



HAL
open science

Ralentir pour gagner du temps

Emmanuel Munch, Léa Zachariou

► **To cite this version:**

Emmanuel Munch, Léa Zachariou. Ralentir pour gagner du temps. Urbanisme, 2021, Se déplacer, décarboner, ralentir, 419, pp.57-59. halshs-03156972

HAL Id: halshs-03156972

<https://shs.hal.science/halshs-03156972>

Submitted on 9 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

/ Ralentir pour gagner du temps

La vitesse a été longtemps associée à une amélioration de la performance des mobilités. La remise en cause de ce paradigme interroge la notion de « perte » et de « gain » de temps.

Par Emmanuel Munch, chargé de recherche, et Léa Zachariou, doctorante, université Gustave-Eiffel

En 2015, le Forum Vies Mobiles, avec l'appui de l'ObsoCo, a lancé une enquête internationale sur les aspirations des citoyens vis-à-vis de leurs futurs modes de vie¹. 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. Ces désirs invitent à s'interroger sur les pratiques de mobilité qui pourraient les accompagner. Vivre à un rythme moins effréné demande de repenser notre rapport à la vitesse de nos déplacements. Ces doléances réclament que nous questionnions l'émergence d'un nouveau paradigme. Car, aujourd'hui, en économie des transports, la vitesse est toujours associée à la performance des mobilités et à la supposée satisfaction des usagers.

À l'heure actuelle, les questions liées au rythme de vie et de déplacement sont en grande partie dépolitisées et sous-théorisées. Pourtant, n'est-il pas légitime de se demander s'il est toujours souhaitable d'aller plus vite, partout, tout le temps ? C'est en ce sens que nous nous posons la question d'un nouveau paradigme de la lenteur.

Lorsque la remise en question des bienfaits de la vitesse est apparue, au début des années 1970, il s'agissait d'un discours quasiment révolutionnaire n'ayant que très peu de place dans l'idéologie dominante. Aujourd'hui, des perspectives de mobilité laissant plus volontiers la place au ralentissement font appel à des représentations plus en phase avec les aspirations et les pratiques

des populations. Si le paradigme de la lenteur n'est sans doute pas nouveau, de plus en plus d'acteurs se reconnaissent dans ce dernier.

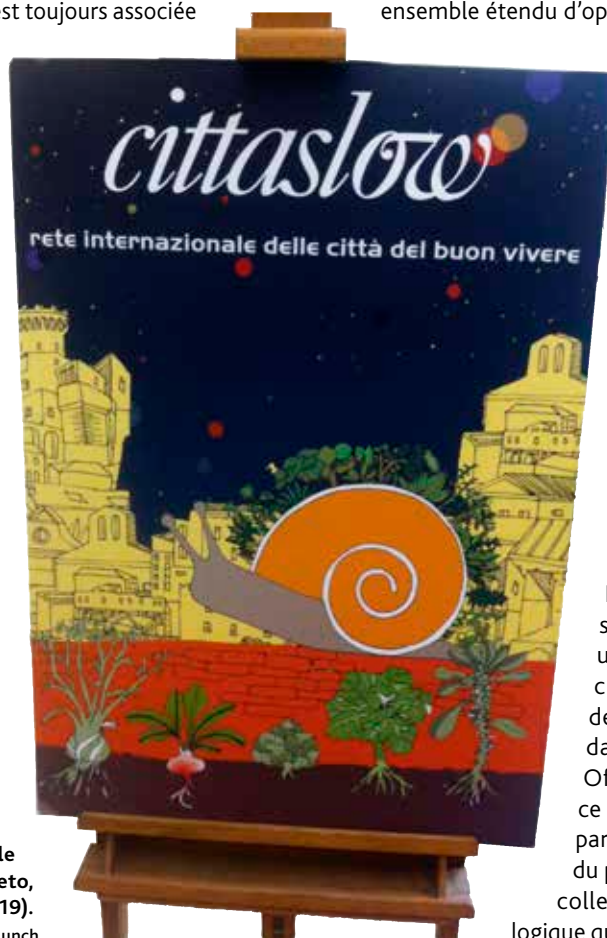
LA VITESSE : ÉCONOMISER DU TEMPS POUR PROFITER D'OPPORTUNITÉS ?

La représentation habituelle que nous nous faisons des transports et des mobilités repose sur la croyance envers les bienfaits de la vitesse. Elle reste adossée à une valeur positive, proche de l'idéal de liberté : plus nous nous déplaçons rapidement, plus nous gagnons du temps et plus nous pouvons accéder à un ensemble étendu d'opportunités réparties dans l'espace.

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 Ile-de-France, la valeur d'une heure de déplacement correspond au salaire horaire médian en 2013, soit 12,60 euros². 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.

L'économie des transports pré-suppose donc que les individus ont une préférence pour la vitesse et cherchent à minimiser leur durée de déplacement afin de consacrer davantage de temps au travail. Offert à l'individu par l'accélération, ce supplément d'utilité se traduirait par l'accroissement de la productivité, du profit et de la croissance à l'échelle collective. C'est en tout cas cette

logique qui sous-tend les investissements ■■■



Affiche promotionnelle du réseau Cittaslow (Orvieto, 4 novembre 2019).

Photo: Emmanuel Munch

■■■ gouvernementaux en matière de mobilité, comme le précise le rapport Boiteux I³ de 2001 : « *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.* »

Pourtant, dès 1973, alors qu'éclate la crise pétrolière et que la société de consommation se heurte à ses premières limites, Ivan Illich⁴ démontre que les progrès de la vitesse peuvent générer des effets contre-productifs. À défaut de faire « gagner » du temps aux individus et à la collectivité, les déplacements rapides, à partir d'un certain niveau de vitesse (au-delà de 25 km/h⁵), feraient perdre du temps, de l'argent et donc de l'utilité à l'ensemble de la société ! Inopportune, la vitesse ?

DES EFFETS CONTRE-PRODUCTIFS ET PARADOXAUX

Depuis les premières observations de la Banque mondiale⁶, on sait que la vitesse ne fait pas gagner du temps, mais de l'espace. Premièrement, le gain d'accessibilité, permis par l'augmentation des vitesses de déplacement, accroît le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de déplacements effectués. Victime de son « succès », la vitesse a tendance à accentuer l'occupation et la saturation des réseaux de transport. *Via* les congestions plus volumineuses qu'il induit mécaniquement à terme⁷, le développement d'infrastructures rapides est générateur de perte de temps.

Deuxièmement, l'accélération des modalités de déplacement mène à une saturation des agendas des individus : « *Plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps* », avançait Ivan Illich dans *Énergie et Équité*⁸. L'accélération des rythmes de vie dont se plaignent les citadins résulte de l'accroissement du nombre et de la diversité des activités réalisées au cours d'une journée. Or, la multiplication du nombre d'activités est sous-tendue par la possibilité d'accéder aisément à un ensemble d'opportunités, c'est-à-dire par le fait de pouvoir, entre autres, se déplacer rapidement. Il existerait un lien paradoxal entre la vitesse avec laquelle les populations accèdent à diverses activités et le sentiment de manque de temps qui en découle.

Cette utilisation de la vitesse tournée vers la « maximisation des opportunités » ne saurait être simplement expliquée par une disposition innée de *l'homo œconomicus*. Si la vitesse engendre le sentiment de manquer de temps, c'est la conséquence d'une construction sociale héritée des sociétés occidentales, urbaines et capitalistes ; le fruit de prescriptions normatives qui, d'un côté, font du gaspillage ou de la non-utilisation du temps l'un des plus graves péchés et qui, de l'autre côté, valorisent l'utilisation la plus besogneuse, la plus productive du temps.

« *On ne peut pas résoudre un problème, disait Albert Einstein, avec le même mode de pensée que celui qui l'a généré*⁹. » 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.

Le rapport idéalisé que nous entretenons avec la vitesse serait-il en train de se déconstruire ?

PRATIQUES ET POLITIQUES DE MOBILITÉ RALENTIE

En 2020, il est sans doute plus valorisé de faire ses courses chez les commerçants de quartier que d'aller dans un centre commercial

éloigné. Dans la même logique, partir en vacances non loin de sa zone de résidence, voire rester chez soi, devient positivement connoté. Par ailleurs, jadis réservées aux « bohèmes », le succès des vacances en itinérance à faible allure (marche, vélo, barque) témoigne de l'actualité des formes de déplacement ralenties¹⁰. Enfin, dans le domaine des déplacements domicile-travail, les arbitrages effectués par les individus flexibles tendent à montrer qu'ils préfèrent un temps de transport légèrement rallongé, dès lors qu'il permet de bénéficier de plus de confort et de possibilités d'activités à bord¹¹.

S'il s'agit d'être prudent quant aux raisons de ce phénomène, la dernière enquête nationale sur les déplacements des ménages, l'enquête Mobilité des personnes (2018-2019) atteste de ce constat. Elle met à jour une augmentation des temps consacrés à se déplacer au quotidien, en parallèle d'une stagnation, voire d'une légère diminution des distances parcourues en local¹². Pour la première fois dans l'histoire des enquêtes nationales, nous assisterions en moyenne à un ralentissement des déplacements des Français.

Ce renversement observé dans les pratiques pose la question de l'intégration du paradigme de la lenteur dans les politiques d'aménagement et de mobilité. Du point de vue des politiques de mobilité, il est frappant de constater que l'une des premières mesures de relance du premier post-confinement a consisté à remettre sur les rails les trains de nuit, un an après leur démantèlement. En offrant le sommeil, en libérant de la vitesse et de la productivité, n'y aurait-il pas ici l'exemple d'un transport qui fait vraiment gagner du temps ? En sus du temps de transport, la recherche de ralentissement peut également correspondre à des

objectifs de réappropriation de l'ensemble des temps de la vie quotidienne. Cela s'observe dans les mouvements *slow*, notamment *Cittàslow*. Le réseau *Cittàslow*¹³ a été construit en 1999 en Italie, sur les mêmes bases que le label *Slow Food*. Pour être labellisées *Cittàslow*, les villes doivent être peuplées de moins de

50 000 habitants et respecter certains critères. Concrètement, adhérer au label implique l'éloignement des voitures du centre-ville, un développement des transports alternatifs, des rues piétonnes, la suppression de places de parking, l'augmentation du nombre de terrasses de cafés, de bancs, la favorisation des circuits courts, la revitalisation du centre, la présence d'espaces verts et de loisirs, un étalement urbain réduit, le développement des commerces de proximité¹⁴. Les mouvements *slow* peuvent être compris comme une résistance politique au diktat des temps rationalisés et accélérés, causés par la mondialisation et l'urbanisation. En reprenant les grandes lignes de la philosophie *Slow Food*, les *slow cities* clament que : « *La lenteur est [...] une sorte de manifeste qui s'oppose au système de valeurs dominant et réaffirme l'importance d'autres dimensions de la vie au-delà du travail et de la productivité*¹⁵. »

Pour les acteurs du *slow*, l'intérêt ne réside pas uniquement dans le fait de ralentir, mais bien dans les perspectives que ouvre ce ralentissement pour se réapproprier les temps autrement qu'en termes économiques. Les enquêtes que nous avons menées dans les *Cittàslow* italiennes montrent que la lenteur est recherchée précisément pour permettre des relations de proximité, mais surtout pour favoriser la convivialité. Par conséquent, si les déplacements rapides sont problématiques parce qu'ils génèrent le sentiment de manquer de temps, alors les réponses se logent probablement dans la construction de villes plus conviviales. « *Conviviale est la société où l'homme contrôle l'outil*¹⁶ », écrivait

Illich. En permettant à l'homme de contrôler la vitesse, les *Cittàslow* n'appliqueraient-elles pas ce précepte ?

À partir du moment où la vitesse n'offre pas la garantie d'une économie en temps, la mise en mouvement frénétique de morceaux de vie circulant comme des centimes d'existence perd de son sens non seulement pour les individus qui la subissent, mais aussi pour ceux qui la conçoivent. 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 surindustrialisés¹⁷, le paradigme de la lenteur nous invite à accorder de l'importance à la qualité plus qu'à la quantité. Il demande de rompre avec le principe d'utilité supérieure de l'argent et de la croissance. Pour autant, il n'est pas une injonction à l'inertie ou à l'immobilisme. Plus qu'une recherche de lenteur, il entraîne une remise en question de l'usage de la vitesse et de la notion de productivité. Il soulève des interrogations importantes et jusque lors peu débattues sur les notions même de « gains » ou de « pertes » de temps.

Où se situent les gains 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 temps¹⁸ ? 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 ? / Emmanuel Munch et Léa Zachariou

① Boris Descarrega et Philippe Moati, *Modes de vie et mobilité. Une approche par les aspirations. Phase quantitative*, rapport de recherche, Forum Vies Mobiles, ObSoCo, Paris, 2016. <http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/weZAhOGZm8OtAjj>

② Émile Quinet, *Évaluation 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

③ Marcel Boiteux, *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, rapport pour le Commissariat général au Plan, rapporteur Luc

Baumstark, Paris, La Documentation française, 2001. <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/014000434/0000.pdf>.

④ Ivan Illich (1926-2002) était un penseur original, souvent classé en dehors des canons des sciences sociales. Ni sociologue, ni philosophe, parfois qualifié de pamphlétaire, il était une figure importante de l'écologie politique et de la critique de la société industrielle. Sa notoriété fut très grande à la fin des années 1970. Elle a ensuite beaucoup décliné. Pourtant, ses analyses demeurent pertinentes dans les sociétés où la croissance économique plafonne. De son œuvre, on retient généralement le concept de « contre-productivité » des modes de production industriel : au-delà d'un certain niveau de croissance, la médecine rend malade plus qu'elle ne guérit (*Némésis médicale*, 1974), les transports rapides font perdre plus de temps qu'ils n'en font gagner (*Énergie et Équité*, 1976), l'école déforme plus qu'elle n'éduque (*Une société sans école*, 1970).

⑤ Jean-Pierre Dupuy, « À la recherche du temps gagné. Annexe d'Énergie et Équité », dans *Œuvres complètes* (Ivan Illich), Volume 1, Fayard, Paris, [2003], 1976.

⑥ Yacov Zahavi, "The unified mechanism of travel (UMOT) model", *World Bank Staff Working Paper*, n° 230, 1976.

⑦ Gilles Duranton et Matthew A. Turner, "The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities", *American Economic Review*, 101(6), p. 2616-52, 2011. <https://doi.org/10.1257/aer.101.6.2616>.

⑧ Ivan Illich, *Énergie et Équité*, dans *Œuvres complètes*, Volume 1, Fayard, Paris, [2003] 1976, p. 402.

⑨ Citation dans : André Bellon et Anne-Cécile Robert, « La V^e République en coma politique », *Le Monde diplomatique*, n° 793, avril 2020, p. 1.

⑩ Rodolphe Christin, *Manuel de l'antitourisme*, Canada, Montréal, Éco-société, 2017.

⑪ Luke Haywood & Martin Koning, "The Distribution of Crowding Costs in Public Transport: New Evidence from Paris", *Transportation Research*, "Part A: Policy and Practice 77", juillet 2015, p. 182-201. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.04.005>

⑫ Ces résultats sont issus des premiers traitements exploratoires réalisés par le ministère de la Transition écologique.

⑬ www.cittaslow.org

⑭ Sandra Mallet, *Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable*, rapport de recherche pour le Puca, 2014, p. 40.

⑮ Sophie Chapelle, « Cittàslow, des villes où il fait bon vivre », *Urbanisme*, n° 381, 2011, p. 25-32.

⑯ Ivan Illich, *La Convivialité*, dans *Œuvres complètes*, volume 1, Fayard, Paris, [2003] 1976, p. 456.

⑰ Plutôt que de parler de pays sous-développés, Illich parle à contrario de pays « surindustrialisés ». Pour le penseur autrichien, un pays est surindustrialisé lorsque sa vie sociale est dominée par l'industrie du transport qui détermine les privilèges de classe, accentue la pénurie de temps, enchaîne les gens à des réseaux et à des horaires.

⑱ Pour plus de détails sur l'utilisation (contre-)productive de la vitesse, on pourra également se référer à l'ouvrage de Jean-Pierre Dupuy, *Valeur sociale et encombrement du temps*, CNRS, Paris, 1975.



Affiche publicitaire pour une société de crédit (Italie, Bologne, 8 février 2020). Photo: Emmanuel Munch