



HAL
open science

Synthèse des recommandations pour l'action publique. Politiques de Mobilité Durable et Décélération (PMD²).

Emmanuel Munch

► To cite this version:

Emmanuel Munch. Synthèse des recommandations pour l'action publique. Politiques de Mobilité Durable et Décélération (PMD²). ADEME; Université Gustave Eiffel; LVMT. 2022. hal-04351140

HAL Id: hal-04351140

<https://hal.science/hal-04351140v1>

Submitted on 18 Dec 2023

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.



PMD² : Politiques de mobilité durable et décélération

Nov.
2022



APR Transitions Ecologiques
Economiques et sociales (TEES)

RECOMMANDATIONS POUR L'ACTION PUBLIQUE

Synthèse des principales recommandations pour l'action publique

- Penser les modalités d'évaluation qualitatives du bien-être en ville ;
- Concrétiser les problématiques temporelles : former les acteurs locaux à la « chronopolitique » ;
- Se concentrer sur les activités, personnes et enjeux concrétisant la question des rythmes de vie ;
- Pour une politique imbriquée entre vitesse du travail et vitesse des déplacements ;
- Applications : La ville conviviale ; La ville aux enfants ;
- Rythmes de vie et politiques de santé publique.

Contexte et objectif du projet

La vitesse des déplacements quotidiens (des personnes, des marchandises, des capitaux) a peu été envisagée en France comme un levier d'action pouvant participer à la bifurcation écologique. Au contraire, la question des temporalités des déplacements s'est davantage inscrite dans une volonté d'accroissement de la vitesse, critère à l'aune duquel nombre de projets d'infrastructures sont programmés et évalués. Il est dès lors possible de s'interroger sur les effets de l'accélération des capacités de mobilité sur la qualité de vie. 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. Sur un versant négatif, les effets de l'accélération des mobilités, notamment motorisées, sont notables en termes de mortalité routière et d'étalement urbain. Or, 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. 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 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). Le projet PMD² a ainsi pour objectif principal d'aider à la conception de politiques de mobilité qui intégrerait explicitement cette demande sociale pour la décélération des rythmes de vie.

Ces politiques de décélération pourraient devenir de puissants leviers de bifurcation écologique, tout en esquissant la perspective de futurs modes de vie « désirables » pour les populations. Le projet a été guidé par la principale interrogation suivante : l'aspiration à la décélération pourrait-elle être une nouvelle manière de motiver, de légitimer voire de concevoir des politiques de mobilité durable et ralentie ? Et si oui comment ? Pour y répondre, la réflexion générale se structure autour d'un ensemble de sous-questions, vues, d'une part sous l'angle de la conduite de l'action locale : Comment différentes politiques locales de mobilités et d'aménagement mises en œuvre en Europe prennent en compte la question des rythmes de vie et de déplacement des habitants ? Comment définissent-elles et manipulent-elles la décélération comme outil ou concept à même de produire des politiques de mobilité durable ? Comment se concrétisent-elles ? Et d'autre part, sous l'angle des désirs exprimés par les ménages : Comment les citoyens expriment-ils ce désir de décélération ou de ralentissement ? Comment est-il débattu ? Tel qu'il est exprimé, comment peut-il être mobilisé par les acteurs publics ?

Sur le plan scientifique, le projet associe deux champs de réflexions : 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 socioéconomie des transports et de la sociologie du temps, on trouve quelques chercheurs qui interrogent 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 ».

En termes de méthode, dans un premier volet, le projet questionne 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, en explorant les *Cittàslow*, les Bureaux des Temps et les Grandes Villes Ralenties (où la circulation est limitée à 30km/h). Dans un second volet, il analyse de quelles manières ces aspirations peuvent amener les citoyens.ne.s à co-construire des politiques de mobilité durable, en observant de manière directe et documentée un « parlement citoyen » liant la question des mobilités à l'aspiration à des modes de vie plus en proximité et ralentis.

Principaux enseignements

La décélération dans la conception et la décision des politiques de mobilité durable

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 (entre 1200 et 21 000 habitants), déconnectées des pôles urbains**. *Cittàslow* affiche une pensée assez partagée d'un **développement local s'appuyant plutôt sur les ressources présentes sur le territoire que sur une amélioration de la connexion avec les grandes villes**.

Que cela soit au travers de la notion de lenteur ou de bien-vivre, les *Cittàslow* enquêtées conçoivent toutes leur adhésion au label, comme la marque de fabrique d'un « développement endogène » de leur commune, et comme un outil de marketing territorial et de mise en avant de la qualité de vie dans leur commune.

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 exigé par le label au moment de leur adhésion. Être *Cittàslow* est donc un état de fait plus que le fruit d'une quelconque politique de mobilité ou d'aménagement construite à dessein. En termes d'action locale, ce « positionnement passif » peut s'interpréter comme faisant partie intégrante de la **philosophie Cittàslow** : faire du neuf avec de l'ancien, en n'engageant pas 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**, 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. 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 développements**, les *Cittàslow* favorisent, de fait, la proximité spatiale et temporelle (synchronisation) entre les populations résidentes.

L'ensemble de ces résultats invitent à se demander si, en parallèle des intérêts liés au marketing territorial, être *Cittàslow*, a-t-il un intérêt pour les populations qui y vivent ? Et si oui, lequel ? D'après notre enquête dans les *Cittàslow* italiennes, la décélération des rythmes de vie va de pair, ou plutôt est motivée, par une recherche de convivialité. La convivialité, le temps pris pour échanger pourrait bien être une entrée pour réduire la quantité d'activités réalisée au quotidien et permettre aux individus de décélérer. Toutefois, 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.

Les Grandes villes ralenties : apaiser plutôt que ralentir ? Tensions et antagonismes entre différents modèles d'aménagement

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 et les modes de vie associés. Par ailleurs, les collectivités situent surtout leur politique de « ralentissement » dans une dimension techniciste de l'aménagement du territoire. Suite aux enquêtes menées auprès de techniciens et d'élus de collectivités qui, en 2022, ont limité ou projettent de limiter (pour les villes allemandes) à 30km/h la vitesse maximale de circulation dans toute leur agglomération, deux enseignements sont tirés :

D'une part, la **justification du ralentissement des vitesses en ville est rendue possible par la possibilité de mesurer quantitativement différents effets positifs** (sécurité, moindre pollutions atmosphérique et 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 et faibles pertes de temps). Les **arguments qualitatifs** qui pourraient avoir trait à un apaisement des rythmes de vie sont assez **peu mobilisés** dans le discours - ou plutôt le calcul - de légitimation du ralentissement. Il s'agit d'arguments liés à une meilleure qualité de vie, à la protection des populations fragilisées ou défavorisées par la vitesse (cyclistes, piétons, enfants, personnes âgées), et à la convivialité, (relation de proximité, de voisinage). Plus largement, 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. A notre connaissance, la politique de chrono-aménagement à Grenoble, aujourd'hui à l'arrêt, 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).

D'autre part, il existe un ensemble de **positions différentielles qui nourrissent les tensions et les antagonismes sur le thème du ralentissement**. D'abord, 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** », ou à la **conception renouvelée des modes de vie urbains et des mobilités**, soutenue par les disciplines des sciences sociales. Cette distinction s'est observée selon les positions occupées : responsables en place dans la direction des transports et de la voirie versus responsables dans des directions qui s'occupent de l'aménagement des espaces publics, plus pensés

pour les interactions sociales. Il reste que cette distinction tend à s'estomper dans la culture « aménageuse ». Ensuite, les politiques de ralentissement sont défendues ou contestées en fonction de « **l'intérêt personnel** » ou de « **l'utilité immédiate** » retirés par certains groupes d'acteurs. Concernant la légitimité du 30 km/h, 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 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 interprétables en termes de part de marché sont observables : si la voiture roule moins vite, elle devient moins attrayante et donc moins vendue. Inversement, si les bus roulent plus vite que les voitures, cela fera de nouveaux clients potentiels pour le transporteur, etc. Enfin, au niveau des usagers de l'espace public et des transports, et sans qu'ils ne soient nécessairement rassemblés en groupes d'intérêt, **certaines catégories de populations défendent, ou à l'inverse contestent plus la mesure que d'autres**. Ces catégories de population ont une pratique des espaces de circulation qui se trouve(ra)it fortement impactée par le ralentissement. 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. 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.

Les Bureaux des temps : l'illusion du temps choisi

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). Les Bureaux des Temps (BdT) ne cherchent pas directement à favoriser la transition écologique ou la décélération des rythmes de vie.

Leur mission 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. Pourtant, notre rapport souligne 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, 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 » pour les populations. 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. De plus, 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 n'est pas envisageable d'imposer de nouvelles contraintes temporelles et encore moins une décélération forcée aux individus.

Par ailleurs, **les BdT estiment que la décélération des rythmes de vie ne peut pas relever de l'ordre du politique**. Au sein des BdT enquêtés, **le désir de ralentissement est un souhait qui relève de la gestion de la vie personnelle, d'un rapport intime au temps**. 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, comment les seules marges de manœuvre supplémentaires données aux individus pourraient suffire pour se dégager d'agendas mécaniquement toujours plus cadencés ? 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.

Pour les BdT, 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. A partir de ce constat, certains 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 ? Néanmoins, au nom de l'intérêt général, ne pourrait-on attendre des BdT qu'ils soulèvent quelques questions : 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 ? Face à ces inconnus, plusieurs responsables de BdT 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 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, 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. 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.

De la mise en débat citoyenne de la décélération à l'élaboration de propositions politiques

Les Forums Citoyens (FC) que nous avons observés sont des instances de délibérations citoyennes, sur 4 territoires, créées et imaginées par le Forum Vies Mobiles (FVM). Ils 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. Lorsqu'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 agent actif 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.

Globalement, **les propositions renvoient à un apaisement des circulations et moins à un ralentissement des rythmes de vie.** Ce constat tient peut-être moins au processus en lui-même qu'à la complexité d'une notion protéiforme et difficile à mettre en œuvre ou à faire émerger. Dans la continuité des constats opérés à propos de l'analyse de politiques que nous avons pu rattacher à la décélération, ce résultat est à lier avec une difficulté conceptuelle et opérationnelle à prendre en compte, à débattre des temps et des rythmes de vies. Néanmoins, de ces observations, plusieurs pistes et perspectives peuvent être effectués pour élaborer des politiques considérant la décélération des modes de vie dans la perspective de mobilités ou déplacements plus durables (convivialité, place des enfants...).

Recommandations

Les recommandations 1 et 2 rassemblent un ensemble de recommandations conceptuelles qui indiquent comment il est possible d'opérationnaliser et de concrétiser la problématique des rythmes de vie en ville. Les recommandations inscrites dans le 3^{ème} axe décrivent de façon concrète quelles « solutions » et actions peuvent être envisagées pour construire des Politiques de Mobilités Durables et Ralenties.

1- Concrétiser les problématiques temporelles : penser des modalités d'évaluation qualitatives du bien-être en ville

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.

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 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. ? Si les modalités d'évaluation ne peuvent rendre compte de ces bienfaits qualitatifs du ralentissement, ce dernier restera 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.** 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 ?

2- Concrétiser les problématiques temporelles : former les acteurs locaux à la « chronopolitique »

Les inégalités face à l'usage des temps et aux degrés d'(in)satisfaction associés supposent 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.

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, Edouard Gardella 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. ». 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 » 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 soit formé 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 Sustainability 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.

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

A partir des croisements issus des enquêtes réalisées dans les CittaSlow, les villes étant passé 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. 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 au ralentissement :

- **Pour une politique imbriquée entre vitesse du travail et vitesse des déplacements**

La question du travail et de la productivité n'a jamais été mis en rapport avec le sujet de la décélération des rythmes de vie et des vitesses de déplacement. Certes, plusieurs enquêt.e.s mentionnaient l'importance « théorique » de la relation existant entre temps, déplacement et travail, mais d'aucun ne pouvait prétendre à la prise en compte de cette relation dans leur politique locale.

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. **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**. 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. 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 du travail**. Des changements dans la structure des déplacements appellent automatiquement des changements dans la structure de l'organisation du 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. **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**.

➤ 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. **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, sont aussi des villes plus inclusives**, et plus orientées vers des populations pour qui l'espace public n'était pas prioritairement pensé. 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. 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. Les modèles de la ville conviviale rendent concrète et plus « opérationnelle » la fabrique de Politiques de Mobilité Durable et Ralentie.

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. 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. Elle permet sans doute de s'occuper, de se soucier de ceux qui jusque lors 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.

➤ La ville aux enfants

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.

Plus que des 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 tou.te.s.

➤ Rythmes de vie et politiques de santé publique

Dans une dynamique d'accélération des rythmes de vie, la problématique ne mérite-t-elle pas 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.

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. Pourtant ces temps d'échanges s'amenuisent aussi.

Plus globalement **une chronopolitique de ralentissement en ville** méritent donc certainement d'être pensée comme une politique favorable à la **chronobiologie des populations**. 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 importe. C'est avoir suffisamment de temps et cela passe contre intuitivement et entre autres par des vitesses modérées qui « empêchent » de consommer toujours plus temps pour de nouvelles opportunités.

Penser des Politiques de Mobilité Durable et de Décélération c'est donc aussi proposer de transiter vers la sobriété écologique en passant par des objectifs de sobriété rythmique. A partir de quel niveau les effets positifs de la vitesse sont plus que contrebalancées par ses effets néfastes ? Comment définir collectivement et démocratiquement ou se situe le bon niveau de vitesse ?

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

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

Appel à projet de recherche : **Transitions Ecologiques,
Economiques et Sociales**

Nom du projet : PMD2

Projet de recherche coordonné par : Leslie Belton
Chevallier

Equipe de recherche : Emmanuel Munch, Leslie Belton
Chevallier, Gwendal Simon

Coordination technique - ADEME : Anaïs Rocci

Direction/Service : Direction exécutive Prospective et
Recherche

Date de démarrage (Durée) : 2019 (36 mois)

Partenaire(s) et Acteur(s) impliqué(s) :

Territoire(s) concerné(s) : France, Italie, Allemagne,
Espagne

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. L122-4) 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'œuvre 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.



www.ademe.fr

