

LA VILLE LENTE, QUELLE DEMANDE SOCIALE ?

JOURNÉES MARC WIEL 2018

ANIMATION | Conférence

Décembre 2018



AVANT-PROPOS



La présente publication reprend le contenu de l'intervention de Corentin Le Martelot, chargé d'étude mobilité à l'ADEUPa, réalisée le 13 novembre 2018 lors des journées Marc Wiel. Le programme de ces deux jours d'échange est repris en page suivante.

Ces journées organisées par l'Institut de Géoarchitecture de Brest mettent en débat les questions de mobilité. Elles portent le nom de Marc Wiel (1940-2014), directeur de l'agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa) de 1981 à 2001. Il a produit de nombreux ouvrages de référence sur la mobilité et constamment animé les débats sur ce sujet. Il avait contribué à la création de ces journées brestoises. Le projet qui les anime, le choix des thèmes, le choix des participants (universitaires, responsables des collectivités territoriales, acteurs du transport, élus) doivent aussi à son parcours et à son exemple.

Ces journées s'adressent aux étudiants, enseignants-chercheurs et professionnels de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Elles proposent une présentation et une mise en discussion de recherches sur la mobilité, mais aussi de travaux et d'expériences des acteurs territoriaux. L'ensemble des présentations offre une approche et une problématisation territoriale de la mobilité locale.

High tech et low tech, voilà résumé le programme de l'édition 2018. Entre l'utopie techniciste des véhicules autonomes urbains et celle romantique d'une ville lente et apaisée, deux conceptions de la ville future semblent s'opposer. Pour l'écologie industrielle, il s'agit d'organiser la mobilité le plus rationnellement possible ; mais le véhicule autonome en donnera-t-il l'occasion ? Pour l'écologie politique, il s'agit de repenser et réguler la mobilité ; mais l'organisation de la lenteur offre-t-elle seulement l'opportunité de remettre en cause la dépendance automobile ? Aux limites respectives de ces courants de pensées, ne faut-il pas penser le territoire comme le lieu possible d'une hybridation ?

Journées Marc Wiel 2018

Utopie techniciste, utopie romantique

12 novembre

Jean-Pierre Orfeuil

Professeur émérite en aménagement de l'espace et urbanisme

Le véhicule autonome et la ville : questions vives et enjeux

Sylvie Landrière

Forum Vies Mobiles, Think Tank de la SNCF

Quelle acceptation sociale du véhicule autonome ?

Adrián P. Gómez Mañas

Doctorant en aménagement de l'espace et urbanisme, UMR Géographie-Cités

Anticipation du véhicule autonome et production urbaine

Régis Coat

Entrepreneur, directeur associé d'EXID

Véhicule autonome, ville et aménagement du territoire

Étudiants M2 AUDE

2060 : urbanisation et mobilité dans le pays de Brest trois scénarios prospectifs

Yves Crozet

Professeur émérite en économie, Université de Lyon

Hyper mobilité et politiques publiques : Changer d'époque ?

13 novembre

Corentin Le Martelot

Chargé d'étude mobilité à l'Agence d'urbanisme Brest - Bretagne

La ville lente, quelle demande sociale ?

Cyrille Genre-Grandpierre

Professeur de géographie, Université d'Avignon et des pays de Vaucluse - UMR Espace

Quelle possibilité pour une ville lente mais accessible ?

Maya Vitorge

Urbaniste qualifiée OPQU - Ingénieure des arts et manufacture

Cheffe de projet développement des territoires, région sud - PACA

& Gabriel Jourdan

Urbaniste qualifié OPQU

Chargé d'études mobilité / territoires - Agence d'urbanisme de la Région Grenobloise

Retour sur Grenoble : négocier la lenteur

Caroline Gallez

Directrice de recherche à l'IFSTTAR - LVMT

De la lenteur à l'accessibilité : réflexions à l'usage de la planification urbaine et territoriale

La ville lente, quelle demande sociale ?

Vous avez dit ville lente ?

Ces deux journées, consacrées au véhicule autonome et à la ville lente s'intitulaient: "utopie techniciste, utopie romantique". Pour cette seconde journée dédiée à la ville lente, on se situe donc du côté du romantisme. On peut comprendre le rapprochement, car en évoquant la lenteur, on pense à la rêverie, la flânerie, la contemplation, à un retour vers la nature.

On s'écarte pourtant de cette première impression après quelques recherches sur les définitions associés cette notion :

- Manque de vivacité (Larousse)
- Manque de rapidité d'une personne ou d'un animal (CNRTL, CNRS)
- Difficulté, peine à imaginer, à concevoir (Wiktionnaire)

En jetant un œil sur les synonymes, on s'éloigne encore un peu plus du romantisme :

- nonchalant, paresseux, indolent, mou, apathique, inerte, labin...

On sent bien que le terme n'est pas univoque. Alors parlons de ville lente en essayant de ne pas être trop lent.

Est-ce que la lenteur répond ou pourrait répondre à une demande sociale ? Plutôt que de prétendre apporter une réponse catégorique à cette interrogation, on peut examiner les liens entre la lenteur et la ville et tenter de les éclairer sous plusieurs angles. On reviendra ensuite sur l'origine de l'aspiration actuelle, plus ou moins partagée, à un "ralentissement". On verra enfin comment cette aspiration



Septembre 2014. Vingtième anniversaire du Pont de l'Iroise

se traduit au niveau local et comment elle s'appréhende au travers de l'activité de l'Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne, bien que ce thème n'ait pas fait l'objet de demandes explicites ou d'études approfondies ces dernières années.

Si on s'arrête quelques instants sur ce cliché du pont de l'Iroise, on y voit, sinon une aspiration à la lenteur, au moins une belle illustration. Un jour ordinaire 50 000 véhicules le traversent dans les 2 sens à 90 km/h. Mais ce jour de septembre 2014, pendant quelques heures, le pont est rendu aux piétons pendant quelques heures à l'occasion des 20 ans de sa construction. Entre vitesse et lenteur, la frontière est poreuse. La question posée ne recouvre pas seulement la vitesse nominale de tel ou tel mode de déplacement.

L'expression "ville lente" apparaît en Italie dans les années 90 où naît le mouvement Slow Food. Il s'agit à la fois d'une réaction

au développement rapide des fast-food et de la revendication d'un mode de vie méditerranéen où "on prend le temps de vivre". Le "slow" va rapidement déborder du domaine de l'alimentation. Le réseau CittàSlow est créé en 1999. La traduction officielle n'est d'ailleurs pas "villes lentes" mais "cités du bien-vivre". Le réseau regroupe aujourd'hui 252 villes dans 30 pays. Pour y adhérer, elles doivent satisfaire à un cahier des charges qui reflète une acception large du terme de lenteur :

- multiplication des zones piétonnes, des pistes cyclables et des réseaux de TC
- rénovation de bâtiments anciens
- création d'événements culturels locaux
- mise en valeur du patrimoine historique
- commercialisation de produits locaux
- préservation des coutumes

Le label permet aux villes adhérentes de valoriser un certain art de vivre. Le développement du réseau laisse entendre que l'idée de lenteur, d'ancrage territorial, Se promener dans les rayons d'une librairie est une autre manière d'observer cette tendance. On trouve parmi des publications récentes, le "slow food", le "slow business", "slow management", ou encore des applications plus surprenantes comme le "slow cosmétique", "slow parenting", "slow sex", "apologie du slow". Alimentation, travail, famille, sexualité : la lenteur est déclinée à travers tous les domaines de la vie courante.

Le "slow" s'inscrit en négatif du "fast". Sa valorisation peut être interprétée comme une réaction au sentiment que "tout va trop vite" ou que "tout s'accélère". La "cittàslow" semble se présenter en creux de la "fast city", la métropole des flux organisée par et pour la vitesse.

Ralentir, une réaction à l'accélération

Pour comprendre l'actualité de cette question de vitesse (qui est une qualité qui peut être lente ou rapide), revenons sur le concept d'accélération tel qu'il a été décrit par Hartmut Rosa, sociologue et philosophe allemand contemporain. Il scinde le phénomène en 3 parties : l'accélération technique, l'accélération du changement social et l'accélération du rythme de vie.

L'accélération technique en est la façade la plus évidente. C'est l'accélération intentionnelle d'un processus pour réaliser une action : faire un calcul, transmettre une information ou réaliser un trajet par exemple. La durée du trajet entre Londres et New York a été divisée par 60 entre 1850 et 2018, passant de 3 semaines en bateau à voile à 8 heures en avion.

L'accélération du changement social désigne l'évolution de plus en plus rapide des normes sociales et des structures. Dans le domaine du travail, le métier se transmettait de génération en génération à l'ère pré-industrielle. Entre 1850 et 1970, on gardait la plupart du temps le même métier

toute sa vie mais ce n'était pas forcément le même que ses parents. Aujourd'hui, il est fréquent de changer d'activité au cours de sa vie professionnelle, parfois dans des domaines très différents. On pourrait aussi citer la diversification des formes de conjugalité : mariage, concubinage, parentèles recomposées, couples ne cohabitant pas...

L'accélération du rythme de vie est la facette la plus mal vécue du phénomène. Grâce à l'accélération technique, le temps devrait devenir abondant, puisqu'il faut moins de temps qu'avant pour réaliser la même quantité d'actions : répondre à un message, parcourir 10 km, laver son linge...

Dans le même temps, le temps de vie moyen d'un français est passé de 500 000 à 700 000 heures depuis le début du XXème siècle, on ne passe plus que 60 000 heures à travailler contre 200 000. Si on résumait une vie à une journée de 24 heures, on passerait moins de 3 heures à travailler, 10 heures à dormir et 4 heures 30 à se divertir.

Pourtant malgré l'accélération technique et un emploi du temps qui semble s'être allégé, c'est plutôt une « pénurie de temps » qui est perçue. Notre rythme de vie a augmenté plus rapidement que l'accélération technique, qui ne se fait pas « toutes choses égales par ailleurs ». Avec les mails, les réseaux sociaux, les sms, on envoie plus de messages qu'avant. On se change et on lave plus fréquemment son linge grâce à la machine à laver. La voiture, en augmentant de manière considérable les vitesses de déplacement, ne nous a pas permis de passer moins de temps à nous déplacer mais d'aller plus loin.

Face à cela, une aspiration au ralentissement est perçue à travers différentes études. Le Forum Vies Mobiles a mené une étude qualitative dans six pays différents (France, Allemagne, Espagne, Etats-Unis, Turquie, Japon). Selon ses conclusions, « une idée-force, que l'on retrouve dans l'ensemble des pays étudiés, est la volonté de ralentir son rythme de vie ». 74% des répondants jugent le rythme de vie dans la société actuelle trop rapide (80% en France, Allemagne, Espagne et Etats-Unis).

Cette aspiration s'articule autour de trois grandes familles de désirs :

- La volonté de redistribuer son temps : avoir plus de temps pour soi, plus de temps à accorder à ses proches et pour redécouvrir son environnement.

- Répartir différemment son emploi du temps professionnel, même si « le temps de travail apparaît comme le principal frein à cette utopie du ralentissement ».

- Réaliser des arbitrages dans les activités du quotidien : passer moins de temps dans les transports, changer de mentalité, maîtriser le rôle des nouvelles technologies dans la vie quotidienne.

Des traductions locales paradoxales

Les traductions locales de cette aspiration ne sont pas toujours évidentes. A lire les titres de la presse locale, la tendance est plutôt à la promotion de la grande vitesse à longue distance, celle du train et de l'avion. A l'inverse, les évolutions récentes tendant vers un ralentissement ou une limitation de la vitesse des déplacements ne suscitent pas une franche adhésion.

Les dynamiques locales laissent pourtant entrevoir un champ d'application certain à une réflexion sur la vitesse dans l'Ouest breton. L'engorgement progressif des principaux axes routiers en heure de pointe rappellent certaines réflexions menées par d'autres agences d'urbanisme sur les vitesses (le "chronoaménagement" à Grenoble, les Grandes Allées Métropolitaines à Bordeaux).

Le vieillissement de la population (en 2050, 1 finistérien sur 3 aura plus de 65 ans) nous amène à repenser la cohabitation des allures et à reconsidérer l'importance de la marche, déterminant de santé important pour les seniors.

Mais la « ville lente » est de toute évidence rarement formulée en ces termes par les membres de l'ADEUPa. L'expression n'est pas passée dans le langage courant, même si l'on peut retrouver certains de ces attributs, à travers d'autres formules plus courantes comme la "ville durable" ou la "ville de demain". Plusieurs raisons peuvent l'expliquer.

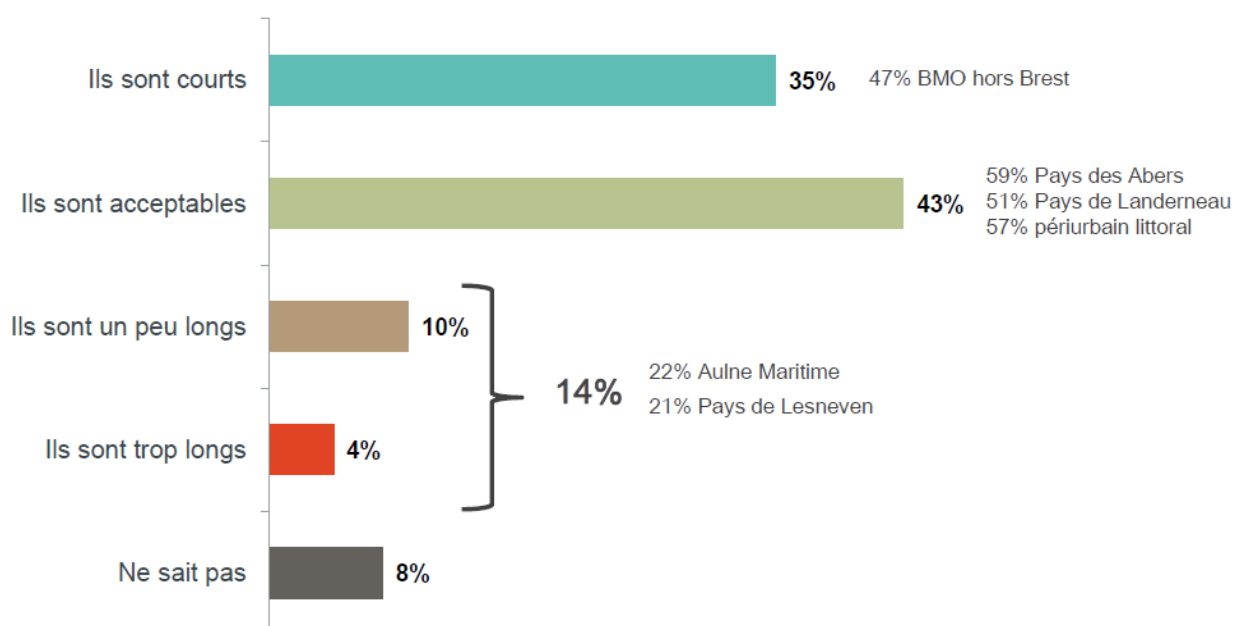
L'idée, exprimée telle quelle, n'est pas ou peu porteuse dans une région pour laquelle l'éloignement des grands centres de décision et des grands axes de circulation a été longtemps considérée comme problématique. Le Plan de développement de la Bretagne signé le 9 octobre 1968 consacrait 800 millions de francs aux les routes, sur un budget total de 1 500 millions. L'importance accordée à l'infrastructure rapide est résumée par le rapport de Jacques Ferret, commissaire à la rénovation rurale en 1968 : « (...) l'action prioritaire entre toutes, celle qui aura le plus grande efficacité économique et le plus grand effet multiplicateur [...] consiste à donner à cette région les moyens

modernes de communications qui la désinsulariseront et la rapprocheront des grands marchés français et européens. Comme tous les retards ne peuvent être comblés en même temps, l'accent est mis ici sur les équipements routiers dont l'effet d'entraînement sur tous les secteurs de la vie économique et sociale apparaît capital. Handicap énorme pour tous les secteurs économiques de l'Ouest, l'éloignement résulte moins aujourd'hui des distances elles-mêmes que du temps et des coûts, donc des infrastructures ».

L'absence de grande métropole engorgée peut expliquer un besoin de lenteur moins intense qu'ailleurs. Les nuisances du « tout rapide » n'atteignent pas encore un niveau qui les rendent insupportable, la congestion aux abords des agglomérations de l'ouest breton étant encore limitée. Lors d'une enquête sur les actifs quarantennaires du Pays de Brest menée en 2014, seuls 14% des personnes interrogées jugeaient leurs déplacements « un peu longs » ou « trop longs ».

« Comment jugez-vous vos temps de déplacements au cours d'une semaine ordinaire ? »

Base : Ensemble des répondants (1 201)



Source : Avoir 40 ans dans le Pays de Brest, ADEUPa, TMO, 2014

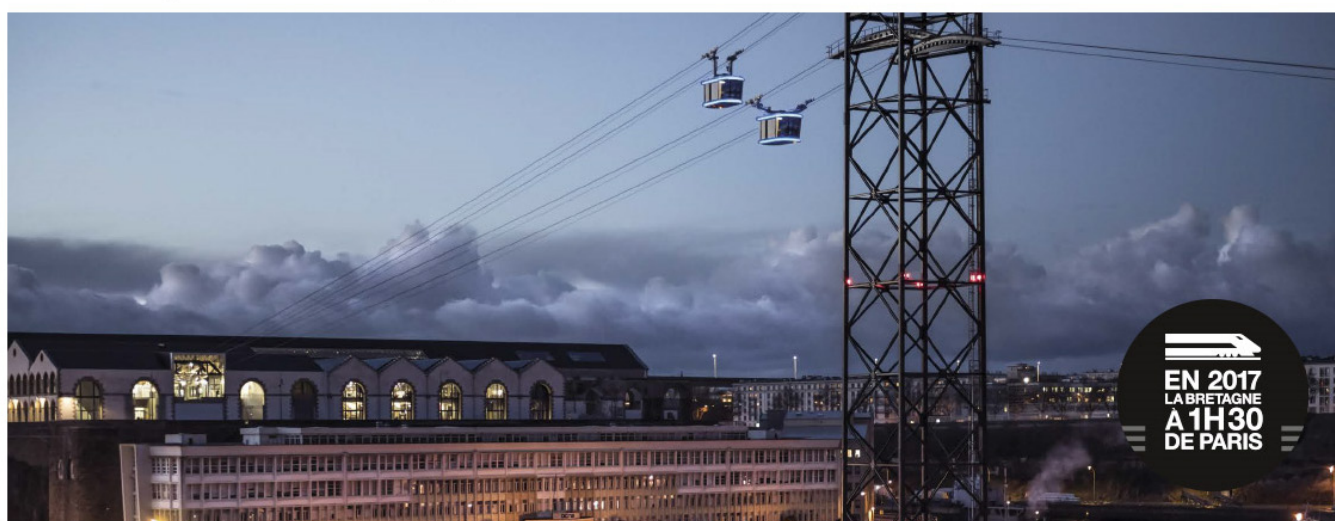
Pour autant, certains attributs de la ville lente sont parfois plébiscités. La liste de projets proposés dans le cadre du budget participatif de la ville de Brest (octobre 2018) rappelle même le cahier des charges du réseau Cittaslow : création de jardins, aménagement de liaisons cyclables et piétonnes, organisation d'un festival de graffiti, végétalisations de murs...

On observe également une certaine valorisation de l'idée de lenteur dans certains domaines, comme le marketing territorial par exemple. La campagne de communication « Bretagne, passez à l'ouest » en est un parfait exemple. Elle a accompagné l'arrivée du TGV à Rennes (juillet 2017) pour faire la promotion d'un mode de vie sain, éloigné des nuisances généralement associées à la vie en région parisienne : pollution, congestion, rythmes

de vie ingérable, snobisme... Ainsi, dans un même but (promouvoir l'image de la Bretagne), on mobilise à la fois la grande vitesse (le TGV, 300 km/h) et la lenteur (le téléphérique, 10km/h). Plus que la rapidité ou que la lenteur, c'est ici le différentiel de vitesses qui est utilisé pour produire un message percutant, qui n'est pas sans rappeler un ancien slogan publicitaire du TGV : « prenez le temps d'aller vite ».

ici aussi, on regarde les gens de haut

BRETAGNE ^{BE}
PASSEZ À L'OUËST



passezalouest.bzh

On l'a vu, la lenteur permet de contrebalancer le dogme « toujours plus vite », qui ne semble pas favoriser le bien-être général et peu souhaitable dans un contexte de transition écologique. Mais la rapidité n'est-elle pas aussi une qualité recherchée? Quitter le règne du rapide pour celui du lent ne paraît pas une opération gagnante, car on peut

légitimement désirer l'accélération de certains processus : l'attente d'un résultat médical, la lenteur de démarches administratives, la vitesse d'intervention de services d'urgence... Tout le monde n'a pas besoin de la même vitesse partout, à tous moments. Concrétiser cette réflexion nécessite de la faire atterrir, de la confronter au territoire. La proximité,

l'accessibilité sont des notions qui permettent d'articuler efficacement ces deux dimensions, spatiale et temporelle.

Yves Crozet nous disait hier soir : « les individus sont confrontés à la rareté du temps, les pouvoirs publics sont confrontés à la rareté de l'espace ». On pourrait y ajouter que le travail de l'urbaniste est de se confronter aux deux.

LA VILLE LENTE, QUELLE DEMANDE SOCIALE ?
JOURNÉES MARC WIEL 2018

Direction de la publication
Benjamin Grebot

Maquette et mise en page
Timothée Douy

Crédits photographiques
Ivan Breton - Brest métropole (couverture, p.4)
Région Bretagne (p.7)

Contact
contact@adeupa-brest.fr

Dépôt légal
3^e trimestre 2018

Réf
18-181



AGENCE D'URBANISME DE BREST - BRETAGNE

Siège

18 rue Jean-Jaurès - 29200 BREST

Antenne Costarmoricaine

4 place du Guesclin - 22000 SAINT-BRIEUC

Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr