.

ANNEXE 4 : GRILLE D'ENTRETIEN POUR LES ACTEURS LOCAUX (version française)

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 (*Cittàslow*, *GVR*, *BdT* à ajuster selon le lieu d'enquête), 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 votre ville 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, votre politique de chrono-urbanisme

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*, *GVR*, *BdT*) ? 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*, *GVR*, *BdT*) ?

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*, GVR, BdT) ?

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 les acteurs économiques dans la définition des politiques locales en rapport avec (*Cittàslow*, GVR, BdT) ?

Quels rôles jouent vos administrés dans la définition des politiques locales en rapport avec (*Cittàslow*, GVR, BdT) ?

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 : « 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 ».

**ANNEXE 5 : LISTE DES ENTRETIENS REALISES POUR L'ANALYSE DES POLITIQUES
DE CHRONO-URBANISME**

	Ville enquêtée	Nom	Fonction	Année de prise de poste - fin	Durée	Date	
Cittàslow	<i>Brisghella (It)</i>	<i>G. Monti</i>	Adj. au Tourisme	19-...	35mn	23/10/2019	
	<i>Castel S. Pietro (It)</i>	<i>F. Tinti</i> <i>F. Dondi</i>	Maire Adj. à la jeunesse	04-... 14-...	56mn 1h24	14/01/2020 22/10/2019	
	<i>Castelnuovo Berar (It)</i>	<i>A. Scali</i>	Adj. au commerce	19-...	non enregistré	29/10/2019	
	<i>Città della Pieve (It)</i>	<i>L. Maracchi</i>	Adj. Au commerce	91-...	42mn	30/10/2019	
	<i>Marradi (It)</i>	<i>F. Farolfi</i>	Adj. à la jeunesse	18-...	1h19	24/10/2019	
	<i>Orvieto (It)</i>	<i>P.G. Oliveti</i>	Secrétaire général Cittàslow International	99-...	2h03	04/11/2019	
	<i>Waldkirch (All)</i>	<i>R. Götzmann</i>	Maire	18-...	40mn	02/02/2021	
	<i>Créon</i>	<i>P. Gachet</i>	Maire	14-...	58mn	04/02/2021	
	<i>Valmondois</i>	<i>B. Huisman</i>	Maire	10-...	1h10	26/10/2020	
	<i>Berlin (All)</i>	<i>M. Lutz</i> <i>B. Sternkopf</i> <i>J. Kaptain</i> <i>B. Horn</i>	Directeur de la gestion de la qualité de l'air Ingénieur du trafic Chargé de la gestion des nuisances sonores Directeur du département des transports	01-... 19-... ?-... août-17	1h30 1h30 1h30 59mn	24/01/2022 24/01/2022 24/01/2022 21/01/2022	
	<i>Fribourg (All)</i>	<i>M. Haag</i> <i>P. Späth</i> <i>Kimberly</i>	Adj. au transport et urbanisme Géographe et acteur local Travailleur social	18-... 97-... 21-...	24mn 49mn 50mn	14/01/2022 17/01/2022 17/01/2022	
	<i>Grenoble</i>	<i>L. Faure</i>	Responsable modes actifs	98-...	55mn	12/07/2021	
	<i>Paris</i>	<i>Y. le Goff</i> <i>L. Pinna</i>	Chef de la section technique et réglementaire des déplacements Adjoint au chef du service des déplacements	88-... -...	1h12 1h07	12/05/2021 04/06/2021	
<i>Nantes</i>	<i>F. Gauthier</i>	Responsable service voirie et aménagement	14-...	1h	14/06/2021		
Grandes Villes Ralenties	<i>Barcelone (Es)</i>	<i>C. Carrera Esc</i>	Cheffe BdT	10-...	1h29	10/11/2019	
	<i>Bolzano (It)</i>	<i>S. Scala</i>	Cheffe BdT	13-...	55mn	10/11/2019	
	<i>Lyon</i>	<i>L. Verchère</i>	Cheffe BdT	févr-21	51mn	28/01/2021	
	<i>Poitiers</i>	<i>D. Royoux</i>	Chef BdT	janv-15	2h05	20/04/2021	
	<i>Rennes</i>	<i>C. Dameron</i>	Cheffe BdT	15-21	2h19	11/05/2021	
	<i>Strasbourg</i>	<i>M. Lafay</i>	Cheffe BdT	20-...	1h38	01/01/2020	
	Bureau des Temps						

Autres enquêtés	Nom	Fonction	Année de prise de poste - fin	Durée	Date
CEREMA	<i>B. Hiron</i>	Chef du groupe, sécurité des usagers et déplacements	00-...	1h19	21/04/2021
Sécurité Routière	<i>L. Derrien</i> <i>G. Kleinmann</i>	Directrice de la communication Chargé de mission protection des usagers	08-... 18-...	47mn 1h02	14/01/2022 29/06/2021
A-Urba Bordeaux	<i>J-M Offner</i>	Directeur de l'A-Urba Bordeaux	09-...	56mn	12/11/2020
Asso Tempo Territorial	<i>J-Y Boulin</i>	Chercheur en sociologie	01-...	1h27	12/05/2021
Slow Food	<i>E. Mailler</i>	Ancien chargé de mission pour Slow Food		43mn	03/10/2019
Université de Bologne	<i>G. Manella</i>	Professeur de Sociologie	12-...	1h10	08/10/2019
Université de Pérouse	<i>P. di Salvo</i>	Professeure de Sociologie	08-...	41mn	13/10/2019

ANNEXE 6 : LOI TURCO (2000)

La loi n°53 du 8 mars 2000 consacre un chapitre VII titré « Rythmes des villes ». Voici ses dispositions principales :

- a) Les régions définissent, par lois spécifiques, des normes de coordination, au niveau municipal, des horaires d'accès des communes, des services publics et des bureaux périphériques de l'administration publique. Objectif : encourager un meilleur emploi du temps à des fins sociales et développer la solidarité sociale.
- b) Un fonds national d'harmonisation des rythmes de la ville participe aux financements de ces activités, sous la responsabilité du Comité interministériel de programmation économique (CIPE). Il peut être abondé par les Régions qui aident financièrement, techniquement les communes.
- c) Toute commune de plus de 30 000 habitants est tenue de mettre en place un plan territorial des horaires dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la loi. Chaque commune concernée désigne un responsable investi d'une compétence « rythme et horaire ». Le Maire élabore les lignes directrices du Plan, en large concertation et en tenant compte de la qualité de l'environnement.
- d) Le plan approuvé par le Conseil municipal a un effet contraignant, il est appliqué par ordonnance du Maire.
- e) Les collectivités territoriales peuvent créer des « banques de temps » pour faciliter les échanges de services de voisinage, l'utilisation des services urbains, étendre la solidarité...
- f) Une conférence annuelle nationale évalue les résultats.

Source : Hervé, E., 2001. Temps des villes, Rapport remis au Secrétaire d'Etat Ministre délégué à la ville, remis le 19 juin 2001, p. 63.

ANNEXE 7 : LISTE DES 72 CRITERES D'ADHESION AU LABEL CITTASLOW (ISSUE DE LA CHARTE CITTASLOW INTERNATIONAL ADOPTEE LE 17 MAI 17, 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 8 : DESCRIPTION SUCCINCTE DES *CITTASLOW* ENQUÊTÉES

Brisighella (It)



Figure 51 : Brisighella, 23 octobre 2019.

Crédits : Emmanuel Munch

Brisighella est une commune de 7358 habitants sur le piémont des Apennins, à une heure de trajet de Bologne bien que desservie par le réseau ferré. Elle est spécialisée dans la transformation de l'olive et héberge une population plutôt âgée et modeste qui n'est pas renouvelée sur les dernières années. On y trouve une petite activité touristique en période estivale, liée à la présence d'un château du XXII^e siècle (Figure 51). Son adhésion à *Cittaslow* date de 2009. L' élu en charge des relations avec le réseau est adjoint aux activités touristiques.

Castel S. Pietro (It)

Castel San Pietro Terme compte un peu plus de 20 000 habitants. La dynamique de la ville est très liée à la métropole de Bologne qui n'est située qu'à 30 minutes en voiture ou en train de la ville thermale. La ville est en partie habitée par des populations de cadres qui travaillent à Bologne. Depuis le début des années 2000, la ville suit une tendance continue de croissance démographique et de rajeunissement de sa population. Notons qu'en comparaison aux autres villes italiennes enquêtées et situées dans des territoires plus escarpés, Castel San Pietro Terme est une ville très verdoyante et cyclable. On y trouve de nombreux parcs, jardins, voies cyclables arborées et même un parcours de golf attenant à la ville. Depuis 2005, la commune semble très impliquée dans le réseau *Cittàslow* et les valeurs qui y sont associées.



Figure 52 : Castel San Pietro
Crédits : Emmanuel Munch

Castelnuovo Berardenga (It)



Figure 53 : Castelnuovo Berardenga.
Crédits : Image libre de droits (Flickr.fr)

Au sein de notre panel de *Cittàslow*, Castelnuovo Berardenga fait figure de ville intermédiaire avec ses 9 058 habitants. Castelnuovo Berardenga n'est située qu'à 25 minutes de la ville de Sienne. Tout comme à Castel San Pietro Terme, 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 adhérente à *Cittàslow* depuis 1999, une part importante des revenus des résidents provient de rentes liées à l'exploitation du vignoble dans les vallées alentours ainsi que de la fréquentation touristique qu'elle draine. Tout ceci étant in fine à mettre en lien avec un très faible taux d'activité sur la commune (14,9%). Des dires des enquêtés à la Mairie de Castelnuovo Berardenga, la commune n'est plus très active dans le réseau *Cittàslow*.

Città della Pieve (It)



Città della Pieve (7869 hab.) est une des villes d'Ombrie connue pour la récolte et la transformation du safran. Elle est relativement éloignée des grands centres urbains régionaux. Son développement est assez endogène. Les revenus des résidents sont surtout liés à des activités agricoles et industrielles dans le domaine agroalimentaire. Les revenus sont à Città della Pieve (1602€/mois) plus bas que la moyenne régionale. Au moment, où elle adhère à *Cittàslow* en 2001, le centre-bourg se vide de ses commerces et se paupérise. C'est pour faire face à cette désertification, que la commune rejoint le mouvement Slow. Aujourd'hui l'élu en charge de *Cittàslow* est toujours adjoint aux activités commerciales.

Figure 54 : Città della Pieve.
Crédits : Image libre de droits (Flickr.fr)

Marradi (It)



Figure 55 : Marradi
Crédits : Image libre de droits (Flickr.fr)

Marradi la plus petite commune de notre échantillon (3014 hab.), est situé à mi-chemin entre Florence et Bologne, sur la route du principal col qui les sépare. Également desservie par le réseau ferré depuis Bologne, elle occupait et continue d'occuper un rôle de pôle cantonal qui regroupe un certain nombre d'équipements publics (maison de retraite et de santé, pôle emploi bibliothèque, collège et lycée) au service des petits bourgs alentours.

Historiquement spécialisée dans la récolte de la châtaigne, Marradi héberge une population âgée et modeste, en forte décroissance démographique depuis 20 ans (diminution de 14,9%). Elle

est la ville italienne enquêtée qui a adhéré le plus récemment à *Cittàslow* (2013). C'est une élue étudiante, adjointe à la jeunesse, qui s'occupe des relations avec *Cittàslow*.

Orvieto (It)



Figure 56 : Orvieto

Crédits : Image libre de droits (Flickr.fr)

Orvieto (20290 hab.) est le siège social de *Cittàslow*. Elle fût une des premières villes adhérentes. Orvieto 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, 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 complètement 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. 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, 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.

Waldkirch (All)



Figure 57 : Waldkirch.

Crédits : Image libre de droits (Flickr.fr)

La *Cittàslow* Waldkirch est une grande ville de district avec près de 21 300 habitants dans le sud de l'Allemagne, à la lisière sud-ouest de la Forêt-Noire, dans un triangle entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Plus de 60 % de la zone urbaine est boisée. La ville est située directement au pied du Kandel, sommet de 1 243 mètres de haut est globalement « intégrée à la nature ». Fribourg im Breisgau est à 15 kilomètres.

Il y a 15- 20 ans, beaucoup de retraités du Nord sont venus construire leur maison à Waldkirch. Mais depuis 2014, des jeunes familles et de grandes entreprises s'y sont également installées. Le prix du mètre carré est en moyenne à 2000€/m². La ville est assez cossue. C'est le maire qui s'occupe directement des interactions avec le réseau *Cittàslow*. A la suite de leur adhésion, la municipalité de Waldkirch a déployé une zone 30, principalement dans le but de réduire la pollution sonore.

Créon (Fr)

En 2012, Créon est une des premières villes françaises à adhérer au réseau *Cittàslow*. Sur le même modèle que les *Cittàslow* italiennes, c'est une ville médiévale, avec des petites rues en son centre-ville. La ville n'a pas été construite pour la voiture ! Pourtant, des dires du maire, « Créon est un rond-point » avec son boulevard circulaire autour de l'enceinte médiévale. Créon est aussi une ville très influencée par Bordeaux (à 25km). Une part importante de la population travaille à Bordeaux. Sur les 4800 habitants, 800 prennent la navette bus pour se rendre quotidiennement à Bordeaux ; sans compter tous ceux qui s'y rendent en voiture bien plus nombreux.

Pour le maire, l'adhésion à *Cittàslow* répond à sa volonté de transformer Créon et en une ville qui n'est « pas qu'une ville de transit mais une ville où l'on vit aussi ». Le maire de Créon est aussi président de *Cittàslow* France.



Figure 58 : Créon

Crédits : © Maxppp - Jean Jacques Saub

Valmondois (Fr)



Figure 59 : Valmondois

Crédits : Caroline Fontana

Valmondois est une commune de 1213 habitants. Par rapport aux autres *Cittàslow*, elle a la particularité de faire partie de l'aire d'influence d'une mégapole. Elle est située dans le parc naturel régional du Vexin français, à environ 32 km au nord-ouest de Paris. Elle est desservie par les trains du réseau Transilien Paris-Nord (ligne H). La municipalité a une tradition écologiste prononcée qui d'après le maire est « très certainement liée à sa situation géographique périurbaine ». Elle a été

l'une des premières communes du Val-d'Oise à bannir les produits phytosanitaires⁶⁹. La commune est adhérente à *Cittàslow* depuis 2013.

ANNEXE 9 : DESCRIPTION SUCCINCTE DES POLITIQUES DE RALENTISSEMENT DANS LES GRANDES VILLES RALENTIES ENQUÊTÉES

Grenoble

La généralisation du 30 km/h à l'échelle de 43 communes de la Métropole grenobloise s'inscrit dans une longue tradition de « modération » des déplacements. La dernière infrastructure routière est sortie de terre il y a plus de 30 ans. Ce développement modéré des transports et de la vitesse peut être liée à plusieurs caractéristiques. Premièrement, Grenoble est une des villes les plus polluées de l'Hexagone. Cela incite forcément la municipalité, où les écologistes en sont à leur deuxième mandat, à être vigilant face à la question des transports. Deuxièmement, la ville est entourée de montagnes. Les limites géomorphologiques contraignent les politiques d'aménagement. Toute perspective d'étalement urbain et de développement d'infrastructures de transport se trouve vite confrontée aux raisons de la physique et du dénivelé. Globalement, « *l'objectif d'optimisation de l'existant plutôt que le désengorgement des routes en faisant de nouvelles infrastructures est très tôt présent à Grenoble* » (responsable modes actifs de la ville de Grenoble, Grenoble, 12 juillet 2021).

En 2012, alors qu'un projet de rocade est avorté, Marc Bailleto, Président de la Métropole, propose de donner un nom à cette politique des transports : le chronoaménagement (Offner, 2018 ; Genre- Grandpierre, 2007 ; Zhuo, 2007).

Le « chronoaménagement » vise à limiter la périurbanisation en augmentant les temps de parcours entre le cœur de l'agglomération et la périphérie. Il se base sur le fait que la vitesse ne fait pas gagner du temps mais de l'espace. C'est l'augmentation de la vitesse des déplacements automobiles qui a permis l'étalement urbain. Dès lors, le passage d'une limitation de la vitesse réglementaire sur autoroute de 110 à 70 km/h autour de Grenoble devrait, inversement, permettre d'augmenter les temps de parcours et d'enrayer le processus de périurbanisation.

C'est dans cette dynamique de chronoaménagement que l'idée du 30 km/h en ville émerge. En 2016, la généralisation du 30 km/h s'accompagne d'un plan de ralentissement global à l'échelle de la métropole et de ses abords (Figure 60). Aujourd'hui, selon les dires de nos enquêtés, bien que la diminution des vitesses soit toujours en place, faute de volonté politique, l'idée du chronoaménagement semble quelque peu avoir été abandonnée par la municipalité grenobloise. Nous reviendrons plus tard sur cette notion de chronoaménagement dans l'énoncé des résultats.

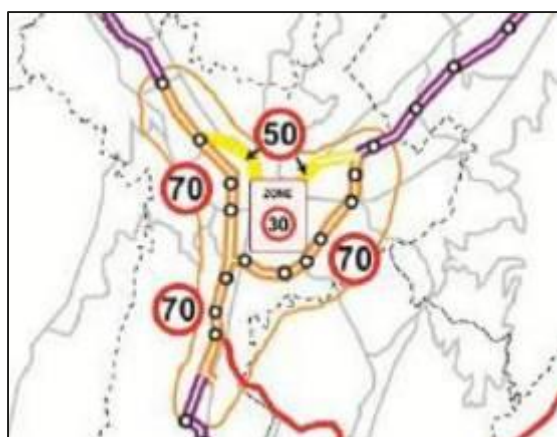


Figure 60 : réaménagement des axes routiers et autoroutiers et apaisement des vitesses dans l'agglomération grenobloise.

Source : DOO du SCOT 2030 de la région urbaine grenobloise. Décembre 2012.

Nantes

A Nantes, en 2020, le contexte sanitaire et les mesures de distanciation sociale ont été une opportunité pour tester la généralisation du 30 km/h en ville, et plus généralement une série d'aménagement en faveur de l'usage de modes doux : pistes cyclables, zones de rencontres, zones à trafic limité.

⁶⁹ La Gazette du Val-d'Oise, 3 juin 2021

Cette période de bouleversement dans les pratiques de mobilité a conduit la Métropole à agir vite et sans concertation, sur le mode de « l'urbanisme tactique » (aménagement temporaires et réversibles par le biais d'expérimentation). Des aménagements légers (Figure 61) ont été installés en 2-3 mois pour permettre le déploiement de bandes cyclables. De la même manière, les voies à 30 km/h n'ont pas forcément subi d'aménagements lourds. Les autorités se sont principalement contentées d'indiquer la limite générale à 30 km/h par des panneaux à l'entrée de la ville.

La Ville de Nantes a expérimenté, entre le 31 août et le 31 décembre 2020, le passage de sa voirie à 30km/ heure, à l'exception de certains axes accueillant des lignes structurantes de transports en commun. Dans le cadre de l'évaluation, un groupe de suivi composé d'associations de mobilités et de commerçant-es a ensuite rendu un avis sur cette mesure.



Figure 61 : Coronapiste cyclable, rue de Strasbourg à Nantes (juillet 2021).
Crédits : Nantes Métropole

Paris

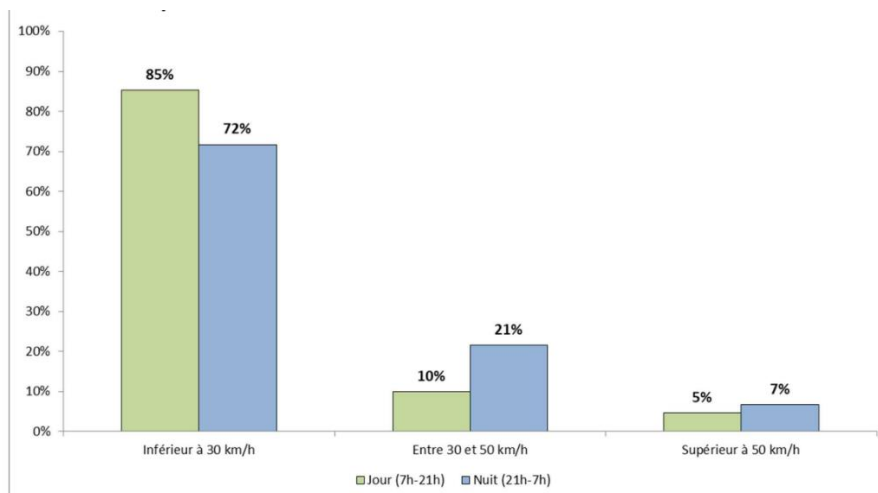


Figure 62 : répartition des vitesses instantanées dans Paris Intramuros en 2020.
Source : Mairie de Paris

En 2021, Paris se trouve dans une situation où le contexte invite à passer à la généralisation du 30 km/h. D'une part, Paris est l'une des villes où l'on circule le plus difficilement. Durant la journée, en 2020, 85% des vitesses relevées sont d'ores et déjà en dessous des 30 km/h (Figure 62). Réglementer en ce sens ne changerait donc que très minoritairement les pratiques déjà

à l'œuvre. D'autre part, au moment où la Mairie généralise le 30 km/h, 2/3 de la ville est recouverte de zones 30. Il devenait donc compliqué pour l'automobiliste de s'y retrouver dans la discontinuité et la relative illisibilité des limites autorisées. La généralisation du 30 km/h au 30 août 2021 a aussi pour but de faciliter l'application et la lecture du code de la route. La question qui se pose toutefois aujourd'hui concerne l'articulation avec la réglementation des vitesses en dehors du cœur métropolitain, en particulier sur le boulevard périphérique.

Fribourg en Brisgau

Dans les années 1970, l'opposition de la population contre les plans de construction d'une centrale nucléaire est souvent décrite comme un tournant dans l'histoire de Fribourg. Certains se souviennent qu'avant cela, la ville était conservatrice avec un problème de circulation croissant. Au début des années 2000, elle devient la première grande ville allemande avec un maire vert. La qualité de vie devient un objectif municipal fort et Fribourg se transforme en lieu vers lequel des populations veulent déménager pour bénéficier d'un certain style de vie (Scheurer, 2001). Sur les deux dernières décennies, c'est la ville allemande qui a eu le plus fort taux de croissance démographique et d'emplois (Späth, 2021).

Fribourg est un cas d'étude intéressant car c'est l'une des premières villes à avoir, dès les années 1970, fermé son centre-ville aux voitures. Les rues ont été laissées aux piétons, comme l'atteste une photo prise en 2022 (Figure 63). Le premier réseau de pistes cyclables a également été planifié dès 1971. L'année suivante, à l'encontre de la tendance nationale, il a été décidé de conserver et d'étendre le réseau de tramways.

Ensuite, au début des années 1990, Fribourg a été une des premières villes allemandes à généraliser le 30 km/h dans ses zones résidentielles. Par ailleurs, Fribourg fait office de modèle dans l'apparition des « eco-quartiers ». Le quartier Vauban à la périphérie de la ville est mondialement connu pour être le premier éco-quartier. Conçu en 1997 par ses « futurs habitants », il a été pensé pour que la voiture ne soit plus nécessaire. Un long encadré rendra compte un peu plus loin dans ce rapport d'une enquête réalisée à Vauban.

Aujourd'hui, Fribourg est à l'initiative d'un mouvement national qui milite pour que l'Etat allemand autorise les villes à généraliser le 30 km/h.



Figure 63 : Centre-ville de Fribourg, 17 janvier 2022.

Crédits : Emmanuel Munch

Berlin

Tout comme à Fribourg, on observe une forte part modale du vélo mais un usage de la voiture encore assez marqué, notamment expliqué par un fort étalement urbain couplé à un réseau viaire très capacitair. A Berlin, on peut aisément circuler sur des 5x5 voies en pleine ville !

A Berlin, tout comme à Paris avant la limitation généralisée de vitesse d'août 2021, la majorité du réseau viaire est déjà limité à 30 km/h. La totalité du réseau secondaire ou résidentielle est limité à 30 km/h. Cela représente 3700 km de voirie et correspond à la majeure partie des zones à 30 km/h, coloriées en jaune sur la carte ci-dessous (Figure 64). Le réseau principal représente 1500 km de voirie. Sur ce dernier, 270 km sont déjà limités à 30 km/h pour des raisons de sécurité relatives à la présence à proximité de garderies ou d'écoles, de trop fortes nuisances sonores ou de pollution.



Figure 64 : Vitesses de déplacements autorisées dans les rues berlinoises. En Jaune à 30 km/h. En Bleu et Noir à 50 km/h ou plus. Source : Région de Berlin, données disponibles sur <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>

ANNEXE 10 : ACTIONS ENTREPRISES AU SEIN DES BUREAUX DES TEMPS ENQUETES

Enjeux et thématiques privilégiés des *BdT* selon le pays

Avant de détailler les caractéristiques et les particularités des *Bureaux des Temps* enquêtés en France, Espagne et Italie, on peut donner quelques éléments de contexte nationaux quant au déploiement des politiques temporelles.

En Italie

En Italie, les politiques temporelles ont émergé en rapport avec le sujet de la réduction des inégalités femme-homme. Mais ensuite, notamment du fait de l'ancrage et de l'appui de la démarche par les travaux d'architectes, d'ingénieurs et d'urbanistes du Politecnico di Milano, les politiques temporelles italiennes se sont largement placées dans le domaine du « chrono-urbanisme » (Ascher 1997), de l'« urbanisme chronotopique » (Mallet, 2013), ou encore de l'« urbanisme des temps » (Gwiazdzinski, 2013a). C'est-à-dire dans le domaine d'un aménagement de l'espace qui répond à « la nécessité de régulations temporelles territorialisées » (Ascher, 1997, p.120).

Ce positionnement réapparaît également dans les autres pays ayant installé des *Bureaux des Temps* puisque c'est une orientation qui reste assez consubstantielle aux politiques temporelles, ayant pour rappel émergé en Italie. Seulement dans les autres pays, cette dimension-là occupe souvent une place moins importante.

En France

Le succès rencontré par les politiques temporelles en France au début des années 2000 n'est certainement pas sans lien avec la concomitance de réflexion sur le temps de travail. En effet, la loi Aubry II instaurant la semaine de 35 heures de travail est promulguée en 2000. A la même période, les *Bureaux des Temps* français sont initialement chargés d'anticiper les effets des 35 heures et de la flexibilisation sur leur territoire.

C'est ce que précise (sans faire pour autant mention des *Bureaux des Temps*), l'article 1 alinéa 7 sur le temps de travail. Elle donne expressément compétence aux Présidents des Communautés urbaines pour harmoniser les horaires des services publics avec les changements de l'organisation du temps de travail. De ce fait les politiques temporelles françaises sont très marquées par l'importance des questions sur le temps social et le temps de travail. C'est ce que Dominique Royoux, un des principaux acteurs à l'origine de l'arrivée des *Bureaux des Temps* en France confirme :

« Je dois quand même dire que les questions de temps, les politiques temporelles, quand elles sont arrivées d'Italie, quand on les a transposées, on s'est très vite fait rattraper. Je me rappelle, moi, que j'avais beaucoup de mal et d'autres aussi dans Tempo Territorial (L'association regroupant les acteurs des politiques temporelles en France), ou en dehors de

Tempo, on avait beaucoup de mal à se démarquer de la seule référence au temps de travail. Parce que c'était quand même 98 2000. C'est les deux, c'est les deux réformes sur la réduction du temps de travail : Les lois Aubry. » (Ancien Directeur de l'Agence des Temps de Poitiers, en visioconférence, 20 avril 2021)

En Espagne

Pour l'Espagne, il est plus difficile de rendre compte du contexte historique de déploiement des politiques temporelles. Nous ne disposons que d'informations sur le *Bureau des Temps* de Barcelone et l'activité de la région catalane. Or, au moins, un autre *Bureau des Temps* était très actif à Bilbao. Cependant nous n'avons pu trouver de données le concernant.

Enjeux et thématiques privilégiés des *BdT* selon les services de rattachement

On peut aussi décrypter la diversité des actions des *BdT* en s'intéressant au service auquel le *Bureau des Temps* est rattaché dans la collectivité (Tableau 5). Comme nous le verrons par la suite, le fait que le *Bureau des Temps* de Bolzano soit rattaché à la Direction des Statistiques de la Ville influence fortement la méthode appliquée et parfois les objectifs visés dans le *BdT* italien. De la même façon, le rattachement initial du *BdT* de Rennes à la division Egalité Femme-Homme a significativement orienté autant que symbolisé l'action du *BdT* breton.

Ville enquêtée	Budget annuel en €*	n salariés**	Création	Rattachement du <i>BdT</i>
Barcelone (Es)	300 000	3	2004	Développement éco
Bolzano (It)	52 000	3	1993	Statistiques
Lyon	250 000	2	2002	Prospective
Poitiers	?	1,5	2001 - 2015	Prospective
Rennes	47 000	2	2002	Egalité femme-homme
Strasbourg	?	1,3	2009	Dir. Générale

Tableau 5: Fonctionnement des Bureaux des Temps enquêtés.

Sources : Tempo Territorial, 2019. Bonnes pratiques d'actions temporelles des membres du réseau, 69 p. ; entretiens avec les responsables des *BdT*. * Budget pour l'année 2019, hors salaires. ** Salariés en équivalent temps plein.

Tous les *BdT* enquêtés sont encore en activité, à l'exception de celui de Poitiers, qui fut le fer de lance du mouvement français. Par ailleurs, l'investissement politique et l'importance accordé au *BdT* au sein de l'action locale se mesure également au travers de la variabilité des ressources financières et humaines qui leur sont allouées. A cet égard, il est tout à fait probable que les *BdT* pour lesquels nous n'avons pu obtenir d'information (?) n'ont en fait pas de fonds propres pour déployer des politiques temporelles. Aujourd'hui, la ville catalane est de loin le territoire avec le plus de moyens et d'ambitions. Par rapport aux chiffres présentés pour l'année 2019, son budget a doublé pour l'année 2022. Notons qu'en parallèle de leur action locale, Barcelone souhaite relancer le réseau européen des politiques temporelles, ceci justifiant de nouveaux moyens conséquents. Nous reparlerons de cette dynamique internationale lors de l'étude du cas détaillé de Barcelone.

Description succincte des actions entreprises par les Bureaux des Temps enquêtés

Poitiers

En 1998, dans le cadre du réseau Eurexceter, Dominique Royoux, responsable du pôle recherche et développement de la communauté d'agglomération de Poitiers, est invité à Milan pour suivre des journées de formation et de visite sur les politiques temporelles italiennes. Avec l'appui de la DATAR, l'agence des Temps de Poitiers ouvrira 3 ans plus tard, avec une dotation du ministère de 300 000 francs jusqu'à 2003 (Le Monde, 1^{er} juin 2001, p. 13). Comme nous l'indique Dominique Royoux vingt années plus tard, il y a à cette époque un « gros buzz médiatique » sur l'Agence des Temps de Poitiers. Les références aux articles qui se succèdent dans le Monde à l'été 2001 l'atteste.

Fidèle aux préceptes des politiques temporelles, l'Agence des Temps débute son action par de larges diffusions d'enquêtes sur les pratiques et les aspirations de ces 130 000 habitants. Ces enquêtes révèlent un fort décalage entre les horaires standardisés des services publics et privés et les besoins de la population de l'agglomération ; particulièrement ceux des femmes qui ont des emplois précaires et peu de moyens pour faire garder leurs enfants." *Les premières victimes du décalage entre les temps collectifs et les temps personnels sont les femmes qui ont des emplois précaires et peu de moyens pour faire garder leurs enfants* ", relève M. Royoux. En conséquence, Poitiers sera une des premières communes à proposer des crèches aux horaires étendus. Dans la même logique, et en réponse aux agendas des Poitevins, la Mairie tente de favoriser l'ouverture des commerces entre midi et deux dans le centre-ville.

Très rapidement, l'Agence des temps se préoccupe d'instaurer un dialogue avec « les générateurs de temps » de la ville : la poste, la chambre de commerce, les associations de commerçants. " Nous voulons leur faire comprendre que changer ses horaires influe sur les rythmes de la ville ", expose M. Royoux dans Le Monde du vendredi 1er juin 2001. Un bon exemple est celui de l'Université. Chaque matin les bus sont pleins à craquer à 7h45, puisque les débuts des cours sont fixés à 8h. Après avoir réuni autour de la table les représentants des enseignants et des étudiants et les élus de la ville, l'agence est parvenue à faire en sorte que les cours s'échelonnent entre 8 heures et 8 h 45. D'autres initiatives et expérimentations novatrices pour l'époque se succéderont : transport à la demande pour les travailleurs du Futuroscope, piétonisation variable de place selon les heures de la journée, Forums sur la vie quotidienne organisés dans les quartiers...

Jusqu'en 2008, l'Agence des Temps sera très active et à l'initiative de la création du réseau français des acteurs des politiques temporelles. A la fin du mandat du Maire Jacques Santrot (PS) et de son adjointe chargée de la vie universitaire, du développement économique et de la politique du temps, Catherine Coutelle, l'Agence des Temps poitevine bénéficiera de moins de moyens et de marges de manœuvre. Elle disparaît en 2015. Malgré tout, au sein de la nouvelle municipalité élue en 2020, un adjoint est officiellement chargé des politiques temporelles. Et Dominique Royoux, ayant intégré l'Université de Poitiers entre temps, a participé à la création officielle d'une mission temps au sein de cette structure

Rennes Métropole

Le bureau des temps a été créé par Edmond Hervé, alors Maire de Rennes et auteur du rapport parlementaire sur le Temps des Villes en 2001. Depuis 2010, le *BdT* intervient également sur les compétences de Rennes Métropole (aménagement, mobilité...). Aujourd'hui, en France, on peut considérer que le Bureau des Temps de Rennes est de loin le plus actif.

En référence à la Loi Turco italienne, le *BdT* breton est initialement très centré sur la question des inégalités femme-homme. Pour preuve, au début, en 2004-2005, le *BdT* est rattaché à la délégation égalité femme-homme. En conséquence, la première action déployée à Rennes s'est focalisée sur les horaires de travail des agents de ménage de la municipalité. Pour leur extrême majorité, ce sont des femmes qui travaillaient, soit très tôt le matin, soit très tard en dehors des horaires de présence des salariés. Au détriment de leur vie personnelle, cette organisation reposait sur l'idée que le nettoyage en journée serait source de dérangement pour les salariés. Une étude a montré que ces craintes n'étaient pas justifiées. Une importante réorganisation a été conduite afin de permettre à ces agents d'exercer leur activité sur des horaires en journée. A posteriori, il a été montré que celle-ci a réduit l'absentéisme, augmenté la productivité, et a amélioré la vie quotidienne des agents de nettoyage en même temps que leur sentiment de reconnaissance de leur travail. Pour la première fois, les personnes les remerciaient directement pour leur travail. Cette expérimentation originaire du Bureau des Temps rennais est maintenant généralisée dans la plupart des entreprises de nettoyage de bureau en France !

A partir de 2008, on rentre dans une seconde phase de l'action du *BdT* rennais. On observe une bifurcation vers la question des temps d'accès à la culture, aux services. A partir d'études et d'enquêtes, globalement les horaires d'ouvertures des services municipaux (piscines, bibliothèques...) sont affinés et élargis. Dans la continuité d'études lancées plus tôt sur les horaires de travail des femmes cadres, beaucoup d'enquêtes sont réalisées sur les besoins des entreprises. Mais des dires de notre interviewée rennaise, tous ces travaux à destination des entreprises n'ont jamais rien donné.

A partir de 2011-2012, Le *BdT* rennais oriente clairement ses travaux sur la question de la mobilité et plus particulièrement sur le sujet de la saturation des réseaux de transports aux heures de pointe. Dans la lignée des premières expérimentations à Poitiers, ici aussi les horaires de début de cours de l'Université sont répartis entre 8h15 et 8h45 pour désaturer le métro rennais à l'heure de pointe du matin.

Après un an d'expérimentation, les retours paraissent concluants puisque les usagers, tout comme les représentants du personnel universitaire et des étudiants, semblent satisfaits du changement opéré. Ces appréciations qualitatives seront corroborées par des comptages servant d'évaluation ex-post. La charge moyenne du métro à la station précédant l'arrivée à l'Université est comparée durant une semaine avec celle mesurée avant le décalage. Les comparaisons observées révéleront que, suite à l'instauration du décalage des horaires, la charge des rames entre 8h et 8h15 a diminué de 17% (Briand et al., 2017). Cette initiative est très largement documentée et évaluée (Figure 65), à l'inverse d'autres travaux réalisés par les *Bureaux des Temps*. Alors qu'on reproche souvent aux politiques temporelles de ne pas être très concrètes parce qu'elles ne rendent pas compte de l'efficacité de leurs interventions, l'évaluation ex-post de l'hyperpointe menée par Kéolis a donné une visibilité et une crédibilité incroyables au *BdT*. Outre de nombreux reportages aux journaux télévisés, dans la presse, à la radio, l'action sur l'heure de pointe du métro a été nommée aux trophées de la SNCF et décrite comme son « coup de coeur » par Guillaume Pépy, président de cette entreprise. Indéniablement cela reste aujourd'hui l'action phare du *BdT* rennais.

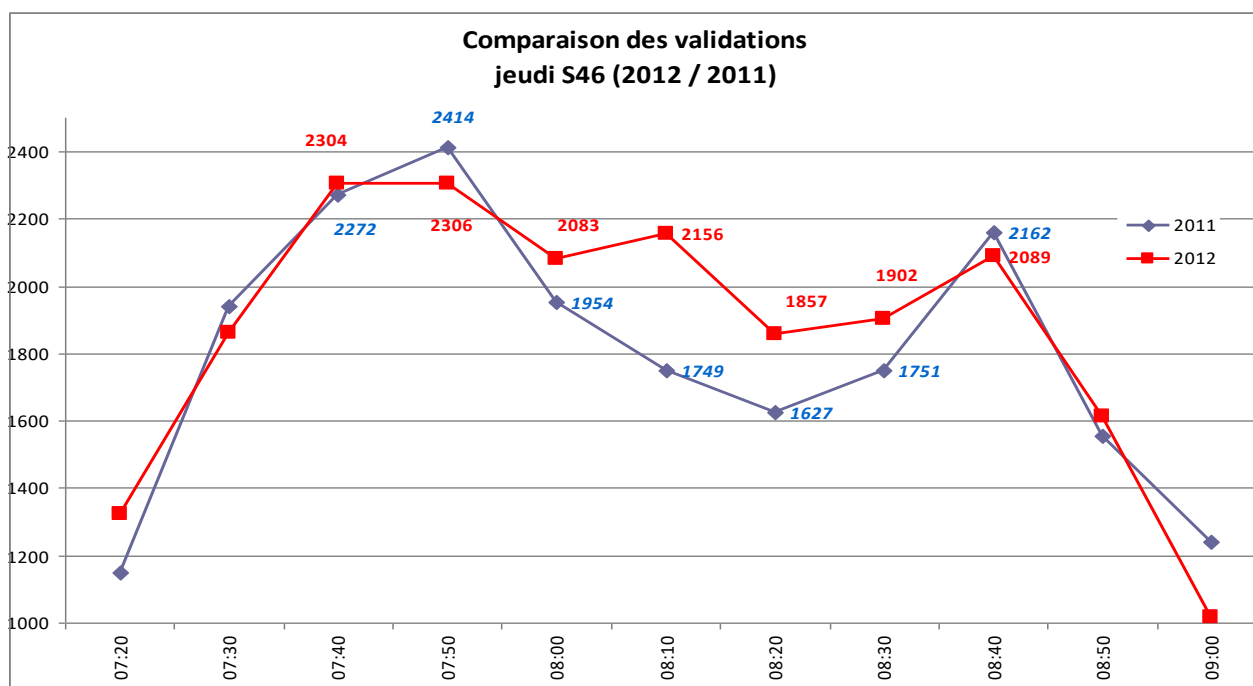


Figure 65 : Impact du décalage de Rennes 2 : lissage de la pointe de la ligne de métro (nombre de validations par 10 mn).

Sources : données de validations Kéolis, sur l'ensemble du réseau STAR métro.

Fort de ce succès et de son positionnement identifié sur la désaturation des heures de pointe, le *BdT* rennais enclenchera d'autres expérimentations dans le domaine. Il s'attèlera notamment au décalage des horaires de travail des employés du secteur d'activités de Rennes Atalante qui borde la rocade rennaise (Gendreau, thèse en cours). De façon plus souple, Rennes a dernièrement proposé (2021) un nouveau service aux salariés et aux entreprises pour adapter leurs horaires de travail de façon à fluidifier les déplacements sur son territoire et à gagner en qualité de vie. Sa carte interactive « *A la bonne heure* » permet aux contributeurs de remplir en ligne leurs horaires d'arrivée et de départ du bureau, leurs jours de télétravail, ainsi que leurs modes de déplacement. Les résultats cumulés donnent à voir les pics d'affluence, selon les heures et les jours, et permet alors de décaler ses horaires en fonction.

Par ailleurs, le *Bureau des Temps* rennais, produit toutes ses études en interne ce qui lui permet de capitaliser sur ses méthodologies et ses outils employés entre différents projets. Il communique et diffuse également beaucoup d'informations sur les politiques temporelles et organise des conférences. Il est un précieux relais d'information pour les réseaux nationaux et internationaux des acteurs du domaine. Des dires de Catherine Dameron, dernière responsable du *Bureau des Temps*, aujourd'hui le *BdT* « *déploie beaucoup de moyens et de temps pour réaliser des études, faire avancer la réflexion et communiquer mais peut-être moins pour lancer des actions sur son territoire* » (Responsable du Bureau des Temps de Rennes, en visioconférence, 11 mai 2021).

Grand Lyon

Le *BdT* lyonnais est créé en 2002 et rattaché au services Prospectives de la ville, dans la continuité des expérimentations lancées avec la DATAR. Dès les débuts, un questionnaire est diffusé aux élus de la Métropole. Il en ressort que les élus souhaitent se soucier concrètement de problématiques temporelles. Ils ne souhaitent pas se lancer dans une réflexion philosophique sur les politiques temporelles. Ils préconisent de cibler leurs actions sur les problématiques de mobilité. D'après Lucie Verchère-Tortel, responsable du Bureau des Temps de 2002 à 2021, à cet égard, les actions lyonnaises ont été grandement inspirées par les expérimentations engagées dans la zone d'activités de Prato en Italie et par les travaux de la Maison des Temps à Belfort.

A Lyon, il est donc décidé de travailler sur les questions de mobilités en lien avec les entreprises. En s'appuyant sur les demandes des entreprises, ils développent en 2004 les premiers plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) en France. 12 « développeurs territoriaux » qui seront plus tard renommés « *Mobility Manager* » ou « *Time Manager* », discutent directement avec les chefs d'entreprises et font remonter les besoins. Dans un premier temps, la plupart des actions consistent à synchroniser les horaires de bus avec les horaires d'embauche et de débauche des salariés. Sur les mêmes schémas qu'à Poitiers et Rennes, Le *BdT* lyonnais a également décalé les horaires de cours des collégiens et lycéens de Neuville-sur-Saône, pour fluidifier le trafic sur la zone. Puis petit à petit, une réflexion sur les services innovants à destination

des travailleurs est enclenchée. Les premières crèches inter-entreprises sont ouvertes en 2005, sur le territoire de Lyon-Gerland, en partenariat avec Agefos-PME.

Pour son deuxième mandat, le *BdT* devient en 2009 la « Mission Temps et Services Innovants ». Il n’y a plus vraiment de portage politique, mais il y a un vrai portage thématique. La Mission Temps est devenue, de fait et de manière informelle, le conseil mobilité du Grand Lyon. Depuis 2009, la mission « temps et services innovants » cherche à promouvoir le travail à distance, dans les tiers-lieux. Elle a créé un réseau d’espaces de coworking dans l’agglomération, développe des plateformes de covoiturage, de nouveaux services en gare, en partenariat avec la SNCF. Elle se dévoue au déploiement de ce qui a été le thème du colloque organisé par Tempo Territorial à Lyon en 2015⁷⁰ : « la ville servicielle », un ensemble de bouquets de services à l’intersection des sphères de la mobilité et du travail.

Eurométropole de Strasbourg

Une Mission des temps existe à Strasbourg, depuis décembre 2009. La Cheffe de projet est rattachée à la direction générale des services, sous la responsabilité hiérarchique du DGA en charge du Pôle Droits et services à la personne. Le *BdT* strasbourgeois opère de manière très transversale sur une variété de sujet. Le parti a été pris d’une logique de management de projet, avec la constitution d’équipes en fonction des projets. Les premiers travaux se sont concentrés sur la problématique de la vie nocturne à Strasbourg. On reprochait à l’époque à Strasbourg d’être une véritable ville endormie après minuit. La Mission des Temps a œuvré pour dynamiser l’activité entre minuit et 5 heures du matin, en déployant notamment en parallèle tout un réseau de bus nocturne. Dans le domaine des transports et des mobilités, plusieurs expérimentations de lissage des heures de pointe ont été initiées sans pouvoir pour autant aller au bout (Secteur de l’Esplanade et du Wacken).

En 2013, de multiples actions sont engagées pour élargir les horaires des services publics de la commune, au premier rang desquels on trouve les piscines. Enfin, à une époque où le télétravail est loin d’être légion dans la fonction publique, la Métropole de Strasbourg se positionne en pionnière dans le domaine puisqu’elle permet en 2015 à une partie de ses personnels administratifs de télétravailler. Elle conduit en parallèle une évaluation de l’expérimentation très fouillée qui servira de point de référence à d’autres collectivités par la suite.

Bolzano (It)

Depuis presque 30 ans maintenant, la municipalité de Bolzano croit à l’efficacité des politiques temporelles. Pour Sabina Scola, responsable du Bureau des Temps depuis 2013, « *le fonctionnement de notre ville ne se fait pas naturellement ou automatiquement. Il faut une intervention de l’extérieur, souvent de la municipalité ou des autorités locales, pour assurer un développement harmonieux et surtout une égalité d’accès aux services. C’est pour ça qu’il faut des politiques temporelles* » (Cheffe du *BdT* de Bolzano, Strasbourg, 10 novembre 2019, traduit de l’allemand).

L’équipe du bureau des statistiques et de politiques urbaines du temps travaille avec toutes les branches de l’administration locale. Mais surtout, elle travaille avec les citoyens, les plus intéressés.es. La méthode utilisée à Bolzano correspond aux préceptes de l’aménagement chronotopique proposée par Sandra Bonfiglioli au début des années 90 à Milan. La même méthode a été adoptée dans chaque projet par les politiques urbaines du temps. Ils partent toujours d’une étude statistique pour prendre une photo de la situation. La participation de tous est la bienvenue.

De trop nombreuses initiatives ont été menées pour en rendre compte fidèlement ici. Nous proposons donc de présenter succinctement les plus récentes. Ces dernières années, leur attention s’est portée essentiellement sur trois domaines : les temps de vie des étudiants.es, la gestion des âges dans l’administration locale et la requalification de l’environnement urbain. Comment les élèves et étudiants gèrent leur temps ? Quelles sont leurs capacités de planification et comment considèrent-ils le temps ? Voici les questions que s’est posée la Mairie de Bolzano en 2018. Un échantillon représentatif des étudiants.es des écoles secondaires et professionnelles de la ville a été interrogé sur trois questions : le temps de loisirs, la mobilité durable et la pause déjeuner. Les objectifs de la recherche étaient d’améliorer la gestion du temps des étudiants.es, de réduire le temps nécessaire pour se rendre de la maison à l’école, d’améliorer le vécu de la pause déjeuner, en réorganisant notamment les horaires des cantines scolaires et universitaires.

Nous pouvons également revenir sur la requalification de l’environnement urbain conduite par le *BdT*. Ces dernières années, certaines parties de la ville se sont dégradées, en raison de la fermeture de nombreux magasins. De même certains parcs municipaux fréquentés par des personnes se livrant à des activités illégales se sont dégradés. Les familles, les enfants et les personnes âgées n’y passent plus leur temps. En particulier, dans la vieille ville un des parcs fermés depuis un certain temps

⁷⁰Les actes du colloque sont disponibles à cette adresse : <https://tempoterritorial.fr/temporelles-2015-la-ville-servicielle/>

était en état de délabrement. En 2019, le bureau des statistiques et de la politique du temps urbain a coopéré avec les citoyens.nes qui y vivent et qui souhaitent occuper cet espace urbain public pendant leur temps libre.

Barcelone (Es)

Le Bureau des Temps Barcelonais existe depuis 2004 et collabore étroitement avec la Generalitat de Catalunya pour déployer les actions en dehors du strict périmètre de la capitale catalane. Les politiques temporelles catalanes ont un positionnement assez original et pour le moins ambitieux par rapport aux autres *BdT* étudiés. Il positionne son action face aux « nouveaux usages sociaux du temps » (NUST). Le sujet central est la question des horaires de travail et ses liens avec les rythmes sociaux et les rythmes économiques. Le bureau des temps envisage en fait une véritable révolution culturelle : finis la sieste et les horaires de repas tardif. Il s'agit de s'aligner sur le reste de l'Europe pour plus de productivité et une qualité de vie améliorée. Certes durant ces premières années, des programmes d'actions assez classiques sont lancés : adaptation des horaires des équipements et services, un programme d'aide aux familles, aux femmes ayant une personne dépendante à charge, la promotion des démarches administratives en ligne, la coopération avec les réseaux de villes européens.

Mais dès 2006, Barcelone crée le NUST Business Network. Il s'agit d'un réseau d'entreprises intéressées par une nouvelle utilisation du temps de travail, afin de favoriser l'échange de bonnes pratiques en matière de temps et conciliation entre vies personnelle et professionnelle. Aujourd'hui, il rassemble 128 entreprises partenaires qui sont prêtes à aider la Ville à mettre en place le « Pacte du Temps » de Barcelone. La première version du Pacte du Temps est éditée en 2014. En 2017, la Mairie de Barcelone a signé l'Accord pour la réforme du calendrier de la Catalogne (Objectif 2025) dans le but d'aligner les calendriers sur ceux de l'Europe. La version actualisée du « Pacte du Temps » apparaît en 2018. En 2019, 43 actions sont menées par la Mairie, les entreprises et les organisations.

Parmi elles, on peut citer certaines mesures emblématiques. Par exemple l'initiative de la télévision locale de Barcelone qui a avancé l'heure des journaux télévisés pour que la population se couche plus tôt ; une émission qui donne des conseils aux gens sur la gestion du temps quotidien ; un service comme « Barcelona take care » qui est un centre d'information et de conseils ; un projet en collaboration avec les personnels médicaux afin de sensibiliser la population à l'importance du sommeil, et d'encourager une durée d'utilisation raisonnable des TIC ; ainsi que le développement d'un ensemble de programmes de soutien aux entreprises pour qu'elles puissent promouvoir une nouvelle utilisation du temps.

En 2021, Barcelone est par ailleurs à l'origine de la restructuration du réseau mondial des villes œuvrant pour les politiques temporelles. On y trouve au début de l'année 2022, les associations françaises et allemandes qui rassemble les acteurs des politiques temporelles sur leur sol, Tempo Territorial, die Deutsche Geseleschaft fur Zeitpolitik, Bolzano, Bergame, Milan en Italie, Barcelone et la région catalane en Espagne, Lille et Strasbourg en France. Des actions à l'échelle des politiques européennes sont en cours, avec notamment la création d'une Académie européenne des Temps.

ANNEXE 11 : LES PARTIES PRENANTES AUX FORUMS CITOYENS

Le Forum Vies Mobiles (FVM)

Le FVM est ici le commanditaire de l'ensemble des autres acteurs en présence, à savoir Missions Publiques, les participants, les autres prestataires, etc. Le FVM est représenté par 4 à 5 personnes (selon les lieux).

Un des deux directeurs représente ou personnifie officiellement le FVM lors d'un FC. Sylvie Landriève ou Christophe Gay rappelle aux participants la commande qui leur est faite, leur précise pour quelles raisons ils sont là tout au long du dispositif. La direction du FVM est également, à la fin du dispositif, le récipiendaire officiel des propositions faites par les citoyen.ne.s.

Sont présent.e.s plusieurs chargé.e.s de mission qui viennent exposer ou appuyer, selon les sessions, leurs supérieur.e.s dans l'énoncé de la commande. Ils sont également la vitrine du FVM dans la mesure où ils rendent compte des études qui y ont été réalisées pour appuyer scientifiquement les échanges.

Toute l'équipe du FVM observe le dispositif en train de se faire, en faisant des retours en situation à MP, via l'animateur « premier rôle ». Ils peuvent être amenés à faire des rappels à l'ordre tant à l'adresse des animateurs (par exemple quand ils orientent trop les débats) que des participants (par exemple quand ces derniers ne jouent pas le jeu « sérieusement », en se contentant d'être spectateurs sans prendre réellement part aux échanges).

Au final, le FVM est partie prenante à part entière du dispositif en train de se faire. Il ne se contente pas d'énoncer la commande. Il participe aux échanges et à leurs constructions, notamment via des données ou des résultats d'enquête. Le FVM a également choisi les experts convoqués dans les débats via des supports visuels (film, infographie) ou dans un débat

in situ. Enfin, le rôle du FVM continuera au-delà, puisque ce sera à lui d'aller ensuite porter ou faire passer les propositions retenues dans la sphère publique.

L'agence Missions Publiques (MP) avec une équipe de 7 personnes, dont 6 animateurs et une personne support.

Les animateurs ont pour mission d'animer les débats en plénière ou en petits groupes. Ils ont un rôle de « maîtres du jeu » en précisant à chaque fois les règles de l'exercice, en les reformulant au besoin et en veillant à répondre aux consignes dans les délais impartis. Ils distribuent la parole, la suscitent quand cette dernière ne vient pas ou, à l'inverse, la régulent quand les débats entre les participant.e.s s'éparpillent, s'éloignent du sujet ou prennent trop de temps. Ils veillent également à maintenir la cohésion du groupe ou des sous-groupes dont ils ont la charge en faisant en sorte que tous et toutes participent. Dans le cadre de travail écrit, ils peuvent ainsi faire office de secrétaire pour les personnes qui se sentent moins à l'aise à l'écrit.

On peut distinguer deux catégories d'animateurs : le « premier rôle » et les « seconds rôles ». L'animateur qui a le « premier rôle » (pour continuer la métaphore théâtrale) anime les séances plénières. Il observe également les séances en sous-groupes, reste à la disposition des autres animateurs si besoin et leur prodigue ensuite retours et conseils lorsqu'il a observé une situation problématique (dépassement du temps, débats qui s'éloignent du sujet, prise en otage du débat par un ou quelques participants, etc.).

Les animateurs qui ont des « seconds rôles » sont en charge de l'animation des ateliers en sous-groupes et assistent l'animateur principal lors des plénières, en donnant le micro aux participants, en présentant les éventuels supports d'illustrations, en affichant les documents ou post-it utilisés, etc. De manière complémentaire, ils ont en charge l'archivage des documents produits lors des journées et réalisent au fur et à mesure un compte rendu pas-à-pas des journées.

La personne support veille plutôt à la partie logistique ou matérielle des journées en s'assurant que tous les participants soient là, en contactant éventuellement la société en charge du recrutement pour combler les absences, en interagissant avec les prestataires externes mobilisés pour les journées (traiteur, hôtellerie, bailleur de la salle, prestataires techniques). Elle a également en charge la distribution des consommables (stylos, feuilles de papier, pâte à fixe, post-it, etc.) nécessaires lors des différents ateliers.

Les expert.e.s

Pour construire les échanges, de nombreux éléments de cadrage sont fournis aux participant.e.s. Ces éléments sont fournis par le FVM qui invite également des expert.e.s. En l'occurrence, les experts sont convoqués de deux manières complémentaires.

Le premier mode de convocation des experts est indirect. Ils ne sont pas là mais leurs discours sont transmis aux participant.e.s. Sont d'abord donnés à consulter différents documents ou supports. Ces documents sont des ouvrages (comme *Les Raisons de la Colère* de Vincent Jarousseau, 2018) ainsi qu'une infographie vidéo réalisée par DataGueule⁷¹ pour le FVM ou le film *Tout s'accélère !* de Gilles Vernet⁷² (2016). Au-delà de leur utilisation dans les précédents supports, plusieurs enquêtes sont mobilisées durant le déroulement (notamment le débat mouvant) pour contextualiser et généraliser les récits recueillis lors de cet exercice. A l'exception du film de Gilles Vernet, les éléments fournis reposent tous sur des projets financés par le FVM.

Les experts qui ont produit les informations et chiffres ne sont pas là. Seuls les résultats de leurs travaux ou investigations sont soumis aux participants. Une partie de leurs propos est reformulée ou précisée par le FVM qui a ce rôle de traducteur. Des expert.e.s sont également présent.e.s lors de la partie controversée (cf. description du déroulement ci-après). Pour les trois premiers FC ayant eu lieu en métropole, ces derniers sont présents une demi-journée et peuvent être directement sollicités par les participants sur leur temps de présence. Voici les experts convoqués lors des différents FC :

- A Nantes : Marie Cheron (Responsable Mobilité, Fondation pour la Nature et l'Homme) et Yves Crozet (Economiste des transports, Sciences Po Lyon)
- A Paris : Guillaume Cairou (Entrepreneur, Didaxis) et Jean-Yves Boulou (Sociologue du temps et des rythmes de travail, Université Paris Dauphine)
- A Saint-Dié-des-Vosges : Yves Crozet (Economiste des transports, Sciences Po Lyon) et Bruno Marzloff (Sociologue et prospectiviste des mobilités, Chronos)

⁷¹ <http://vimeo.com/467337572>

⁷² <http://toutsaccelere.com/>

A Hell Bourg (La Réunion), les experts des controverses ne sont pas présents sur place pour des raisons logistiques. Des vidéos reprenant les controverses de Paris et Nantes⁷³ ont été diffusées aux participants de cette session. Dans tous les cas, les expert.e.s sont directement choisis par le FVM qui les rémunère ou les a rémunéré.

Les observateurs extérieurs

Ces observateurs sont un journaliste photographe et un chercheur. Ces deux acteurs sont présentés en début de FC et sont présents pour tout ou partie des échanges.

Le journaliste photographe prend des notes pour la rédaction de support de communication qui pourront être mobilisés ensuite par le FVM. Avec les chargé.e.s de projet du FVM, il participe également à la réalisation de vidéos portraits des participants qui ont lieu pendant les pauses et qui servent à illustrer la démarche réalisée sur le site web du dispositif⁷⁴. Il est rémunéré directement par le FVM et participe à d'autres actions de ce dernier.

Le chercheur est présenté ou se présente comme un observateur silencieux qui est là pour regarder et écouter. Nous sommes 3 à participer chacun.e notre tour à ces 4 FC (Emmanuel Munch à Nantes et Hell Bourg ; Gwendal Simon à Paris ; Leslie Belton Chevallier à Saint-Dié-des-Vosges). Précisons que le FVM nous a interdit d'enregistrer les échanges car le choix a été fait de « suite au Pilote de ne plus enregistrer (vidéo ou son) les participants, pour aider à libérer la parole » (mail du 3 juin 2021). Le chercheur présent prend donc en notes l'ensemble des éléments et citations sur le moment. Cette posture nous conduit souvent à nous placer dans les endroits qui permettent, selon la configuration des lieux, la meilleure observation de ce qui se joue, à la fois sur le plan visuel et sonore.

Par exemple, à Saint-Dié-des-Vosges, le FC se déroule dans la Tour de la Liberté, à son sommet. La salle s'avère très bruyante car entièrement ouverte et vitrée (cf. photos ci-après). La configuration des tables pour les sous-groupes ne permet alors d'observer qu'une seule table dans des conditions satisfaisantes. Etant un peu en retrait, l'acoustique y est meilleure et permet d'entendre les débats sans avoir à se coller à la table et sans se mêler trop aux participants. Pour les séances plénières, l'utilisation d'un micro et d'une sono rend les débats plus audibles.

Précisons pour finir que notre présence est possible du fait de la signature d'un accord de confidentialité entre le FVM et nous relatifs à l'ensemble des documents fournis dans le cadre des FC.

Ces 2 observateurs sont présentés en début de forum et participent au mot de la fin.

⁷³ <http://vimeo.com/671977528> et <https://vimeo.com/671977098>

⁷⁴ <http://forumcitoyendesviesmobiles.org/forum-citoyen-2020#videoc>



Figure 66 : La Tour de la Liberté (Saint-Dié-des-Vosges) et la salle où se déroule le FC (étage 1)
Crédits : Leslie Belton Chevallier

Les participant.e.s

Comme précisé *in extenso* sur le site web des FC et comme il l'a été affirmé à de multiples occasions, les participant.e.s ont été sélectionnés sur la base de critères précis :

« Au plan opérationnel, chaque année, le Forum Citoyen rassemblera 120 participants, soit une trentaine aux profils et rythmes de vie différents dans chacun des **4 types de territoires**, pendant deux jours et demi. Les participants sont recrutés selon leurs profils sociodémographiques et indemnisés pour ce travail démocratique. L'objectif est de disposer d'une bonne représentation **des variables habituelles (âge, sexe, CSP)**, mais aussi d'une **grande diversité de rythmes et de modes de vie**, en particulier au regard des déplacements (par exemple, pour la thématique 2021 « mobilité et travail » : travailleurs mobiles, grande mobilité liée au travail, horaires décalés...). » Source : forumcitoyendesviesmobiles.org

Le FVM a donc fait le choix de réaliser ses FC dans les 4 types de territoires identifiés par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET) en 2018. Ces territoires sont sensés rendre compte ici d'une diversité sociospatiale à même de participer à la diversité des profils présents. Ainsi, les villes où ont eu lieu les FC sont censées être, à la fois, un lieu opérationnel et pratique pour se rencontrer, et un lieu emblématique des dynamiques territoriales à l'œuvre (CGET 2018). Précisons d'emblée que les dynamiques observées sont celles d'avant la crise sanitaire dans la mesure où le choix des territoires a été réalisé avant cette dernière et qu'il est encore un peu tôt pour mesurer dans quelles mesures la crise sanitaire aura ou non bouleversé cette typologie. Si plusieurs travaux récents (Bouba-Olga 2022 ; POPSU Territoires 2022) abordent la question des mobilités résidentielles à l'œuvre suite à la pandémie, il semblerait que les dynamiques territoriales décrites ci-après ne soient pas fondamentalement remises en cause. Elles seraient peut-être accélérées à l'image des effets déjà constatés de la crise de 2008 (CGET, 2018, p.23-31). Mais il est encore un peu tôt pour le dire, du moins à l'heure où nous écrivons ces lignes. De plus, à ce jour, la statistique publique ne permet pas de comparer ces différents territoires sur des périodes plus récentes, postérieures à la crise sanitaire. En effet, les statistiques disponibles via le site de l'INSEE datent au mieux de 2019.

Comme présentée par le FV, le CGET a distingué 4 grands types de territoires :

- « Un grand arc nord-est marqué par des fragilités économiques et sociales » (CGET, 2018, p.17-18) dans lequel se trouve donc Saint-Dié-des-Vosges.

Dans l'arc nord-est, les fragilités sont d'ordres divers : solde migratoire négatif, accès à l'emploi en baisse, augmentation du chômage de longue durée, plus fort décrochage scolaire, moindre accès à des diplômes dits supérieurs, revenu médian inférieur à la moyenne nationale, surmortalité prématurée (avant 65 ans), etc.

Pour ce qui est plus spécifiquement des Vosges, une partie de ces éléments statistiques se retrouvent, notamment le solde migratoire négatif et le niveau de vie inférieur au niveau de vie national. Ainsi, en 2019, en France métropolitaine, le niveau de vie médian est de 22 040€ par an et par unité de consommation (INSEE, 2021). Pour la même année, le niveau de vie médian dans les Vosges est de 20 420€ par an et par unité de consommation avec un taux de pauvreté de 15,2% et la moitié de sa population non imposable. L'emploi est également en baisse et le taux de chômage des 15-64 ans y est plus important que pour le reste du territoire métropolitain (14,6% en 2018). On notera aussi que le territoire ciblé est peu dense (62,3 hab./km² en 2018 contre 105,5 hab./km² pour la France entière à la même date), notamment par rapport aux 3 autres territoires ou bassins de recrutement ciblés, et qu'on y trouve plus de logements vacants.

Néanmoins, il est important de préciser que c'est dans ce territoire que le recrutement des participant.e.s semble avoir été le plus compliqué. L'entreprise en charge du recrutement a donc dû élargir son rayon géographique initial et sortir du département des Vosges pour trouver des participants dans des départements voisins, comme la Moselle (Metz, Sarrebourg et Thionville), la Haute-Marne (Saint-Livière), le Bas-Rhin (Haguenau, Limersheim et Strasbourg), le Territoire de Belfort (Belfort), et la Haute Saône (Lure). Au total, sur les 26 participants à ce FC, 16 ne sont pas issus des Vosges. Plusieurs de ces participants (5) viennent de villes comme Metz ou Strasbourg qui ne connaissent pas les mêmes dynamiques territoriales que les Vosges et qui sont plus à rapprocher de l'arc occidental et méridional décrit ci-dessous. On notera que l'échantillon s'est avéré particulièrement sous représenté en termes de personnes non ou peu diplômées (plusieurs participants sont de fait en études supérieures), de travailleur.se.s avec des horaires irréguliers ou mobiles dans le cadre de leur profession.

- « Un arc occidental et méridional porté par un dynamisme démographique conjugué à un dynamisme de l'emploi » (CGET, 2018, p.19-20) où se situe Nantes.

Dans cet arc, la croissance démographique est encore à l'ordre du jour et est tirée par des soldes naturel et migratoire positifs. Un dynamisme des emplois s'y observe malgré un taux de chômage important (environ 11%), même si moins long ou durable que dans le territoire précédent. Cette attractivité bénéficie autant aux aires urbaines qu'aux territoires ruraux, même si de nouvelles difficultés émergent en lien avec ces arrivées massives : artificialisation des sols, manque de logements sociaux, poches de pauvreté, etc.

Le département de Loire-Atlantique rentre parfaitement dans ces dynamiques avec un solde démographique positif tiré par sa composante naturelle et surtout migratoire. Le niveau de vie médian (22 910€ par an et par UC) y est légèrement supérieur au niveau de vie métropolitain avec un taux de pauvreté (10,1%) et un taux de chômage (11,1%) plus faibles qu'ailleurs.

L'échantillon recruté se caractérise par une forte polarisation dans les âges présents entre une partie jeune (moins de 24 ans) et une partie plus âgée (15 personnes sur 28 ont plus de 50 ans). D'autres critères recherchés par le FVM ne semble pas non plus présents : peu de gens sans diplômes, peu de participant.e avec des horaires irréguliers ou de nuit (la moitié de l'échantillon a des horaires réguliers et un quart n'est pas concerné), peu de travailleur.se.s mobiles par rapport aux attentes du FVM.

- « Les Départements d'Outre-Mer, forte dynamique et cumul de vulnérabilité » (CGET, 2018, p.21) dans lequel se retrouve donc Hell Bourg à La Réunion.

Ces territoires cumulent de nombreuses formes de vulnérabilités et sont aussi très hétérogènes. Contrairement aux îles caribéennes et de manière analogue à la Guyane et à Mayotte (dont elle est géographiquement la plus proche), La Réunion se caractérise par une importante croissance démographique. Mais cette dernière est essentiellement naturelle alors qu'en Guyane et à Mayotte, la croissance est autant naturelle que démographique. Dans tous les DOM, le taux de chômage est particulièrement élevé, beaucoup plus qu'en métropole, La Réunion étant le département où ce taux est le plus important et où il n'a cessé d'augmenter (26,8% en 2014 pour le rapport du CGET et 33% en 2018 selon l'INSEE). Dans les DOM, la pauvreté est plus importante qu'ailleurs avec un revenu médian largement inférieur à celui observé en métropole. C'est le cas à La Réunion où le revenu médian en 2019 est de 15 890€ par an et par UC avec un taux de pauvreté de 37,2% et 2/3 des ménages qui ne sont pas imposables. On ajoutera que La Réunion (contrairement à la Martinique et à la Guadeloupe) a une population jeune très peu diplômée.

Il est plus difficile de faire un retour sur la composition sociodémographique de l'échantillon réuni à La Réunion. De fait, il semble que les animateurs locaux ont surtout fait appel à leurs réseaux respectifs en veillant à diversifier les profils. Dans la

mesure où les participant.e.s ne sont pas amenés à se présenter en plénière, il est difficile d'inférer avec précisions quant à leurs appartenances sociales.

- « L'Île-de-France, vigueur économique et risque de dissociation » (CGET, 2018, p.21-23)

Grande métropole européenne, l'Île-de-France est un moteur de l'activité économique française dans la mesure où elle participe à hauteur de 30,4% au PIB national et concentre sur son territoire plus de 20% des emplois. La croissance y est pourtant inférieure à ce qu'elle pourrait être si elle était plus équilibrée, c'est-à-dire moins tirée par des emplois très qualifiés et plus par les petites entreprises). La spécialisation sectorielle y est très forte, notamment au centre du territoire tourné vers le secteur tertiaire et comportant une large part de cadres. Cette dynamique déséquilibrée fait courir un risque de dissociation entre une forte attractivité économique et une faible attractivité résidentielle (difficultés d'accès et coûts du logement, congestion, moindre qualité de vie, etc.) selon le CGET.

Pour compléter les constats du CGET, on peut souligner que la densité de population y est beaucoup plus élevée que dans les 4 autres territoires (1016 hab./km² en 2018). Si le revenu médian est supérieur à la moyenne nationale (24 060€ par an et par UC en 2019) et si 70% des ménages y sont imposables, le taux de pauvreté reste de l'ordre de 15,5%, ce qui suppose de fortes inégalités de revenus en son sein.

L'échantillon sélectionné en Île-de-France est caractérisé par le fait qu'il comporte moins qu'ailleurs de personnes jeunes (moins de 35 ans). Par rapport aux attentes du FVM, les participant.e.s habitent principalement dans l'hypercentre de l'agglomération (17 personnes sur 28 habitent dans Paris ou en 1^{ère} couronne en logement collectif) : les autres profils notamment ceux les plus éloignés de Paris sont moins présents. Un quart de l'échantillon bénéficie d'un niveau de diplôme supérieur à Bac +3 et de manière générale les profils non diplômés sont très peu nombreux (2 au lieu de 7 attendus). Là encore, les travailleurs mobiles ou en horaires de nuit sont peu présents ou moins qu'attendus par le FVM.

Les 4 territoires ont été choisis pour rendre compte de réalités sociales distinctes et donc de modes de vie différenciés. S'il ne suffit pas de se réunir dans un territoire ou d'y vivre pour en être représentatif ou à même de s'exprimer sur la thématique choisie, les FC présentent l'intérêt d'avoir été ancrés dans les territoires des participant.e.s.

De même, à un niveau global, nous avons effectivement une réalité sociale diversifiée qui répond aux attentes du FVM en la matière, même si tous les critères recherchés n'ont pu être satisfaits à la hauteur de leurs attentes. De fait, il est difficile par effet de construction de construire des échantillons qui respectent un nombre important de critères. Or, ici, ce ne sont pas moins de 11 critères de sélection qui sont posés a priori (âge, genre, localisation résidentielle, niveau d'études, durées des trajets domicile-travail, rythmes ou horaires de travail, types de déplacements professionnels et profils spécifiques comme un agriculteur, une personne en situation de handicap, etc.). Les mini-publics composés pour ces FC comportent un large spectre en termes d'âge, d'accès à l'emploi, de niveaux de revenus, de situations familiales et de rapports à la mobilité.

ANNEXE 12 : LE DEROULEMENT DES FORUMS CITOYENS IN SITU

Premier jour (17h à 21h, soit une demie journée) : du dévoilement de la commande à l'acculturation au dispositif et enjeux

Après la présentation du déroulement du week-end et un premier travail liminaire de présentation du FVM, le dévoilement consiste à préciser aux participant.e.s les raisons de leurs venues respectives. Au-delà de la rémunération, ils sont là pour le FVM et pour répondre à une commande de ce dernier qui va se présenter en plénière et exposer le contenu de sa demande.

« Une partie très importante de notre activité est de faire connaître ses résultats de recherche au grand public. On publie sur notre site internet, on fait des conférences, on fait des ouvrages, etc. [...] Tout ça m'amène à parler du projet pour lequel nous sommes là aujourd'hui qui est le projet de Forum Citoyen. On trouve ça primordial de faire connaître ces résultats au grand public parce que ce sont des questions qui nous concernent tous au quotidien. Ça ne concerne pas seulement les experts de ce sujet [la mobilité et les déplacements]. Non seulement ça doit être connu par tous mais aussi ça doit être discuté par tous. C'est comme ça qu'on a décidé de mettre en place une instance de débat nationale sur nos modes de vie de demain. L'objectif c'est vraiment d'arriver à des propositions concrètes pour répondre à vos aspirations pour le futur. [...] On est ravis que vous soyez là et on est convaincu que sans vous, sans les citoyens, il n'est pas possible de changer les politiques actuelles. Notre objectif et ce à quoi on s'engage, c'est qu'on va porter les propositions que vous allez faire à la fin de ce week-end. On ne peut pas vous dire aujourd'hui comment on va les porter car ça dépendra vraiment de ce que vous allez proposer. Ça peut être

des propositions d'ordre national qu'on va porter dans le cadre des présidentielles, ça peut être des propositions plus locales pour lesquelles on ira voir des élus plus locaux, ça peut être des expérimentations, etc. Nous la promesse qu'on vous fait c'est qu'elles [vos propositions] seront portées dans l'espace public. » (Forum Vies Mobiles, Saint-Dié-des-Vosges).

Par ailleurs, les personnes présentes ne se connaissent pas (ou du moins ne sont pas censées se connaître). Il y a donc un travail de présentation sommaire des un.e.s et des autres à réaliser qui commence en plénière (« comment vous appelez-vous ? d'où venez-vous ? combien de temps avez-vous mis pour venir et comment êtes-vous venu ? ») pour continuer en sous-groupes puis lors du débat mouvant puis enfin en dehors du lieu où se déroule le FC, à savoir pendant les temps de pause ou durant les soirées.

Ainsi la première partie d'un FC (la première soirée) consiste en un triple dévoilement : celui des participants dans leur ensemble (qui ? cf. partie précédente), celui de la mission (pour quelles raisons ?) et ensuite des règles du jeu (comment ?). Pour être sûre que la commande soit bien comprise, un premier travail en atelier qualifié de « mini formation » a d'abord lieu avant une restitution plénière qui est aussi l'occasion pour le FVM de préciser et affiner sa demande, tant sur le fond que sur la forme comme en témoignent les quelques extraits ci-après :

« Pour l'essentiel on est complètement dans le sujet. Vous avez évoqué de partir de son expérience. Alors ça fait complètement partie du sujet. Car vous êtes des sortes de spécialistes de votre vie et votre expérience est fondamentale pour aborder ces questions. Après vous avez aussi un point de vue sur l'impact que ça a sur votre conjoint, votre sœur, vos grands parents et ça aussi ça nous intéresse. Parler vous de ce que vous connaissez mais pas seulement en tant qu'individu ou depuis votre expérience individuelle mais c'est aussi l'expérience de tous ceux que vous fréquentez qui doit venir nourrir la discussion et les propositions. [...] Aujourd'hui c'est la première édition du FC et on cherche surtout à aborder la question de la mobilité liée au travail, aux études. C'est surtout là-dessus qu'on va vous attendre et moins pour tout le reste qui donnera lieu à d'autres éditions du forum. Les vacances ne sont pas dans le champ. »

« On veut aussi que vos aspirations soient au centre de vos discussions. On part du quotidien, de votre quotidien, du quotidien de ceux que vous connaissez. On veut que vous vous projetiez vers le meilleur de ce qui serait selon vous souhaitable. Les propositions doivent être tournées vers ce meilleur souhaitable. Ne vous censurez pas, c'est important. N'ayez pas peur de faire des propositions. Tout est bon à prendre du moment que ça nous pousse vers l'action, le désir, le souhaitable. »

« Ne vous limitez pas. Quand vous allez débattre des solutions, n'hésitez pas à voir grand. [...] C'est plus large que le transport. Essayez de réfléchir à un monde où on aurait peut-être moins besoin de se déplacer si vous jugez ça utile, où les choses seraient organisées de façon différente, où les activités seraient localisées différemment, etc. Tout est possible dans la manière dont vous allez réfléchir aux futurs souhaitables. Il n'y a pas de raison de se limiter à la façon dont ça fonctionne aujourd'hui. Libérez votre imagination par rapport à ce que vous aimeriez vivre. » (Forum Vies Mobiles, Saint-Dié-des-Vosges, 2 juillet 2021)

Une fois cette première phase du dévoilement réalisée, vient le temps d'un débat mouvant qui participe autant au dévoilement des participants (qui sont-ils ou elles ? quels sont leurs modes de vie ?) qu'à une première phase d'acculturation. En quoi consiste ce débat mouvant ? Présenté sous forme de jeu, il s'agit d'abord pour chacun des participants de se positionner physiquement sur une ligne dans la pièce en fonction des différentes modalités possibles (en italique) aux questions suivantes :

- Quel impact la crise sanitaire a-t-elle eu sur vos déplacements et rythmes de vie liés au travail ? Et plus particulièrement pendant le confinement du printemps 2020 ?

Les réponses possibles à cette question sont les suivantes : J'ai principalement continué à sortir pour effectuer mon activité professionnelle / J'ai principalement été confiné et ai travaillé depuis mon domicile / J'ai principalement été confiné et ai arrêté de travailler en attendant que mon activité reprenne

- Avant le COVID, est-ce que vos déplacements liés au travail étaient réguliers ? (Toujours les mêmes horaires, les mêmes jours, les mêmes trajets, ...)

Les participant.e.s peuvent répondre à cette question en se situant sur un gradient de 0 (déplacements très réguliers) à 5 (déplacements très irréguliers)

- Avant le COVID, comment évaluiez-vous le rythme de vie dans la société actuelle ?

Les participant.e.s peuvent répondre à cette question en se situant sur un gradient allant de -5 (le rythme de vie était beaucoup trop lent) à +5 (le rythme de vie était beaucoup trop rapide)

- La crise sanitaire vous a-t-elle donné envie de changer votre mode et rythme de vie ?

Les réponses possibles à cette question sont les suivantes : Oui, cela m'a donné envie de déménager (pour changer de cadre de vie, avoir moins de trajets domicile-travail...) et/ou de changer mon organisation de travail (plus télétravailler par exemple) / Non j'aimerais revenir au mode et rythme de vie que j'avais avant la crise sanitaire / Entre les 2

Au-delà de leur positionnement respectif et de mesurer le poids de chacune des réponses, il s'agit aussi pour les participant.e.s. de donner à voir des éléments personnels de réponses et d'expliquer leurs choix. Ce faisant, ces derniers continuent à se dévoiler sur leurs modes de vie et leurs quotidiens. On notera ici que la crise sanitaire sert aussi d'élément réflexif pour mettre en lumière les pratiques « habituelles » et leurs évolutions potentielles (et qui donne lieu à un schéma réalisé par les facilitateurs).

En plus de faire en sorte que les participant.e.s se dévoilent et apprennent à connaître qui ils sont, l'exercice a aussi pour vocation de participer à l'acculturation aux éléments du débat. En effet, pour chaque question et après que chacun.e ait expliqué son positionnement, le FVM effectue un point de contextualisation pour expliquer ce que les Français ont répondu à ces questions. Pour ce faire, le FVM a mobilisé les résultats de leurs propres enquêtes, notamment celle sur le Covid-19 effectué en partenariat avec l'OBSOCO.

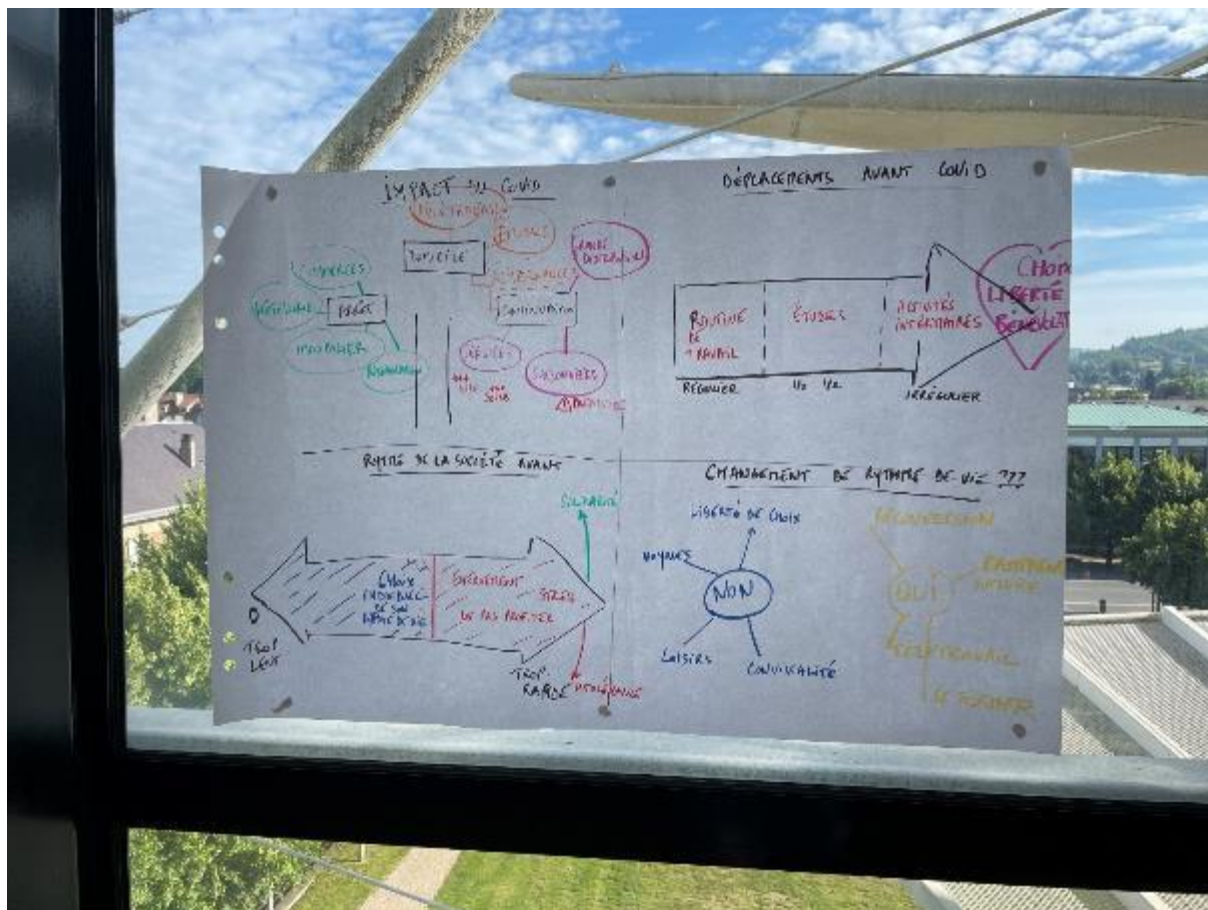


Figure 67 : Schéma issu du débat mouvant à Saint-Dié-des-Vosges
 Crédits : Leslie Belton Chevallier

Deuxième jour (journée entière et la soirée pour celles et ceux qui veulent) : Acculturation aux enjeux, controverses et à l'exercice d'élaboration des propositions

La seconde journée commence par la reprise du travail d'acculturation commencé la veille au soir. La matinée ouvre ainsi sur des témoignages et vidéos qui ont pour but de participer à l'acculturation des participant.e.s. Outre les ouvrages et supports vidéo experts déjà présentés plus haut, sont également diffusés des témoignages de personnes qui travaillent avec des conditions de déplacement variées (ces interviews filmées sont issues du pilote et des ateliers de test ; cf. plus loin). Après échanges sur la réception de ces contenus d'information, ces supports vidéo servent de point de départ au travail suivant qui relève d'une autre facette de l'acculturation : celui sur les futurs souhaitables pour soi et pour les autres. Chaque sous-groupe de 5 à 6 personnes travaille d'abord avec la consigne suivante :

« Posez-vous la question : qu'est ce qui est de l'ordre de de ce qu'on veut, de ce qu'on souhaite, de ce qu'on ne veut plus » (animateur principal, Saint-Dié-des-Vosges, 3 juillet 2021)

Le travail en sous-groupe commence par un retour sur les supports diffusés puis continue avec l'exposé de ce que chacun souhaite ou ne veut plus. L'animateur à chaque table prend en note. C'est ce dernier qui fait la restitution en plénière. Les arguments avancés par chaque groupe sont divisés en 2 parties : les aspirations ou les souhaits étant mis d'un côté du mur (sous un smiley jaune souriant à Saint-Dié-des-Vosges), les refus ou dégoûts étant mis de l'autre (sous un smiley rouge qui ne sourit pas). Ils sont à chaque fois discutés avec les participants des autres groupes.



Figure 68 : Les aspirations et désirs des participant.e.s
 Crédits : Leslie Belton Chevallier

Une fois ce premier travail étant posé, les participants sont amenés à travailler à nouveau en sous-groupes sur une des questions suivantes :

- Qu'est-ce que mes grands-parents vivaient de positif dans leurs déplacements et rythmes de vie liés au travail ?
- Qu'est-ce que mes petits-enfants vivront de bien dans leurs déplacements et rythmes de vie liés au travail ?
- Si j'avais une baguette magique, qu'est-ce que je supprimerai dans mes déplacements et mon rythme de vie lié au travail ?
- Si j'avais une baguette magique, qu'est-ce que j'inventerai dans mes déplacements et mon rythme de vie lié au travail ?
- Un moment / une pratique que j'apprécie particulièrement dans mes déplacements et mon rythme de vie lié au travail ?

Chaque membre du groupe va interroger une personne d'un autre groupe (et réciproquement). Chacun revient à la table avec les réponses qu'il a glanées et les restitue aux autres membres du groupe. Ils élaborent ensuite une synthèse avec leur animateur. En plénière, chaque groupe présente via un rapporteur désigné au sein de ses membres sa synthèse et l'ensemble des éléments évoqués. Les éléments du débat sont discutés avec l'assemblée. Les principaux faits saillants sont retranscrits par les animateurs sur des post-it (chaque question ayant un code couleur) et collés sur un support visible de tou.te.s.



Figure 69 : Les futurs souhaitables
 Crédits : Leslie Belton Chevallier

L'après-midi de la deuxième journée est divisée en deux temps. Le premier consiste en l'exposé d'une controverse entre des experts présents (cf. présentation des parties prenantes plus haut). L'exposé a lieu en plénière avant d'être discuté en sous-groupes via un support et des *post-it* avant d'être ensuite rediscuté en plénière.



Figure 70 : Support de discussion en sous-groupe de la controverse
 Crédit : Emmanuel Munch

Cette démarche par la controverse semble assez classique dans les démarches participatives et a pour objectif de montrer que des points de vue opposés sur une même question peuvent co-exister. Dès lors, la controverse participe activement à l'acculturation des participant.e.s en exposant les débats en cours et en montrant que l'élaboration d'une solution pour concilier les différents versants de la controverse ne sera pas évidente à trouver. La controverse varie d'un lieu à l'autre et les experts convoqués répondent aux questions de la salle quand ils sont présents (à Nantes, Paris et Saint-Dié-des-Vosges). On constate que si les positions sont globalement opposées ou du moins pourraient l'être, les différences entre les deux parties tendent à se réduire en situation dans le discours surtout quand les experts sont des scientifiques. En ce sens, la situation d'éloignement de la Réunion a rendu impossible les déplacements. Mais cette difficulté semble s'être faite au profit de l'exercice de la controverse. De fait, en enregistrant des vidéos et en ne permettant pas aux intervenants d'adapter leurs discours *in situ*, les oppositions restent plus solides et l'exercice de la controverse plus opérant. De plus, le format vidéo permet d'explorer deux controverses au lieu d'une seule. Si les débats entre les expert.e.s qui les portent ne permettent pas la réponse de ces derniers et dernières, le temps gagné sur les réponses est réinvesti dans l'exploration d'autres débats.



Figure 71 : Support de la plénière pour la mise en forme de la controverse et de sa réception par les participants
Crédit : Emmanuel Munch

Au final, les différentes étapes suivies depuis le début de cette journée participent à l'acculturation des participant.e.s aux termes du débat, aux enjeux de la problématique telle que le FVM l'a posé au début du FC. On notera que les éléments de restitution affichés sur les murs restent en place jusqu'à la fin du FC et que les participant.e.s ont donc la possibilité de les consulter à tout moment. Selon les besoins d'affichage des étapes suivantes, ils peuvent être déplacés mais restent visibles et disponibles.

Le dernier moment fort et obligatoire pour tous de la journée reste dans la lignée de la journée (acculturation) tout en entamant la phase d'élaboration des propositions. Il s'agit d'abord pour le FVM de préciser en quoi consiste une proposition et ce qu'il attend des participants par la voix d'une des chargées d'études. En l'occurrence, une proposition est une mesure concrète pour demain qui doit donc préciser les objectifs à atteindre pour être sûrs que le but de la proposition soit clair et compréhensibles. Les moyens nécessaires pour y arriver peuvent être évoqués mais sans se limiter. De même, les participant.e.s peuvent préciser qui est ciblé par cette proposition autant comme cibles ou bénéficiaires que comme acteurs à mobiliser.

« Tout ce qui peut agir sur les mobilités liées au travail est considéré comme pertinent ».

Les participant.e.s sont invité.e.s à circuler dans la salle et en dehors pour ce premier exercice qui est individuel. Elles et ils prennent au mot le conseil, sortent de la salle, vont dehors quand le temps le permet, regardent les post-it et autres supports moraux élaborés dans la journée, etc. Les animateurs restent présents pour aider les personnes qui le souhaitent et pour prodiguer des conseils (comme celui d'utiliser des verbes d'action).

Chacun.e fait une ou plusieurs propositions et les présente ensuite aux autres en plénière. A l'issue de cette première étape, la moyenne des propositions réalisées est de 74 (49 propositions à Hell Bourg, 68 à Nantes, 81 à Paris et 97 à Saint-Dié-des-Vosges).

A l'issue de la deuxième journée est prévue la diffusion du film « Tout s'accélère » de Gilles Vernet (2016) que tou.te.s ne resteront pas regarder. Selon les lieux, la projection n'a pas eu le même caractère obligatoire. Ainsi, à Nantes et Paris, cette dernière l'était alors qu'elle était optionnelle à Saint-Dié-des-Vosges. Dans les Vosges, les débats ont globalement fini plus

tard qu'ailleurs et la fatigue de la journée s'est cumulée, pour les plus jeunes, à la fatigue de la veille et à la volonté de regarder des matchs de la Coupe d'Europe de football. Ainsi seules 6 personnes, plutôt des quinquagénaires, restent regarder le film dans son intégralité.

Néanmoins, la projection du film est l'occasion pour le FVM et MP d'effectuer un premier tri des propositions. Elles sont regroupées par thématiques et les « doublons » sont supprimés. C'est à ce stade que le FVM s'était initialement réservé le droit d'ajouter des propositions dont il aurait aimé que les participant.e.s débattent. Néanmoins ce « joker » n'a jamais été activé dans aucun des 4 FC.

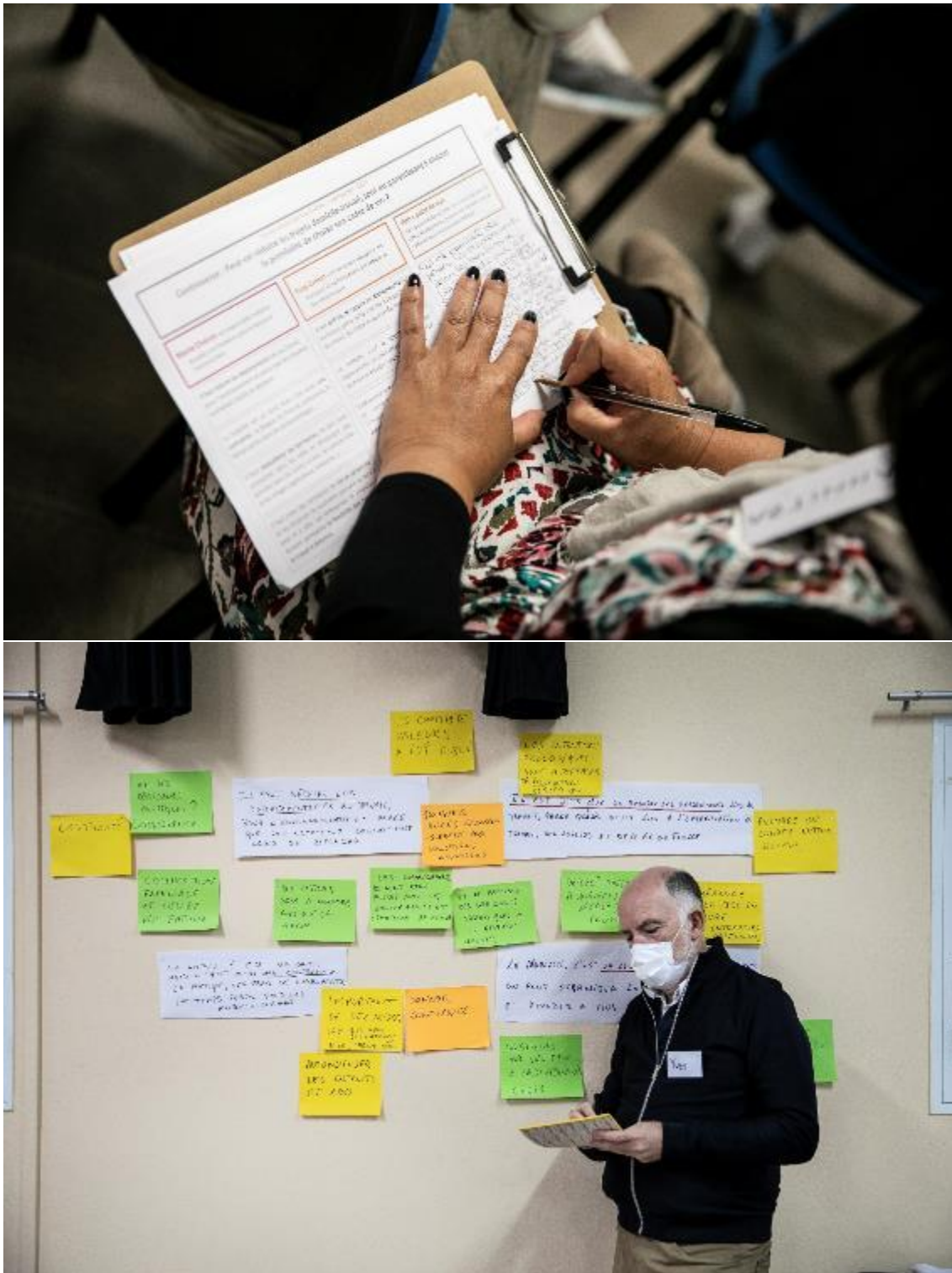


Figure 72 : Exercice des controverses à Hell Bourg
Crédits : Yann Castanier

Troisième jour (jusque 17h) : élaboration et sélection des propositions

Sur la base de la liste des propositions individuelles, commence la dernière journée du FC qui va essentiellement consister à élaborer plus en détails les propositions puis les choisir.

Après un rappel des règles à tous puis au sein de chaque sous-groupe, notamment sur la nécessité de ne pas se censurer par exemple, les participant.e.s (re)prennent connaissance de l'ensemble des propositions réalisées la veille ainsi que du classement effectué. Chacun doit choisir 2 à 3 propositions qu'il souhaite particulièrement poussées, voire débattues, et les élabore avant d'en discuter collectivement. En sortie, chaque groupe doit voter pour les 2 ou 3 propositions qui seront présentées et débattues ensuite en plénière (chacun dispose de plusieurs pastilles de couleur qu'il choisit d'attribuer à une proposition ou une autre. Les propositions ayant obtenu le plus de pastilles sont retenues). A l'issue de la première plénière, une première discussion a lieu sur les propositions retenues (10 à 12), sur l'opportunité de les réunir ou de les scinder quand elles sont larges, etc. A ce stade le FVM intervient plus directement pour donner son avis sur les propositions et leur orchestration. Les propositions sont ensuite travaillées en sous-groupes où elles sont précisées et affinées en détaillant, sur de grandes feuilles A3 (cf. photos ci-après), ce qui doit être mise en place pour que la proposition fonctionne, ses freins, etc. Les sous-groupes travaillent deux propositions à la fois. Une fois faites, les premières formulations des propositions sont amendées ou peuvent être reformulées après débats en plénière (avec des cartons rouges ou verts pour dire et exposer les raisons pour ou contre la proposition débattue) avant de faire l'objet d'une sélection où ne restent que les 5 propositions finales (toujours en attribuant des pastilles). La sélection des propositions est similaire d'une étape à l'autre à savoir qu'elle repose sur l'attribution par tous les participants de pastilles, les propositions ayant le plus de pastilles étant retenues. Elles sont ensuite retravaillées et affinées en sous-groupes. In fine, les 5 propositions font l'objet d'une transmission symbolique au FVM qui aura mandat de porter ces propositions et celles issues des autres sessions sur la scène publique (cf. ci-après pour les 20 propositions issues des FC).

Cette dernière journée est plus courte à mettre en récit mais s'avère soutenue. La contrainte horaire (certains participants ont des trains à prendre ou des obligations personnelles) impose de ne pas déborder ou de coller au programme prévu. La fatigue accumulée et les oppositions entre certain.e.s rendent plus difficiles les échanges. Ainsi, à Saint-Dié-des-Vosges, s'est opéré un effet de coalition entre les plus jeunes de l'échantillon qui sont encore en études universitaires et les plus âgés. Toutes et tous ont des opinions affirmées et s'opposent volontiers. Dans le choix des propositions, certaines bénéficient de l'ensemble des points des plus jeunes qui en ont discuté hors cadres au préalable.



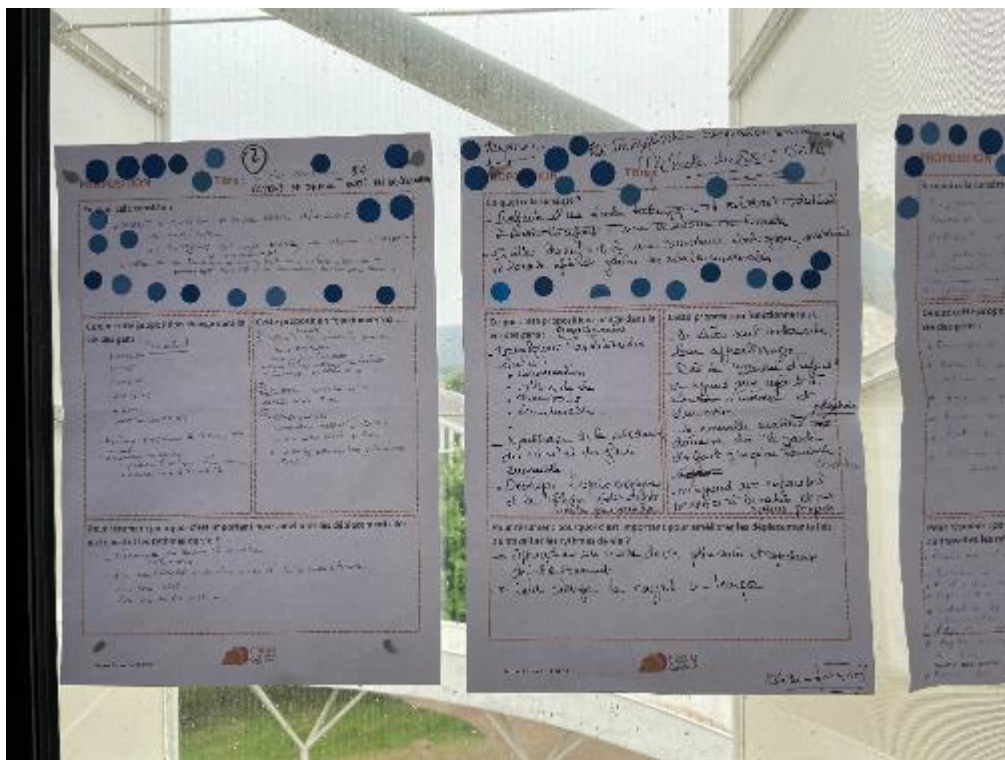


Figure 73 : Travail et choix des propositions
CREDITS : LESLIE BELTON CHEVALLIER

ANNEXE 13 : LES MODALITES D'ANIMATION AU CŒUR DU DEBAT

Au-delà de la sélection d'un échantillon diversifié de participant.e.s qui veille à prendre en compte tous les modes de vie dans tous les territoires, le travail préparatoire des FC a également consisté à débattre largement des modalités d'animation de ces Forums et des thématiques abordées *in situ* à la fois avec des experts et des citoyens. Ainsi, au premier rang des experts, le GIS Démocratie et Participation a largement été sollicité autant dans la constitution du public que dans l'élaboration des règles de fonctionnement.

Pour continuer sur l'opposition avec la CCC, il est à souligner que le FVM s'en distingue autant par la composition de son échantillon de participants ou par sa volonté d'ancrer les débats dans les territoires que par son point de départ ou le mandat qui est fait aux participant.e.s des FC :

« Notre engagement est de porter les propositions que vous allez faire. Après ce que je ne peux pas vous dire c'est si on va réussir. Mais par contre on croit profondément au projet qui sera porté par les citoyens. Et ça ce n'est pas si fréquent, d'autant que vous évoquez d'autres forums citoyens... Mais si on regarde par rapport à la CCC, c'est très différent. La CCC, ce qu'il s'est passé, c'est qu'on a dit aux citoyens : « voilà l'objectif, il faut empêcher que le climat augmente de 2°C et vous, Citoyens, faites-nous des propositions parce qu'on veut que ça marche. » Là, ce n'est pas du tout la même chose. Nous, ce qu'on veut faire c'est que ce soit vous qui définissiez l'objectif. Qu'est-ce qu'on veut poursuivre comme but ? Qu'est-ce qu'on cherche à faire ? et ça c'est vous qui le définissez. Ce n'est pas nous et ce n'est pas le gouvernement. » (FVM à Saint-Dié-des Vosges, lors de la séance de questions liminaires, le 2 juillet 2021).

Le point de départ des FC est donc radicalement différent des mandats donnés à d'autres instances participatives, des plus locales aux plus nationales. Dans ces dispositifs, la question posée est souvent clairement délimitée en amont. Les participant.e.s sont amené.e.s à en débattre et à y répondre de manière claire. Ici, le point de départ semble différent en amont dans la mesure où le FVM pose comme exercice de définir les questions ou les objectifs à poursuivre autant que les moyens ou propositions pour y parvenir en sortir. Nous verrons ce que cette posture initiale produit en sortie du dispositif. Mais cette définition *ex ante* des modalités du débat, en entrée, nous semblait importante à préciser.

De fait, le FVM a réalisé un important travail préparatoire autour de l'animation même des débats. Comment faire dialoguer les gens ? Comment les faire parler de ralentissement et de proximité ? Quelle place laisser aux animateur.ice.s ? Quel

support de communication ou d'information mettre en place ? Toutes ces questions ont fait l'objet de plusieurs focus groupes de 2017 à 2018 avec des citoyens et des experts ainsi que d'un parlement prototype en novembre 2019. Ce travail au long cours sur les modalités d'échanges anime le FVM depuis le début. C'est en tout cas ce qui est restitué dans le récit de Missions Publiques ci-après :

« JF : Ils ont une demande très précise qui n'est pas celle d'aujourd'hui. Ils viennent avec une intuition. [...] Il faudrait une assemblée des modes de vie avec l'idée qu'aujourd'hui les politiques ne sont jamais construites avec les modes de vie réels des habitants, ni les modes de vie projetés notamment par rapport à cette question du ralentissement. Ce serait quoi une délibération qui permette de parler des modes de vie ? Au début on les a accompagnés... qu'est-ce que ça pourrait être. On a d'abord travaillé sur une note de préfiguration, on a fait plusieurs notes de scénario sur ce qu'on a pu voir sur comment la question des modes de vie se pose ou non dans les démarches participatives, par rapport à ce qu'on sait des ingrédients qui font qu'une délibération fonctionne, on leur a fait plusieurs scénarios de déploiement de leur parlement des modes de vie. [...]

JF : Et après ils se sont dit qu'ils allaient prototyper. On va tester plusieurs hypothèses...

YM : Et plusieurs consultants !

[...]

JF : Ils moulinent : « On a envie de tester, c'est quoi le ralentissement pour les gens, ça veut dire quoi la proximité... » En fait ils ont découpé en hypothèses de travail et ils ont mis en place des ateliers citoyens qui ont testé chacun une hypothèse... Ils testaient soit des publics soit des entrées pour savoir ce que ça veut dire pour les gens ... et ils ont fait aussi après ... ils ont aussi testé les bons types matériaux d'information qui ont du sens pour les gens... Là ils sont passés par l'institut de recrutement qui a fait des focus groups pour tester plein de supports différents d'information et voir ceux qui avaient un impact important pour les gens... ça aussi pour eux [le FVM] c'était important ! Ils ont testé des vidéos, des podcasts, des affiches, etc. Ils sont très forts. Ils ont un côté recherche, essai, erreur, on avance, on ajuste. Ils ont envie de tester chaque variable isolément. Avant même le prototype...

[...]

YM : Ils essaient d'avoir complètement stabilisé le protocole et d'avoir les mêmes conditions partout, dans l'idée d'avoir un protocole identique à Nantes ou à La Réunion. » Entretien avec Judith Ferrando et Yves Mathieu de MP, le 2 février 2022.

L'attention méticuleuse portée à tous les détails amènent ainsi le FVM à tester de nombreuses modalités de débat. La place respective des assemblées plénières et des ateliers a ainsi fait l'objet d'un test grandeur nature in situ pendant le prototype (ou répétition générale) qui a eu lieu à Paris. Ce dernier a réuni sur 2 week-ends (séparée par une période de 15 jours) 30 participants. A la différence des FC que nous avons décrits plus hauts, les débats ont essentiellement eu lieu en configuration plénière. L'objectif était de faciliter la discussion entre les participant.e.s, de réduire au maximum l'intervention « extérieure » des animateur.rice.s qui seraient en mesure d'orienter le débat, de le reformuler.

« JF : Entre les ateliers et le prototype, il s'est passé un truc entre tous ces tests-là, le test des matériaux et le prototype. A chaque fois, on avait imaginé des déroulés, des logiques de progression, d'animation. Et puis à un moment donné, ils sont dits qu'ils allaient quand même mettre ça à l'épreuve de chercheurs et de praticien pour voir... ce qui les intéressait, c'était de comprendre l'influence des animateurs sur le groupe ... Bien sûr qu'il y a des formes d'influences Donc on a eu 2 séminaires de travail avec 4 personnes : un chercheur, un praticien plutôt côté militant de la participant, quelqu'un qui a l'idée qu'il faut être beaucoup plus dans l'empowerment et que c'est ça qu'on vise avant d'être dans la production de propositions, un philosophe et puis un militant plutôt France nature environnement quelque chose comme ça ... et qui eux ont poussé, ils ont invité le FVM à pousser beaucoup plus le curseur sur ce qui compte c'est le côté assemblée et agora, donc peu de travail en groupe et beaucoup de travail tous ensemble, ce qui a conduit au prototype que vous avez vu. On était très souvent à 30 tous ensemble. Le FVM a voulu pousser jusqu'au bout cette logique, c'était leur demande.

[...]

JF : L'animateur peut être le vilain qui sans le vouloir distribue les bons et les mauvais points et donc il faut laisser le groupe s'autoréguler et il y a des effets de régulation, d'empowerment surtout sur 2 jours, qui vont se passer. et nous on a dit : « ça peut et ça peut ne pas ».

[...]

JF : Ils ont voulu tester ça. Donc au final on a mis en place un prototype sur lequel on [MP] avait beaucoup de réserves. [...] Il y a une partie des gens qui sont restés en dehors. D'abord c'est très long donc il y a des gens qui se sont ennuyés et puis il y a des gens qui se sont ennuyés, qui n'ont pas pris leur place. Ça a été une prime aux grandes gueules... On était d'accord a posteriori mais ils ont voulu aller jusqu'au bout... » Entretien avec Judith Ferrando et Yves Mathieu de MP, le 2 février 2022.

Au final, les modalités d'animation ont été autant débattues et testées que la sélection des participants. Cet intense travail de préparation donne aux FC organisés par le FVM un statut quelque peu particulier par rapport à d'autres dispositifs plus locaux ou même plus nationaux. Ils tentent d'en différer drastiquement dans les modalités, en tentant de résoudre des limites ou biais qui sont reprochés ou mis en avant dans les dispositifs habituels. Au-delà de leur méthode et de sa préparation, les FC sont également singuliers à un autre titre dans le sens où ils ont mis en place par un acteur privé et non un acteur public. Si ces FC sont au cœur de l'institutionnalisation politique du FVM comme nous avons pu le voir en amont, les propositions qui en sont issues vont aussi être relayées dans l'espace public et médiatique afin que des acteurs privés ou publics s'en emparent et les portent, les mettent en œuvre. Là encore, ce travail de portage des propositions a fait l'objet d'une élaboration poussée et a pu être observé à différentes étapes du dispositif, comme nous allons à présent le détailler.

ANNEXE 14 : LA PHASE AVAL DU DISPOSITIF ET DE SA PREPARATION

Afin de favoriser son institutionnalisation politique et sa volonté de peser sur le débat ou la scène publique, le FVM s'est associé à différents acteurs publics ou privés à même de l'aider, en sortie des FC, à porter, dans la sphère publique, les propositions formulées. Ces acteurs ont été associés dès la phase préparatoire et sont considérés comme un maillon essentiel du dispositif.

Nous allons présenter ces acteurs ou groupes d'acteurs tels qu'ils nous ont été présentés par le FVM ou tels que nous avons pu les rencontrer. Nous avons choisi de reprendre la dénomination du FVM lui-même :

- Les associations
- Les entreprises ou leurs think-tanks
- Les élu.e.s
- Les administrations

Il ne nous a pas été possible de rencontrer les 2 derniers groupes. D'abord, le premier groupe a été relativement fermé car il comporte peu de personnes. Il apparaissait donc difficile pour le FVM d'associer des observateurs supplémentaires avec ces acteurs qui se sont souvent avérés difficiles à mobiliser. Néanmoins certains participants ont pu être révélés lors de la restitution finale : Delphine Batho (députée EELV), Lauriane Rossi (députée LREM) ou encore Olivier Jacquin (sénateur PS). Pour le second groupe, le FVM avait prévu de rencontrer des administrations mais s'est trouvé limité par la difficulté à repérer des interlocuteurs pérennes en leur sein (les fonctionnaires ayant tendance à changer souvent de poste). Au moment où nous terminons le projet, ces acteurs ne semblent plus associés au dispositif ou nous n'avons pas été associés aux débats avec eux.

Pour les associations, le but a été de réunir des associations avec des objets très diversifiés, aux intérêts parfois diamétralement opposés. Ainsi ont participé à ces réunions, les représentant.e.s des associations suivantes : France Handicap, le Secours Catholique, les Amis de la Terre, Rue de l'Avenir, Croix Rouge Mobilités, la Fédération des Usagers de la Bicyclettes, la Fondation pour la Nature et pour l'Homme, 40 millions d'automobilistes, les Motards en colère, l'Automobile Club Association, le Réseau Action Climat, Citiz, APF France Handicap, l'Union Nationale des Associations Familiales.

Si au début du dispositif, les entreprises sont directement visées, le FVM a finalement choisi de cibler les think-tanks qui les représentent ou les guident. Les think-tanks suivants ont été rencontrés ou ont participé à des réunions collectives : le MEDEF, Terra Nova, l'Institut Copernic, l'Institut Rousseau, l'Institut Maigne, l'Institut Jean Jaurès, etc. La liste n'est pas limitative, nous n'avons pas forcément pu tous les rencontrer.

Les acteurs ont été associés dès le début du dispositif. C'était en tout cas l'intention originelle du FVM, sur laquelle MP a par ailleurs insisté comme ils l'énoncent ci-dessous.

« Et nous le point sur lequel on insistait beaucoup. Le gros plafond de verre, ce n'est pas tant de réussir à mener bien la décision. On a une forme d'expérience collective cumulée, chez plein de praticiens. La vraie difficulté c'est comment ça percole la décision. Et ça, ça se prépare d'autant plus si on veut que ce parlement fasse des propositions à contre-courant de ce qui existe. Comment on fait en sorte qu'il y a un terreau favorable côté décideurs publics et privés, puisque c'était ça l'intention du FVM. Sinon c'est un café philo. » Entretien avec Judith Ferrando et Yves Mathieu de MP, le 2 février 2022.

Afin de mobiliser ces acteurs en amont, le FVM a organisé avec eux des échanges et des rencontres régulières, notamment pour leur permettre de les associer à la démarche, de les faire se positionner sur des propositions à venir ou finaliser, et de s'assurer (pour les associations au moins) de leur adhésion et appuis.

L'association avec des acteurs politiques ou privés est présentée comme un point fort du FVM à même de faire advenir les propositions issues des FC. C'est en tout cas de cette façon qu'elle est présentée aux participants des FC pour leur démontrer que l'exercice ne sera pas stérile :

« On a rencontré un certain nombre d'élus nationaux, des parlementaires, des sénateurs, des députés, etc. On a rencontré des gens qui travaillent dans des conseils régionaux, dans des villes, parce qu'ils nous semblaient intéressés par ces questions de mobilité et de modes de vie. Ça fait deux ans qu'on fait ça et on a un groupe d'élus qui est intéressé par ces questions. On va venir leur porter vos propositions. On a aussi dans l'idée que suivant les propositions, on pourra aller voir une collectivité locale particulière et lui dire ce qui a été proposé. Pour lancer le parlement citoyen, on vient de lancer une tribune dans la presse. On peut aussi l'utiliser pour porter vos propositions dans l'espace public. On peut dire aussi qu'on va aller voir une collectivité locale ou une entreprise pour expérimenter vos propositions. Voilà tout ce qu'on va déployer et on pense que ça aura des effets car ce sont des propositions que vous aurez définies vous et pas des propositions au service d'une autre cause que la vôtre. »
(Forum Vies Mobiles, Saint-Dié-des-Vosges, 2 juillet 2021)

Au-delà de ce qui peut sembler un vœux pieux, ces acteurs, au moins les élu.e.s et les associations, ont étroitement été associés à la mise en valeur et en forme des propositions. A la suite des FC, le FVM a fait un important travail de formulation des propositions (cf. Annexe 15), en regroupant les propositions similaires ou en supprimant celles qui semblaient plus difficiles à promouvoir. A la suite de ce travail de reformulation, les propositions ont été discutées d'abord avec les participants puis avec les think-tanks, les associations et enfin les élus lors de la restitution publique du 8 février 2022.

Par la suite, on notera que les propositions n'ont pas réellement été portés par le monde politique. Elles n'ont pas eu l'écho escompté lors de la présidentielle 2022.

ANNEXE 15 : REFORMULATION DES PROPOSITIONS ISSUES DES FC : DE LA SORTIE DES FORUMS (AOUT 2021) A LA RESTITUTION PUBLIQUE (8 FEVRIER 2022)

Les 20 propositions issues des Forums Citoyens

Les propositions détaillées ici correspondent à la façon dont elles ont été formulées et stabilisées à l'issue de chaque FC. Le tableau ci-après précise les titres des 20 propositions retenues tels que formulés par les citoyens.

Nantes	1	Développer des pôles de vie décentralisés en dehors des métropoles
	2	Tenir compte des contraintes des salariés
	3	Développer les transports en commun dans les communes et rendre le transport gratuit, faciliter l'accès [aux transports] sur tout le territoire
	4	Améliorer et développer l'articulation des transports en commun et vélo
	5	Revenu parental
Paris	6	La mobilité pour tous
	7	Améliorer le confort durant les trajets
	8	Renforcer la sécurité dans les transports en commun pour permettre à chacun de les prendre sans crainte
	9	Augmenter les liaisons transversales et adapter les transports aux besoins des usagers
	10	Assurer un service de transport 24h/24
Saint-Dié-des-Vosges	11	Des professionnels à votre porte
	12	Eco-mobilité partagée
	13	Plan national des mobilités accessibles
	14	Développer la participation citoyenne sur les enjeux de mobilité territoriale et liés à la vie active
	15	Sensibilisation aux questions sociétales actuelles, l'école du XXIème siècle, dès la petite enfance, notamment en ce qui concerne les modes de transports

Hell Bourg	16	Plus vite, moins loin, sans stress
	17	Citoyens associés
	18	Création de plateformes d'échanges de transport hors des villes
	19	Titraïn 974
	20	Incitation aux entreprises à l'amélioration des déplacements et des modes de travail de leurs employés

Chacune des propositions a fait l'objet d'un développement plus détaillé (cf. déroulement) et d'une restitution en visioconférence le 20 octobre 2021 aux participants des FC. Toutes et tous n'étaient pas disponibles mais ont pu donner leur retour sur la traduction opérée par le FVM.

Les propositions présentées aux associations (4 novembre 2021 à Paris)

Lors de ces échanges, les propositions des citoyens n'ont pas été détaillées. Le FVM n'a pas repris explicitement les 20 propositions vues ci-dessus mais a renvoyé les participants au site web pour retrouver l'intégralité des propositions. 3 grandes familles de propositions ont été identifiées et ont été formulées de la manière suivante :

- Pouvoir vivre hors des grandes villes : Répondre au désir des citoyens de vivre en plus grande proximité et avec une meilleure qualité de vie, en développant les ressources et services dans les espaces ruraux, les petites villes et les banlieues.
- Apaiser les trajets liés au travail : Repenser les déplacements liés au travail pour réduire le temps que l'on y consacre, leur pénibilité et la pollution qu'ils génèrent.
- Donner plus de pouvoirs aux citoyens : Faciliter les choix de vie et accorder plus de liberté aux citoyens en leur donnant les moyens d'agir collectivement sur l'organisation des mobilités.

Ces familles ou groupes de propositions sont qualifiés de « messages ».

Les propositions débattues avec les associations (4 novembre 2021 à Paris)

En l'occurrence, le FVM a identifié une sélection de 5 propositions à débattre avec les acteurs associatifs :

- 1- Développer les pôles de vie en dehors des métropoles
- 2- Offrir des solutions de transports efficaces et complémentaires en dehors des centres-villes.
- 3- Améliorer et développer l'articulation des transports en commun et du vélo.
- 4- Tenir compte des contraintes des salariés (famille, trajet, fatigue) dans l'organisation du travail
- 5- « Citoyens associés » : développer la participation citoyenne sur les enjeux liés à la vie active, à l'aménagement du territoire et à la mobilité.

Ces 5 propositions ne sont pas explicitement rattachées à une des trois familles précisées ci-avant. Néanmoins, on peut inférer que les deux premières propositions renvoient plutôt à la famille 1 (Pouvoir vivre hors des grandes villes), la cinquième à la famille 3 (Donner plus de pouvoirs aux citoyens).

Les 11 propositions présentées aux think-tank (16 novembre 2021 à Paris)

Dans ce cadre, le FVM reprend le principe des trois grandes familles présentées quelques jours auparavant aux associations. Il détaille ici 11 propositions qui sont explicitement rattachées à l'une des 3 familles et qui ont été sélectionnées par lui. Par ailleurs, le FVM précise le niveau d'avancée de ces propositions dans le débat et l'action publics existants en les distinguant selon 3 degrés croissants de prise en compte et d'application :

- « Le problème est connu et identifié mais ces réponses ne sont pas ou peu portées dans le débat public », ce qu'on peut traduire par le degré 0.
- « Ces réponses et solutions sont portées dans le débat (par des élus, associations, etc.) mais ne sont pas réellement mises en œuvre », ce qui correspond à une prise en compte d'un degré supérieur ou degré 1.
- « Ces solutions sont mises en œuvre, mais de façon partielle et insuffisante, il faut les développer à grande échelle ». On est ici sur le degré ultime de ce qui existe pour le FVM, d'où le degré 2. Il est important de noter que ce degré suppose malgré tout que les propositions fassent l'objet d'une généralisation.

<p>Pouvoir vivre hors des grandes villes</p>	1	<p>Développer des pôles de vie hors des métropoles Multiplier les points d'intérêts économiques et sociaux pour réduire les distances et le temps de trajet, en développant des zones d'attractivité en dehors des métropoles.</p>	<p>Degré 0</p>
	2	<p>Offrir des solutions de transports efficaces et complémentaires en dehors des centres-villes Prendre en compte l'inégalité en matière de mobilité, ne pas se contenter que du centre-ville. Etudier les besoins via les autorités de transports et en mettant en place des conférences citoyennes. Développer les transports en commun dans les communes et le rendre gratuit. Mettre en place un plan d'action au niveau du département pour faire le lien entre les réseaux urbains et le réseau régional, et développer les pistes cyclables, parkings gratuits, zones de covoiturage pour rejoindre les transports en commun.</p>	<p>Degré 0</p>
	3	<p>« Des professionnels à votre porte » : maintenir et organiser les activités artisanales et de services à l'échelle du bassin de vie en milieu rural Valoriser dans le système éducatif l'importance des métiers artisanaux, créer des lieux d'accueil pour les artisans et faire connaître l'offre de services.</p>	<p>Degré 2 Chambres métiers et de l'artisanat, etc.</p>
	4	<p>Inciter les entreprises à améliorer les déplacements et les modes de travail de leurs employés Attribuer une prime ou un avantage fiscal aux entreprises publiques ou privées qui justifient de deux actions collectives pour améliorer les déplacements et les modes de travail de leurs employés : organisation de transports collectifs, espaces de coworking, diagnostic et accompagnement individualisé, etc.</p>	<p>Degré 2 Forfait mobilité durable, PDE</p>
	5	<p>Améliorer et développer l'articulation des transports en commun et du vélo Etablir une continuité simple des différents modes avec le vélo pour aller au travail. Améliorer la capacité d'accès vélo dans les TER et les cars, avoir des parkings vélos sécurisés en gare et près des stations de transports collectifs (métro, bus...), avoir la possibilité de louer un 2ème vélo en gare d'arrivée.</p>	<p>Degré 1 FUB, Vélos&Territoires</p>
	6	<p>« Ecomobilités partagées » : créer un service public national de mobilité partagée Généraliser et améliorer l'offre existante de mobilité partagée à l'échelle nationale, mise à disposition par un service public (collectivités). Offre diverse, adaptable selon les possibilités/ressources locales (voitures électriques, calèches, bateaux, voiture sans permis, ...), mutualisation du parc automobile des administrations et possibilité de mettre à disposition son propre véhicule.</p>	<p>Degré 0</p>
	7	<p>Créer hors des villes des plateformes d'échanges entre voitures et autres transports Mettre en place à la périphérie des grandes villes des « hubs » d'échange de transport où les employés et citoyens déposeront leurs véhicules et iront jusqu'à leurs entreprises via des transports alternatifs. Multiplier les hubs sur le territoire, pour ne pas avoir de gros volumes. Simple, pratique et esthétique : douche, change, toilettes, changes d'enfants.</p>	<p>Degré 2 Parcs relais mais pas de stratégie de planification régionale</p>
<p>Apaiser les trajets liés au travail</p>			

<p>Degré 2 Télétravail, crèches d'entreprises, etc.</p>	<p>Tenir compte des contraintes des salariés (famille, trajet, fatigue) dans l'organisation du travail Inciter les Ressources Humaines à prendre en compte les contraintes des salariés (vie familiale, trajet, fatigue) au moment de l'embauche, de l'entretien annuel et/ou à la demande du salarié. Proposer selon les besoins de chacun : crèches d'entreprise, navettes inter-entreprises, individualisation du temps de travail et du télétravail, ou encore flexibilité horaire.</p>
<p>Degré 1</p>	<p>« Citoyens associés » : développer la participation citoyenne sur les enjeux liés à la vie active, à l'aménagement du territoire et à la mobilité Mettre en place systématiquement dans les institutions (mairies, départements, régions...) des dispositifs de participation citoyenne sur les décisions concernant les déplacements, l'aménagement du territoire et les rythmes de vie liés au travail, qui impactent notre santé et notre qualité de vie. Eviter ainsi la mise en place d'aménagements qui sont basés sur une approche économique sans prise en compte des modes de vie des citoyens, afin d'apporter des réponses adaptées aux problématiques liées aux déplacements des individus à toutes les échelles. « Ce qui est fait sans nous est fait contre nous » (Mandela).</p>
<p>Degré 1 Loi Climat</p>	<p>« L'école du XXIème siècle » : dès la petite enfance, sensibiliser à l'impact écologique de nos choix de vie, de consommation et de déplacement Généraliser la « sensibilisation » à tout l'écosystème lié à l'éducation (écoles, centres de loisirs...) afin d'éveiller les enfants à une conscience écologique, solidaire et locale. Développer l'esprit critique et la réflexion via des débats dès leur plus jeune âge, influencer leur comportement et celui de leurs parents et influencer les pratiques de demain.</p>
<p>Degré 0</p>	<p>Instaurer un revenu parental Octroyer un revenu au parent qui décide de rester à la maison pour s'occuper des enfants : simplification des tâches quotidiennes, moins de stress des trajets et ainsi amélioration de la qualité de la vie de la famille. Prévoir la possibilité d'une alternance, avec un télétravail à temps partiel. Accompagner le parent pour un retour à l'emploi quand l'enfant rentre au collège.</p>

Donner plus de pouvoirs aux citoyens

Les 16 propositions présentées par le FVM lors de la révélation publique du 8 février 2022 (à Paris)

Lors de la révélation publique (et finale dans notre suivi du dispositif), le FVM a dévoilé au public 16 propositions en reprenant le principe des 3 familles actées auparavant (cf. réunion avec les associations). Ces 3 familles gardent la même formulation exacte.

On note aussi que les 11 propositions présentées aux think-tanks sont reprises à l'identique ou presque (certaines sont précisées au moyen d'exemples). Les 5 propositions supplémentaires sont les propositions ayant des champs d'action régionaux, à savoir en Île-de-France ou à La Réunion. Ces dernières n'ont pas été présentées aux think-tanks dont les capacités d'action étaient jugées plus nationales.

Les propositions telles que formulées dans le tableau ci-dessus consistent, de notre point de vue, leur version cristallisée. Ainsi portées à la connaissance publique, elles acquièrent leur existence propre et feront moins l'objet de reformulation. Comment s'est opéré le passage de 20 à 16 propositions ? Dans quelles mesures le FVM a procédé à des reformulations ? Comme précisé dans les documents divers utilisés pour la communication de ces propositions (flyer ou site web), « les descriptions sont directement issues des fiches propositions rédigées par les participants ». On peut néanmoins mettre en exergue que le FVM a opéré un double travail de reformulation.

De fait, dans un premier temps, le travail de reformulation a reposé sur les propositions en elles-mêmes. Le FVM a d'abord rassemblé plusieurs propositions issues des FC pouvant être considérées comme proches. Ainsi les propositions « Citoyens associés » (Hell Bourg) et « Développer la participation citoyenne sur les enjeux liés à la vie active, à l'aménagement du territoire et à la mobilité » (Saint-Dié-des-Vosges) font l'objet d'une proposition commune. De même, les 2 propositions faites à Paris respectivement sur le confort et la sécurité dans les transports collectifs ont également été fusionnées. Dans le même ordre d'idée, 2 propositions semblent avoir disparu : le Plan National des mobilités accessibles (Saint-Dié des Vosges) et « Plus loin, moins vite, moins de stress » (Hell Bourg). Dans les faits, ces propositions ont là aussi été fusionnées avec d'autres. Ainsi la proposition « Plus loin, moins vite, moins de stress » (Hell Bourg) a été rassemblée avec « Développer les pôles de vie décentralisés en dehors des métropoles » (Nantes). Du coup moins l'examen attentif des deux propositions montre que la proposition finale emprunte à ces 2 propositions en reprenant d'abord le titre de la proposition nantaise (en enlevant le qualificatif décentralisé). La proposition relative au Plan National des Mobilités Accessibles (Saint-Dié) a disparu. En reprenant la fiche finale émise au sein du FC de Saint-Dié des Vosges, cette proposition reposait sur l'élaboration d'un plan national pour améliorer les déplacements dans tous les territoires en favorisant les transports collectifs gratuits et en réduisant la part de la voiture. Elle supposait pour réussir d'être coordonnée par des élus et des citoyens, de s'adapter aux territoires en ciblant la proximité aux services. De fait, la proposition ainsi formulée s'avère difficile à mettre en place car articulant des territoires hétérogènes, des acteurs multiples et des éléments déjà pris en compte au sein d'autres propositions. La partie sur la participation citoyenne a néanmoins été réintégrée dans une proposition.

Enfin pour chaque proposition le FVM a procédé à leur écriture et développement en reprenant pour partie les fiches élaborées par les citoyens. On peut noter que de nombreux éléments inscrits dans ces dernières ont été repris. Néanmoins, dans un objectif de communication efficace, plusieurs éléments originaux n'ont pas été repris, notamment pour les propositions rassemblées.

Le second travail de reformulations que nous avons déjà commencé à détailler consiste dans le regroupement des propositions au sein de 3 grandes priorités. De fait, en regardant plus en détails les propositions formulées dans leur version finale, il apparaît que ces priorités ne sont pas disjointes. Certaines propositions classées dans une priorité renvoient dans leurs modalités aux 2 autres priorités. Ainsi, la proposition « offrir des solutions de transport efficace et complémentaire en dehors des centres-villes » renvoie à la priorité « Pouvoir vivre en dehors des grandes villes » tout en faisant mention de la nécessité de conférences citoyennes et la prise en compte des inégalités en la matière, ce qui peut renvoyer également à la priorité « Donner plus de pouvoir aux citoyens ». Dans la même proposition, un ensemble de propositions pour faciliter les déplacements dans les territoires sont également évoqués. Des arguments similaires sur le maillage et sur les connexions entre les réseaux sont également repris dans les propositions qui répondent à la priorité « Apaiser les trajets liés au travail ».

	<p>Developper des pôles de vie hors des métropoles</p> <p>Multiplier les points d'intérêts économiques et sociaux (logements, travail, commerces, services, offre de mobilité douce, associations...) pour réduire les distances et le temps de trajet, en développant des zones d'attractivité en dehors des métropoles (zones rurales et bourgs abandonnés, banlieues...) Y compris dans les territoires d'outre-mer.</p>
<p>Pouvoir vivre hors des grandes villes</p>	<p>Offrir des solutions de transports efficaces et complémentaires en dehors des centres-villes</p> <p>Prendre en compte l'inégalité en matière de mobilité, ne pas se contenter du centre-ville.</p> <p>Étudier les besoins via les autorités de transport et en mettant en place des conférences citoyennes. Développer les transports en commun dans les communes (par exemple, bus plus fréquent et cadencé : 20-30 min) et le rendre gratuit. Mettre en place un plan d'action au niveau du département pour faire le lien entre les réseaux urbains et le réseau régional, et développer les pistes cyclables, parkings gratuits, zones de covoiturage pour rejoindre le réseau de transport en commun.</p>
	<p>« Des professionnels à votre porte » : maintenir et organiser les activités artisanales et de services à l'échelle du bassin de vie en milieu rural</p> <p>Valoriser dans le système éducatif l'importance des métiers artisanaux, créer des lieux d'accueil pour les artisans (regroupement, mutualisation, aide à l'installation) et faire connaître l'offre de services.</p>
	<p>Augmenter les liaisons transversales (transports collectifs et pistes cyclables) entre les banlieues parisiennes et les adapter aux besoins des usagers</p> <p>Mieux répartir l'offre de transport entre les banlieues de petite et grande couronne, parce que beaucoup de gens prennent leur voiture faute de liaisons transversales en transport collectif ou pistes cyclables.</p> <p>Mettre également en place un système de transport à la demande, des parkings relais gratuits et des compartiments pour les bagages et objets encombrants (poussette, matériel pro, transports doux...).</p>

<p>Apaiser les trajets liés au travail</p>	<p>Inciter les entreprises à améliorer les déplacements et les modes de travail de leurs employés Attribuer une prime ou un avantage fiscal aux entreprises publiques ou privées qui justifient de deux actions collectives pour améliorer les déplacements et les modes de travail de leurs employés : organisation de transports collectifs, espaces de coworking, diagnostic et accompagnement individualisé, etc.</p>
	<p>« Ecomobilités partagées » : créer un service public national de mobilité partagée Généraliser et améliorer l'offre existante de mobilité partagée à l'échelle nationale, mise à disposition par un service public (collectivités). Offre diverse, adaptable selon les possibilités/ressources locales (voitures électriques, calèches, bateaux, voiture sans permis, ...), mutualisation du parc automobile des administrations et possibilité de mettre à disposition son propre véhicule.</p>
	<p>Créer hors des villes des plateformes d'échanges entre voitures et autres transports Mettre en place à la périphérie des grandes villes des « hubs » d'échange de transport où les employés et citoyens déposeront leurs véhicules et iront jusqu'à leurs entreprises via des transports alternatifs. Multiplier les hubs sur le territoire, pour ne pas avoir de gros volumes. Simple, pratique et esthétique : douche, change, toilettes, changes d'enfants.</p>
	<p>Améliorer le confort et la sécurité dans les transports en commun franciliens Pour permettre à chacun de prendre les transports en commun sans crainte et encourager plus de monde à les utiliser : rénover le matériel (climatisation, wifi, prises.), créer des campagnes de sensibilisation sur le respect du matériel et les règles de civilité. Mettre en place des agents de sécurité (formés et habilités à interagir) dans chaque station, équiper toutes les lignes de métro et de RER avec des portiques de sécurité, mettre en place des wagons réservés aux femmes sur certains horaires. Bénéfique pour l'économie et les commerces, en redonnant l'image de la ville de Paris.</p>
<p>« Titrain 974 / 2.0 » : créer une ligne ferroviaire littorale à la Réunion Construire un réseau ferroviaire à l'échelle régionale, connecté et sécurisé, utilisant une énergie propre et renouvelable. Grande amplitude horaire, peu cher et interconnexion entre les réseaux (bus, tram, téléphérique).</p>	

<p>Donner plus de pouvoirs aux citoyens</p>	<p>Tenir compte des contraintes des salariés (famille, trajet, fatigue) dans l'organisation du travail Inciter les Ressources Humaines à prendre en compte les contraintes des salariés (vie familiale, trajet, fatigue) au moment de l'embauche, de l'entretien annuel et/ou à la demande du salarié. Proposer selon les besoins de chacun : crèches d'entreprise, navettes inter-entreprises, individualisation du temps de travail et du télétravail, ou encore flexibilité horaire.</p> <p>« Citoyens associés » : développer la participation citoyenne sur les enjeux liés à la vie active, à l'aménagement du territoire et à la mobilité Mettre en place systématiquement dans les institutions (mairies, départements, régions...) des dispositifs de participation citoyenne sur les décisions concernant les déplacements, l'aménagement du territoire et les rythmes de vie liés au travail, qui impactent notre santé et notre qualité de vie. Eviter ainsi la mise en place d'aménagements qui sont basés sur une approche économique sans prise en compte des modes de vie des citoyens, afin d'apporter des réponses adaptées aux problématiques liées aux déplacements des individus à toutes les échelles. « Ce qui est fait sans nous est fait contre nous » (Mandela).</p> <p>« L'école du XXIème siècle » : dès la petite enfance, sensibiliser à l'impact écologique de nos choix de vie, de consommation et de déplacement Généraliser la « sensibilisation » à tout l'écosystème lié à l'éducation (écoles, centres de loisirs.) afin d'éveiller les enfants à une conscience écologique, solidaire et locale. Développer l'esprit critique et la réflexion via des débats dès leur plus jeune âge, influencer leur comportement et celui de leurs parents et influencer les pratiques de demain.</p> <p>Instaurer un revenu parental Octroyer un revenu au parent qui décide de rester à la maison pour s'occuper des enfants : simplification des tâches quotidiennes, moins de stress des trajets et ainsi amélioration de la qualité de la vie de la famille. Prévoir la possibilité d'une alternance, avec un télétravail à temps partiel. Accompagner le parent pour un retour à l'emploi quand l'enfant rentre au collège.</p> <p>« La mobilité pour tous » : améliorer l'accessibilité des transports franciliens pour les personnes ayant des difficultés cognitives ou physiques Accessibilité à la mobilité pour les personnes handicapées, âgées ou encore avec des problèmes cognitifs ou physiques (de mobilité). Consultation des personnes concernées pour s'assurer de l'efficacité des mesures mises en place : application collaborative pour voir les trajets adaptés, possibilité d'une aide durant le voyage, informations vocales et visuelles, wagon pour objets volumineux...</p> <p>Transports 24h/24 en Ile-de-France Pour permettre aux salariés en horaires décalés de circuler plus facilement, remplacer les bus de nuit (bondés, non sécurisés et inconfortables) par des lignes de métro 24h/24. Commencer par un test 22h/24 (de 5h à 3h du matin).</p>

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.

Politiques de Mobilité Durable et Décélération

La vitesse ne fait pas gagner du temps, mais de l'espace. Autrement dit, plus que de faire gagner du temps en termes de mobilité sur des distances parcourues inchangées, la vitesse permettrait surtout d'aller plus loin et d'accéder à plus d'opportunités. De ce fait, plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque potentiellement de temps pour réaliser toutes les activités accessibles. Le sentiment de manque de temps qui habite un nombre croissant de citoyens occidentaux et donc lié de façon contre-intuitive au fait de pouvoir se déplacer toujours plus rapidement, au fait d'accéder à un horizon d'activités toujours plus étendu.

Théoriquement, le désir de décélération des rythmes de vie en vue de retrouver plus de temps pour soi pourrait donc trouver des réponses dans ce que nous nommons des Politiques de Mobilité Durable et de Décélération (PMD²). Ces politiques de décélération auraient, de prime abord, un aspect contraignant puisqu'elles limitent les possibilités de se déplacer tout le temps, partout et très rapidement pour atteindre des activités éloignées. Mais, en contrepartie, elles auraient 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).

- *Penser les modalités d'évaluation qualitatives du bien-être en ville*
- *Concrétiser les problématiques temporelles : former les acteurs locaux à la « chronopolitique »*
- *Pour une politique imbriquée entre vitesse du travail et vitesse des déplacements*
- *La ville conviviale*
- *La ville aux enfants*
- *Rythmes de vie, rythmes de ville et politiques de santé publique*

