

Vite, ralentissons !

Maxime Huré

Ouvrage recensé : Tom Dubois, Christophe Gay, Vincent Kaufmann et Sylvie Landriève, *Pour en finir avec la vitesse*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2021, 152 p.

Auteur d'un plaidoyer contre le régime de vitesse auquel notre société moderne s'est convertie, le think tank Forum Vies Mobiles entend peser dans les débats de la campagne des élections présidentielles en mobilisant ses activités de recherche pour faire passer des messages politiques.

« Vite, ralentissons ! » Cette injonction antinomique pourrait résumer le livre écrit par Tom Dubois, Christophe Gay, Vincent Kaufmann et Sylvie Landriève du Forum Vies Mobiles, *think tank* promouvant la décarbonation des mobilités. L'ouvrage intitulé *Pour en finir avec la vitesse* questionne les effets de l'accélération des vitesses de déplacement sur nos modes de vie contemporains en proposant une réflexion stimulante et engagée sur les enjeux de la vitesse au regard de l'actualité contemporaine. L'enjeu premier est de savoir si notre régime de vitesse actuel est compatible avec les objectifs de la transition écologique, en particulier avec les engagements pris par les gouvernements pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Rappelons qu'en 2019, les transports représentaient 31 % des émissions de GES en France¹. La thèse soutenue est, d'une part, que la vitesse qui caractérise les mobilités individuelles contribue au changement climatique, génère de la pollution et produit des inégalités sociales, de genre et entre les territoires. D'autre part, les évolutions technologiques vers des mobilités décarbonées (électrification du parc automobile, révolution numérique, etc.) ne permettront pas de produire des effets suffisamment probants pour engager une véritable transition écologique. Il faudrait donc aussi s'attaquer à la vitesse. L'originalité de l'ouvrage est de réinterroger un objet, la vitesse, à l'aune des transformations récentes de la société et des aspirations des citoyens. Ce choix permet de sortir du fétichisme des objets techniques (automobile, avion, TGV, trottinette électrique, etc.) et de s'interroger sur les représentations et les imaginaires de cette vitesse.

La conversion à la vitesse

Le livre, synthétique et très accessible, retrace d'abord l'évolution historique des vitesses de déplacement des individus depuis la révolution industrielle et leurs impacts sur l'organisation sociale et territoriale de notre société. Sans surprise, le rôle du développement et de la démocratisation de l'automobile dans le processus d'augmentation des vitesses a permis aux individus de parcourir des distances toujours plus grandes dans leurs déplacements quotidiens. « On parcourt aujourd'hui en France 60 kilomètres par jour contre 4 kilomètres avant la révolution industrielle » (p. 20). Le livre prend appui sur de nombreuses recherches consacrées aux mobilités individuelles, en particulier sur les grands mobiles² (Ravalet *et al.* 2015) et les études statistiques

¹ Sans compter les déplacements en avion des Français à l'international. Voir le rapport annuel 2021 du Haut Conseil pour le climat : <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/rapport-annuel-2021-renforcer-lattenuation-engager-ladaptation>.

réalisées par l'Observatoire société et consommation (OBSOCO), un partenaire du Forum Vies Mobiles. Le constat présenté est le suivant :

La mobilité réversible, c'est-à-dire se déplacer vite, loin, souvent et revenir à son point de départ aisément, est ainsi devenue une valeur centrale de nos sociétés et un nouveau régime de vitesse s'est établi, entre 4 et 40 kilomètres par heure en moyenne en ville selon que l'on marche ou que l'on utilise sa voiture, entre 60 et 130 kilomètres par heure en dehors des villes, en train ou en voiture et entre 200 et 900 kilomètres par heure pour passer d'une métropole à une autre en train ou en avion (p. 7).

Ce constat pourrait être perçu comme une évolution positive attribuée à la modernité de notre civilisation. Sauf que cette modernité apparente est ici questionnée, car elle transforme radicalement nos modes de vie, pour le meilleur, mais surtout pour le pire. D'une certaine manière, les propos développés dans cet ouvrage partagent le constat du sociologue Hartmut Rosa (2010) démontrant l'« accélération » du fonctionnement de notre société et ses conséquences négatives sur la vie quotidienne des individus et des organisations.

L'ouvrage revient ensuite sur les principaux facteurs d'accroissement des vitesses de déplacement, notamment le rôle structurant du travail et son organisation, celui des modes de vie, renvoyant à des arbitrages individuels et, enfin, celui des politiques publiques qui accompagnent ce mouvement. Les liens entre la vitesse et le système économique sont particulièrement bien analysés car la mobilité, contingente aux activités de nombreuses entreprises (livraisons, distribution de courrier, commerce international, etc.), structure des secteurs industriels entiers (automobile, transports collectifs, aviation, etc.) et représente une injonction sociale dans les critères de réussite d'une carrière professionnelle pour de nombreux salariés. La vitesse permet ainsi de rendre compte des relations entre mobilité et capitalisme (Huré 2017). Par ailleurs, la localisation des entreprises influence très largement les mobilités quotidiennes des salariés et constitue un levier d'aménagement important pour réduire les temps de parcours des individus. Sur ce point, les auteurs proposent d'intégrer le temps consacré aux déplacements des salariés pour se rendre sur le lieu de leur activité dans le temps de travail rémunéré.

Une vitesse des déplacements au cœur des dysfonctionnements de notre société

Par la suite, les auteurs s'attachent à déconstruire « les maux de la vitesse », c'est-à-dire les implications négatives engendrées par la mobilité réversible et l'accélération des vitesses. Outre la pollution et les émissions de GES, les vitesses accompagnent et nourrissent les inégalités sociales. L'« hyper-mobilité » (Crozet 2016) est avant tout l'apanage des plus riches et les vitesses de déplacement sont directement corrélées aux niveaux de revenu des individus, en particulier concernant les déplacements pour le travail : « plus on est dans une position sociale élevée du point de vue du diplôme et des revenus, plus on se déplace rapidement, on passe de 40 kilomètres par heure à 64 kilomètres par heure ! Cette vitesse permet notamment aux plus riches de parcourir plus de kilomètres et aux plus diplômés de passer moins de temps à se déplacer » (p. 62). La mobilité des plus riches émet également plus de GES. Cette situation ne manque pas de créer de nombreuses inégalités sociales. Il faut ainsi rappeler que la mobilité engendre nécessairement, par effet miroir, des situations d'immobilités (Latour 2009), comme l'immobilité d'un conjoint devant s'occuper des enfants – le plus souvent les femmes – pendant que le second réalise des trajets lointains nécessitant de passer une ou plusieurs nuits à l'extérieur du domicile principal. Les mobilités les plus rapides sont aussi celles suscitant le plus de violences symboliques, entre la vitesse des passagers d'un avion traversant la Méditerranée et celle des migrants entassés sur des radeaux de fortune quelques centaines de mètres plus bas, essayant, à leurs risques et périls, de réaliser la même traversée. Ces inégalités se traduisent à l'échelle individuelle en agissant directement sur la santé des individus : stress, épuisement pour les grands mobiles ; temps de parcours allongé et accidentologie plus

² Dans le livre, la grande mobilité est définie comme des formes de « mobilités rapides, fréquentes et lointaines liées au travail » (p. 40).

important pour de nombreuses personnes dépendantes de l'automobile dans les territoires peu denses ; « sédentarité généralisée ».

Le rôle joué par l'automobile, l'aviation ou encore le numérique dans l'augmentation des vitesses est abondamment discuté. L'argumentation s'appuie sur de nombreux chiffres faisant état de l'opinion publique relative à la vitesse et aux modes de vie à partir de sources principalement élaborées par le Forum Vies Mobiles et l'OBSOCO. Si ces dernières témoignent d'aspirations à ralentir et de désirs de proximité, les représentations valorisant la vitesse semblent encore dominantes dans notre société : l'attachement à des loisirs de courses (automobile, moto, cyclisme) ne faiblit pas, tout comme celui de la vitesse associée à la culture de l'automobile (Flonneau 2008). On pourrait également mentionner la vitesse émancipatrice, telle que décrite par Maurice Leblanc au sujet de la bicyclette et des femmes à la fin du XIX^e siècle (Leblanc 1898), ou l'accès à l'automobile pour les jeunes aujourd'hui, même si cette aspiration semble diminuer dans les grandes villes (Vincent-Geslin *et al.* 2017). Le livre aurait pu davantage s'intéresser au rôle du TGV, dont l'acronyme (Train à Grande Vitesse) est pourtant constitutif du régime de vitesse contemporain. Ce moindre développement pourrait se justifier au regard de l'impact moins important des déplacements ferroviaires en matière d'émission de GES, en comparaison à d'autres modes de déplacement (automobile, aviation), même s'il faudrait aussi prendre en compte l'impact de la production des infrastructures et l'utilisation de certains matériaux dans le bilan écologique global du système ferroviaire. En revanche, le rôle joué par le TGV dans l'imaginaire politique et industriel du régime de vitesse actuel est indéniable. Les auteurs auraient pu rappeler les débats qui entourent la priorité accordée en France au TGV et ses conséquences, en particulier sur le financement des petites lignes ferroviaires moins rapides et l'entretien du réseau. On pourrait ici mentionner la première phrase du site internet français de Cittaslow, le réseau international des villes du bien vivre, promouvant la lenteur en matière d'aménagement et d'art de vivre : « Au pays du TGV, parler de lenteur est une provocation³ ».

Ralentir ou l'éloge de la lenteur

Le livre est également une invitation à se projeter dans l'avenir. Il esquisse dans une dernière partie un scénario de prospective avec des propositions concrètes s'adressant aux décideurs politiques. C'est là que la chronologie de l'ouvrage s'accélère et permet au lecteur de se projeter à l'aune de 2050. Il est proposé de rationner de façon égalitaire les déplacements en attribuant une « carte carbone » (p. 124) à chaque habitant⁴. Il est également question d'en finir avec le « zonage fonctionnaliste qui séparait les activités, travail/habitation/commerces/loisirs » (p. 126) en assurant davantage de mixité. Il s'agit encore de conditionner l'implantation des entreprises à l'existence de réseaux de transports alternatifs aux déplacements carbonés. Selon les auteurs, ces propositions pourraient s'appliquer dès maintenant, en particulier l'abaissement des vitesses maximales sur autoroute à 90 kilomètres par heure. Ainsi, si le régime de vitesse contemporain a mis plus de deux siècles à se constituer, les changements radicaux permettant « de sortir définitivement la vitesse des déplacements des imaginaires » (p. 136) sont proposés par les auteurs à l'échelle des vingt-cinq prochaines années.

Mais les signaux en faveur d'un ralentissement (non subi) restent faibles, et les questionnements formulés par Milan Kundera dans son œuvre magistrale *La Lenteur* sont toujours d'actualité et pourraient s'appliquer à la mobilité : « pourquoi le plaisir de la lenteur a-t-il disparu ? » (Kundera 1995, p. 11-12). En refermant l'ouvrage, le lecteur ressort avec un double sentiment : d'abord l'optimisme, car la crise sanitaire a montré que nous pouvions remettre en question, de manière radicale, le régime de vitesse contemporain attaché aux mobilités, en générant toutefois d'autres problèmes (d'approvisionnement, de lien social, etc.) ; ensuite une certaine perplexité quant à

³ Voir la page d'accueil du site français de l'association Cittaslow : <https://cittaslow.fr>.

⁴ La mesure fait référence à un projet de recherche du Forum Vies Mobiles intitulé « Rationner les déplacements carbonés : une alternative d'avenir à la taxe carbone ? ».

l'efficacité de pouvoir réellement lutter contre la vitesse, car cette dernière reste un objet relativement abstrait pour les politiques publiques. Est-ce une manière détournée de s'attaquer à des objets (automobile, aviation) ou des pratiques (tourisme international) constitutifs du régime de vitesse ? On ne sait pas vraiment dire si les signaux faibles et les propositions présentés dans cet ouvrage, dans le contexte épidémique actuel, permettront d'accélérer le ralentissement ou de ralentir l'accélération dans nos modes de vie contemporains.

Bibliographie

- Crozet, Y. 2016. *Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ?*, Paris : Economica.
- Flonneau, M. 2008. *Les Cultures du volant. XX^e-XXI^e siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris : Autrement.
- Huré, M. 2017. *Les Mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, Paris : Publications de la Sorbonne.
- Kundera, M. 1995. *La Lenteur*, Paris : Gallimard.
- Latour, B. 2009. « Les moteurs immobiles de la mobilité », in M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 7-10.
- Leblanc, M. 1898. *Voici des ailes !*, Paris : Paul Ollendorff.
- Rosa, H. 2010. *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte.
- Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V., Gil, V. et Dubois, Y. 2015. *Grandes mobilités liées au travail. Perspectives européennes*, Paris : Economica.
- Vincent-Geslin, S., Pochet, P., Ortar, N., Bonnel, P. et Bouzouina, L. 2017. « Je t'aime... moi non plus ». Quels changements dans le rapport des jeunes Lyonnais à l'automobile ? », *EspacesTemps.net*. URL : <https://www.espacestemp.net/articles/je-taime-moi-non-plus>.

Maxime Huré est maître de conférences en science politique à l'université de Perpignan Via Domitia, chercheur au CDED (Centre de droit économique et du développement ; EA 4216) et chercheur associé au laboratoire Triangle (Sciences Po Lyon ; UMR CNRS 5206). Il est président de l'association VIGS (Villes innovantes et gestion des savoirs). En 2017, il a publié *Les Mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain* (Paris, Publications de la Sorbonne).

Pour citer cet article :

Maxime Huré, « Vite, ralentissons ! », *Métropolitiques*, 4 avril 2022.
URL : <https://metropolitiques.eu/Vite-ralentissons.html>.