

Mobilités et rythmes de vie

La vitesse nous fait-elle vraiment gagner du temps ?

Emmanuel Munch

Université Gustave Eiffel, Ecole des Ponts, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Paris, France

Mercredi 12 mars 2025 de 10h à 12h

Atelier d'experts de l'ORT Provence-Alpes-Côte d'Azur

DREAL PACA – Salle Sagnet

PLAN

RAPPEL – LE ROLE DES TRANSPORTS DANS LA CRISE ECOLOGIQUE

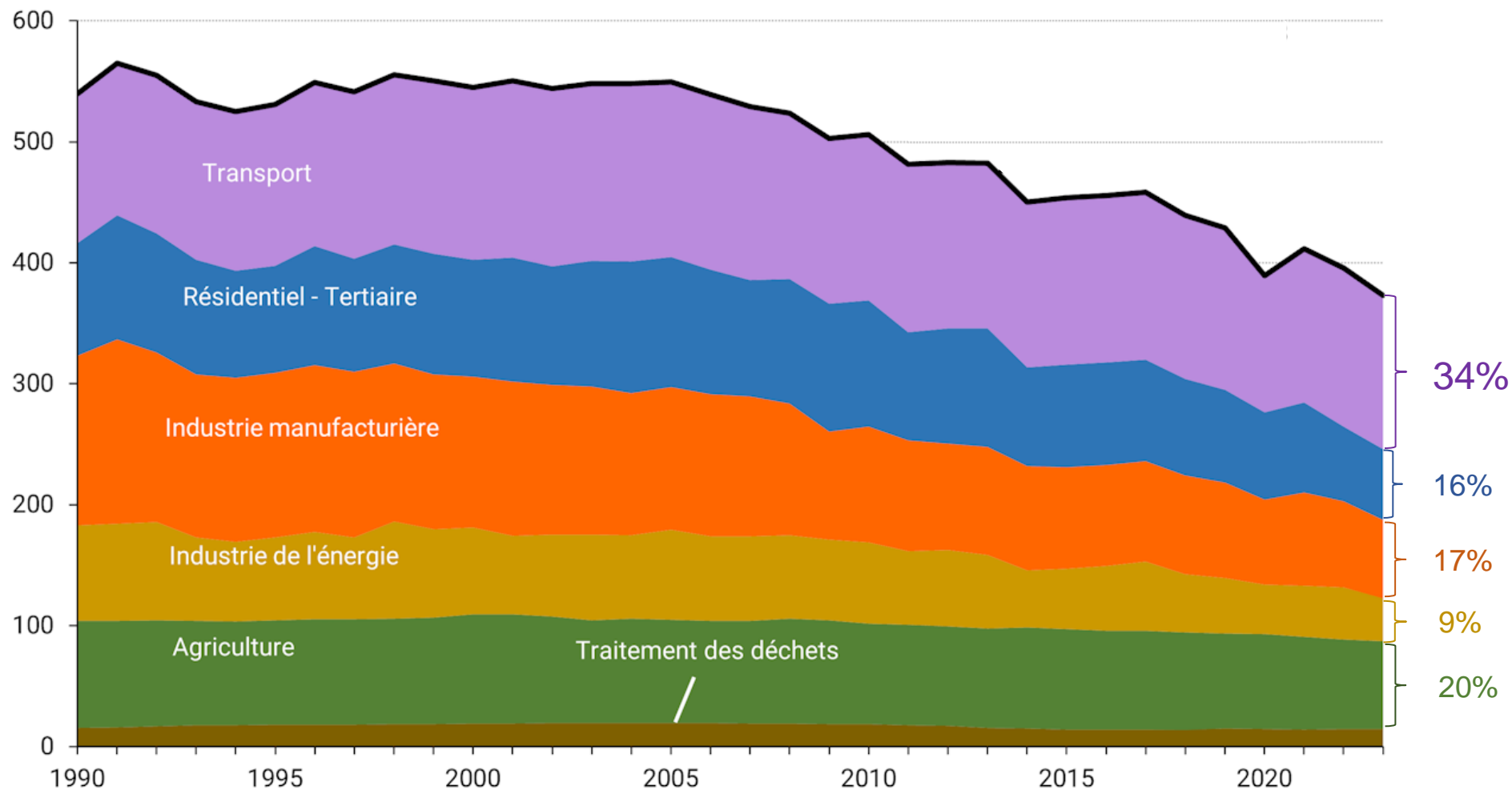
II. LE POIDS COLOSSAL DES GAINS DE TEMPS DANS L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

III. LE MYTHE DES GAINS DE TEMPS : LES EFFETS CONTRE-PRODUCTIFS DE LA VITESSE

III. POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE ET DECELERATION

RAPPEL – LE ROLE DES TRANSPORTS DANS LA CRISE ECOLOGIQUE

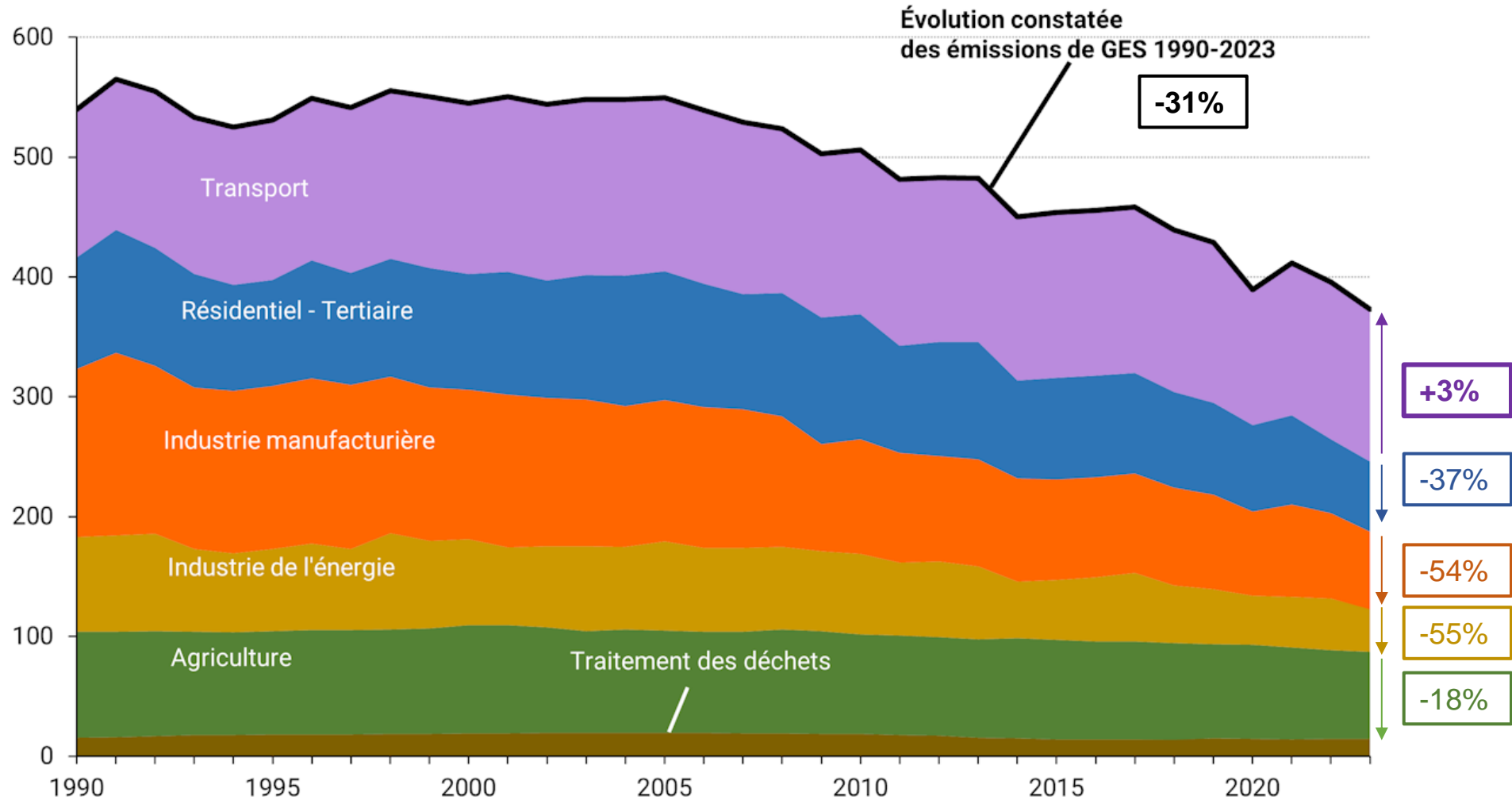
Répartition sectorielle des émissions de gaz à effet de serre en France en 2023



Champ : France métropolitaine et Outre-mer de l'UE ; ensemble des autres secteurs hors utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie (UTCATF).

Source : CITEPA, rapport Secten 2024

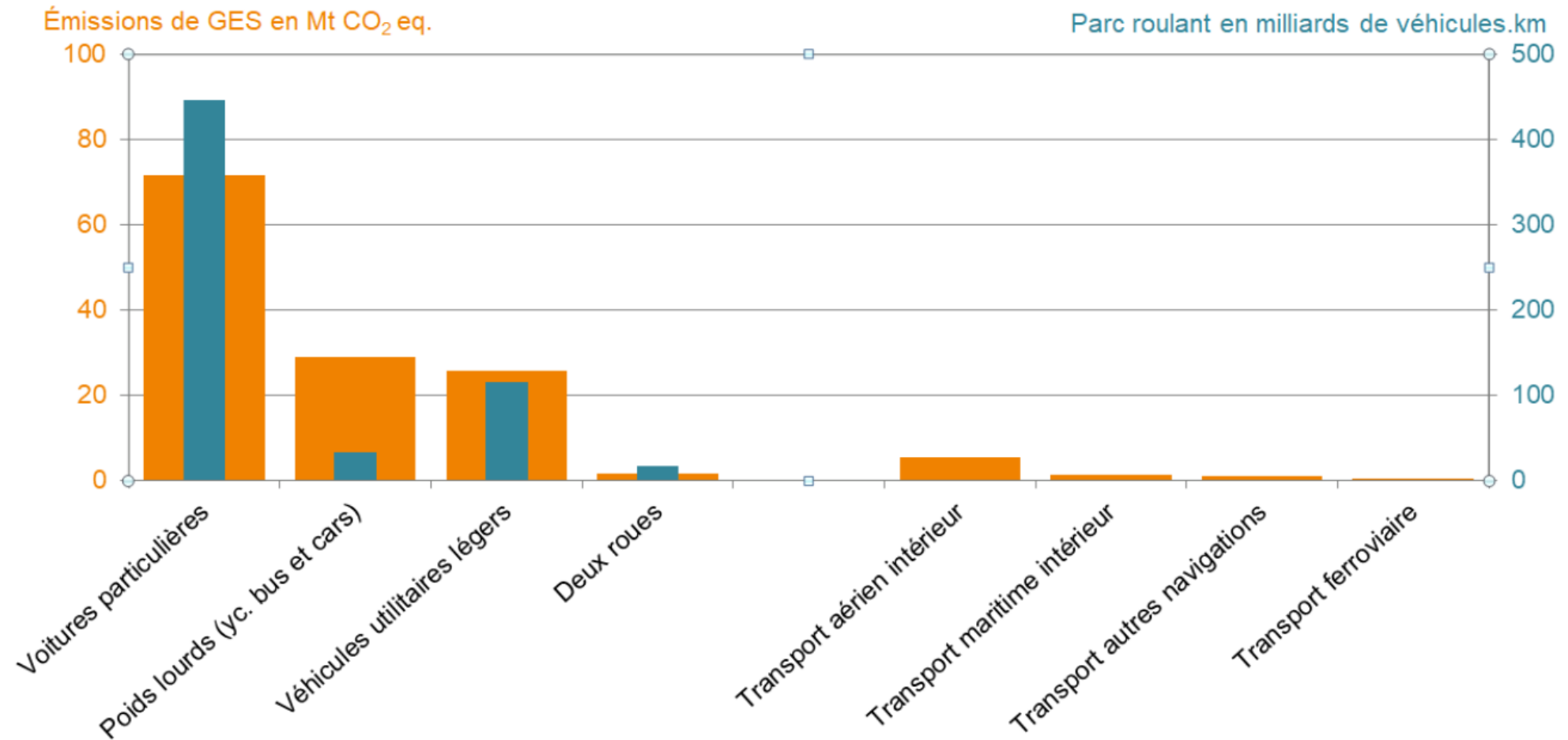
Evolution sectorielle des émissions de gaz à effet de serre en France en 2023 par rapport à 1990



Champ : France métropolitaine et Outre-mer de l'UE ; ensemble des autres secteurs hors utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie (UTCATF).

Source : CITEPA, rapport Secten 2024

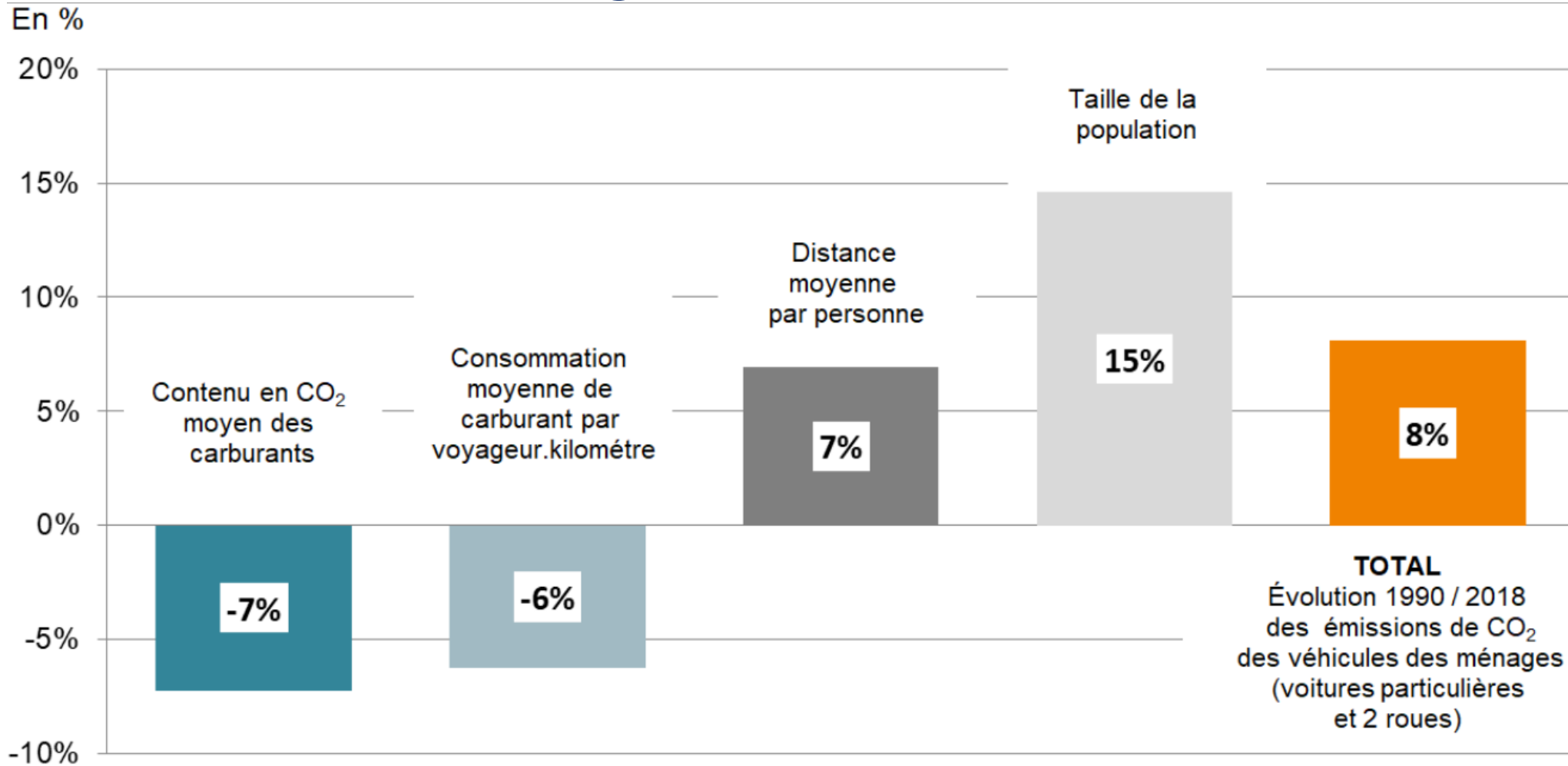
Répartition des émissions françaises de GES selon le mode de transport – France – 2018



Champ : France métropolitaine et Outre-mer de l'UE ; ensemble des autres secteurs hors utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie (UTCATF).

Source : CITEPA, rapport Secten 2020

Facteurs explicatifs de l'évolution des émissions de CO2 des véhicules des ménages – France – 1990 / 2018



Champ : France métropolitaine et Outre-mer de l'UE.

Source : CITEPA, inventaire Namea-air et consommation d'énergie au format Namea, 2020 ; INSEE, RGP 2020 ; SDES, rapport à la commission des comptes des transports de la Nation 2020.

I. L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DES PROJETS DE TRANSPORT : LE POIDS COLLOSSAL DES GAINS DE TEMPS

I.1 Evaluer l'utilité d'une nouvelle infrastructure

Contournement Ouest de Montpellier (COM)



Source: Région Occitanie, 2020, Contournement ouest de Montpellier dossier d'enquête publique, piece f. évaluation socio-économique, p. 31

Comment ? **Analyse coût-bénéfice** de l'utilité sociale de l'infrastructure

- **On qualifie** les effets négatifs, les **coûts estimés** (coûts d'investissement, d'entretien...) et les effets positifs, les **bénéfices attendus**, (gains de sécurité, gains de temps...), par rapport à une situation de référence sans projet.
- **On quantifie** les effets (par ex : temps de parcours – 15 min de gagnés pour les utilisateurs).
- **On les monétarise** (par ex : $0.25 \times 16 \text{ € en } 2020 \times \text{nombre d'utilisateurs} \times \text{nombre de trajets/ an} \times \text{nombre d'années de vie l'infra}$).
- **Processus de décision**, projet réalisé si :
 $\sum \text{coût et bénéfices (Avec projet)} - \sum \text{coût et bénéfices (Sans projet)} > 0$
 $\Rightarrow \text{VAN} > 0$

I.2 Le poids colossal du gain de temps dans l'évaluation socio-économique

Décomposition de la VAN SE (Millions d'euros 2010) ³¹	
Gains de temps	1 352
Gains environnementaux	32
Gains de sécurité	47
Avantages carburant	-127
Coûts entretien et dépréciation des véhicules	-234
Coûts d'investissement	-523
Coûts entretien et exploitation des infrastructures	-92
Valeur résiduelle ³²	102
Total des Coûts Avantages Sans COFP	557
Dépenses Publiques Nettes ³³	40
<i>Coefficients de COFP</i>	0,20
Total des Coûts Avantages Avec COFP	565

Dans les projets axés sur les passagers, les gains de temps représentent souvent plus de 80 % du total des avantages socio-économiques mesurés (Sauvant et Ni, 2022).

A Rouen, ils représentent 1352 M€. 94% des bénéfices totaux attendus.

Titre et source : Évaluation socio-économique du contournement ouest de Rouen (en millions d'euros).

Cerema - Ouest (2015), Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du grand contournement Est de Rouen. Pièce F. Partie 3. L'évaluation socioéconomique, p. 95

I.2 Le poids colossal du gain de temps dans l'évaluation socio-économique

Gains	Me 2015	Part (%)
Gains de temps	691,32	86,1308
Utilisation des véhicules	59,89	7,46163
Sécurité	26,04	3,24429
Effet de serre	24,44	3,04495
Nuisances sonores	0,95	0,11836
Total	802,64	100
Pertes	Me 2015	Part (%)
Investissement	171,99	75,1081
Grosses réparations	2,53	1,10485
Exploit. et maint.	4,85	2,118
Recettes fiscales	23,74	10,3673
Pollution locale	25,88	11,3018
Total	228,99	100
ESE projet	573,65	

A Montpellier 86% des bénéfices totaux attendus.

Titre et source : Évaluation socio-économique du contournement ouest de Montpellier (en millions d'euros).

CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE
PIECE F ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE, p. 78

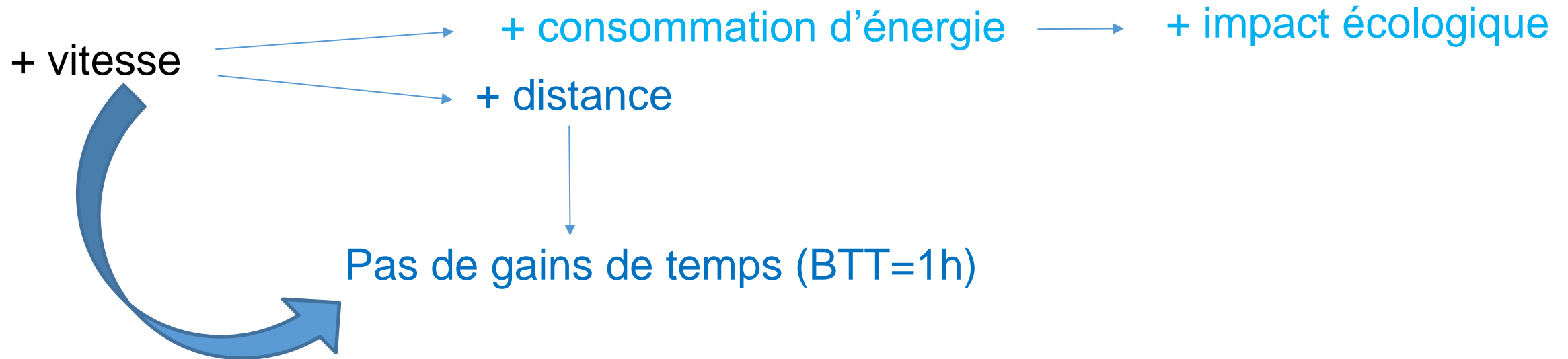
2. LE MYTHE DES GAINS DE TEMPS : LES EFFETS CONTRE-PRODUCTIFS DE LA VITESSE

2.1 Constat : associer les problématiques écologique et sociologique relatives à la vitesse des déplacements



2.1 Constat : associer les problématiques écologique et sociologique relatives à la vitesse des déplacements

(Bigo, 2020)

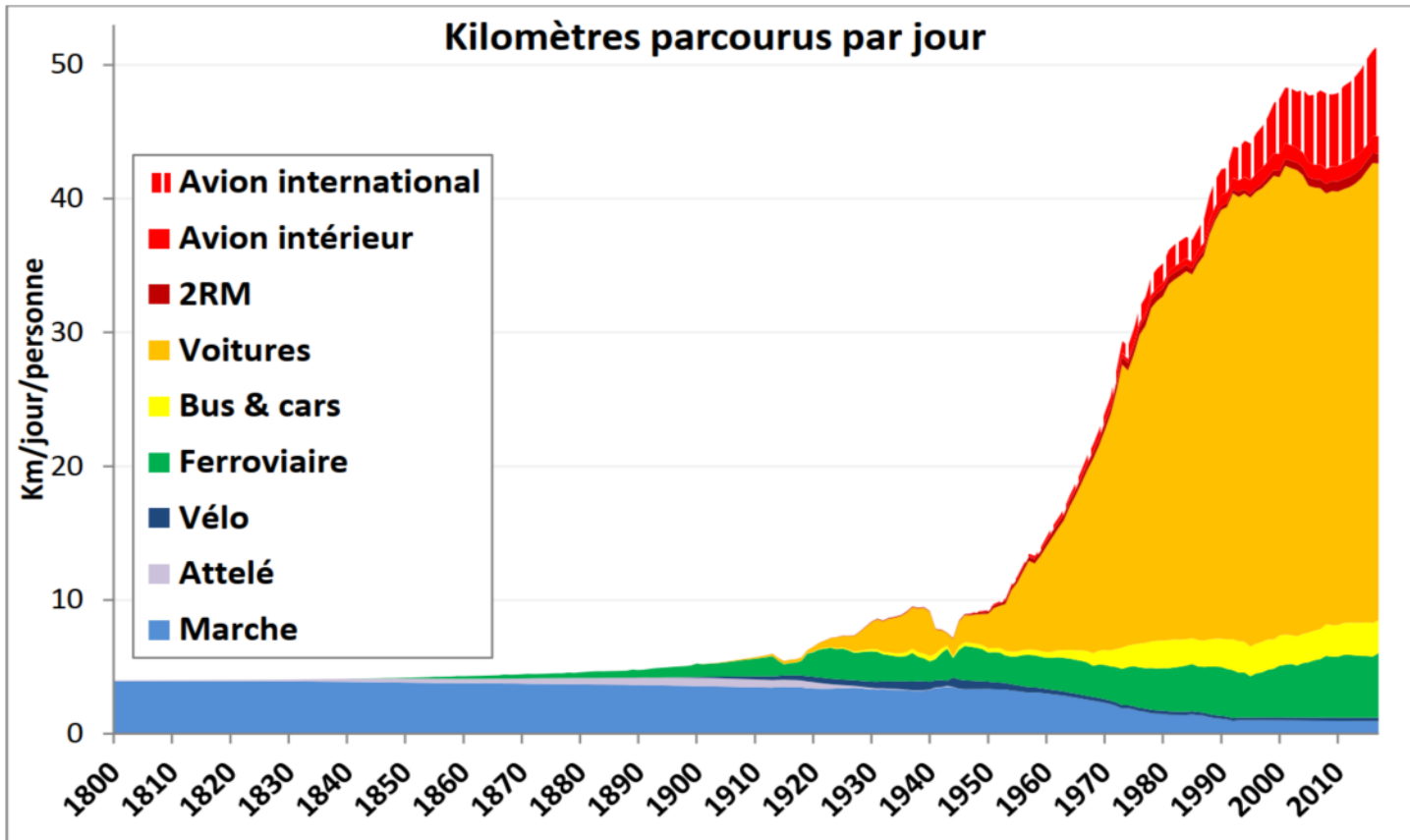


Effet rebond direct (100%)

A moyen-terme, de nouvelles activités (logements, bureaux) se développent plus loin.

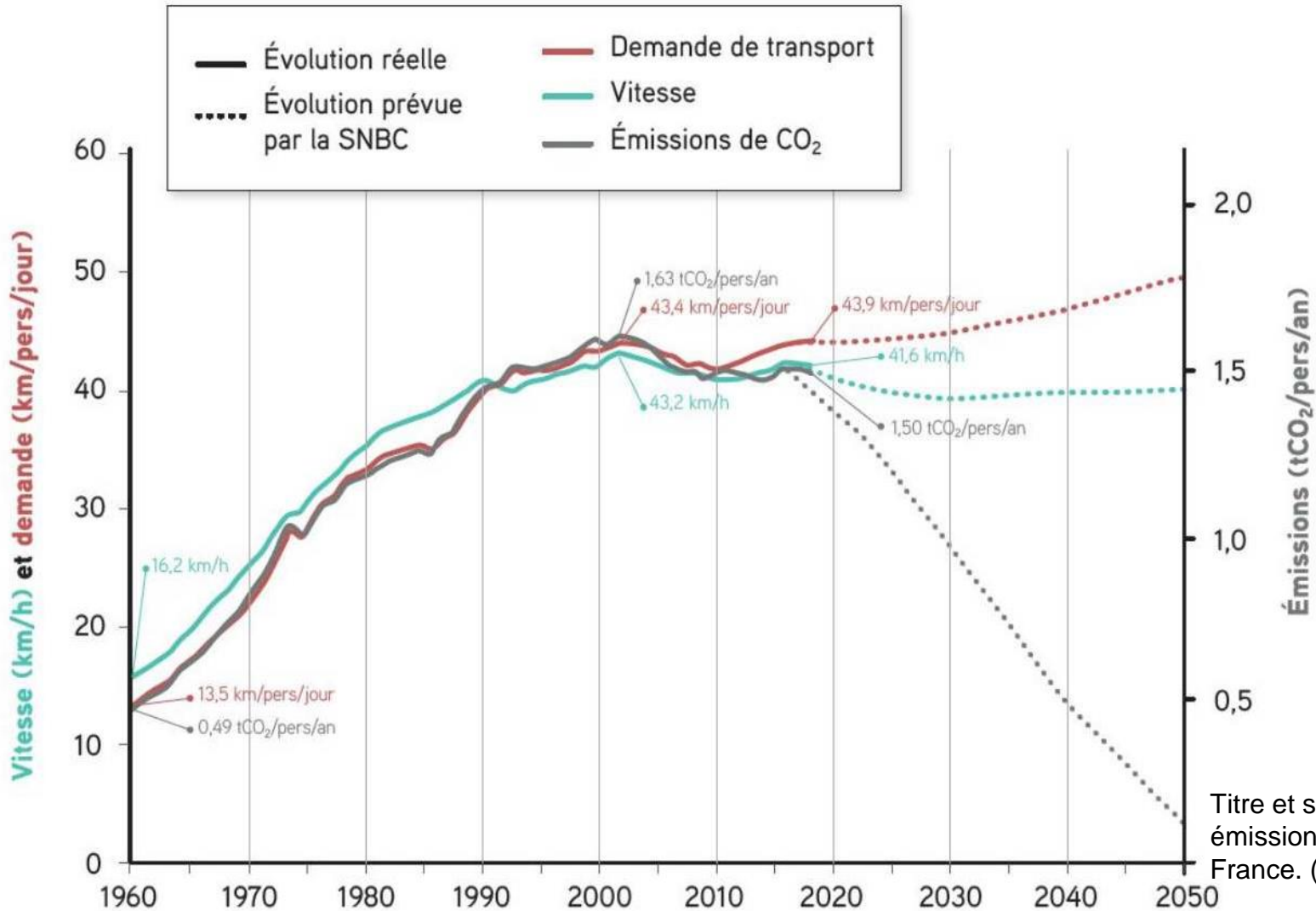
A terme, les entreprises et les ménages profitent de la vitesse pour déménager plus loin, réaliser plus fréquemment des loisirs, achats...

Le développement des transports et de la vitesse permet de parcourir de plus grandes distances... Il n'y a pas de gains de temps



- En un siècle, distance moyenne multipliée par 10 ;
- Tirée par les vitesses moyennes multipliées par 10 ;
- Cela signifie qu'avec l'augmentation de la vitesse, à moyen-terme, les gens ne gagnent pas de temps : toujours 1 heure par jour (constante de Zahavi), pour des distances toujours plus importantes.

Couplage entre vitesse, distance et CO2



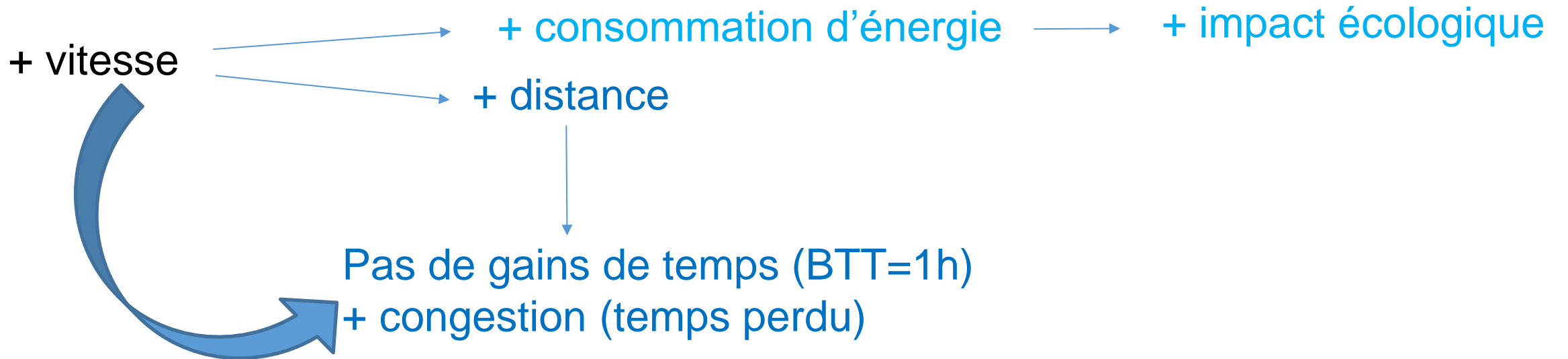
Vitesse moyenne

↔ Distance moyenne

↔ Émissions de CO₂

Titre et source : Evolution historique de la vitesse, de la demande et des émissions individuelles de CO₂ dans le secteur des transports 1960-2050, France. (Bigo, 2020, p.64).

(Bigo, 2020)



Effet rebond direct (100%)

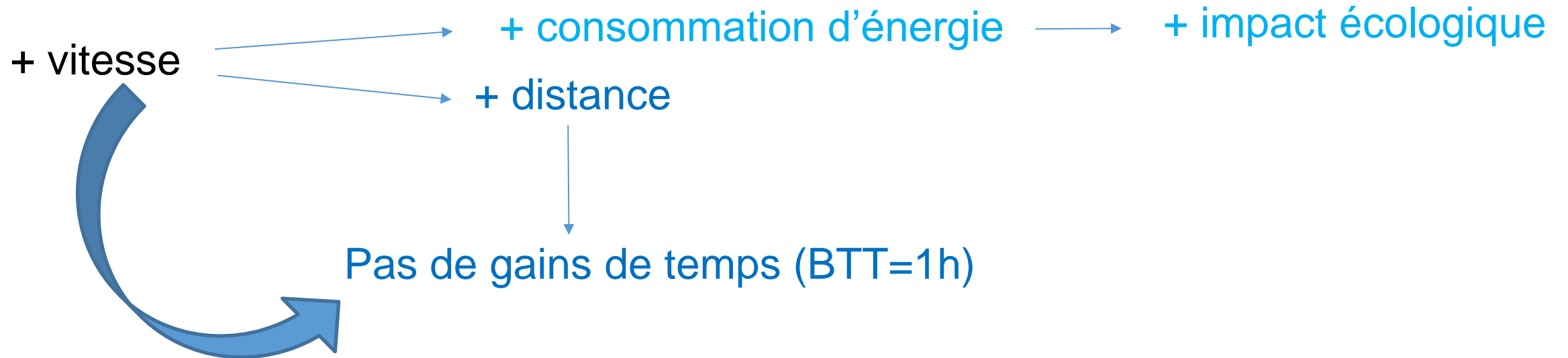
A moyen-terme, de nouvelles activités (logements, bureaux) se développent plus loin.

A terme, les entreprises et les ménages profitent de la vitesse pour déménager plus loin, réaliser plus fréquemment des loisirs, achats...

A long-terme, la demande induite supplémentaire vient saturer la nouvelle autoroute : Loi de Downes, 1974. X% offre supplémentaire d'autoroute => X% demande supplémentaire.

2.1 Constat : associer les problématiques écologique et sociologique relatives à la vitesse des déplacements

(Bigo, 2020)



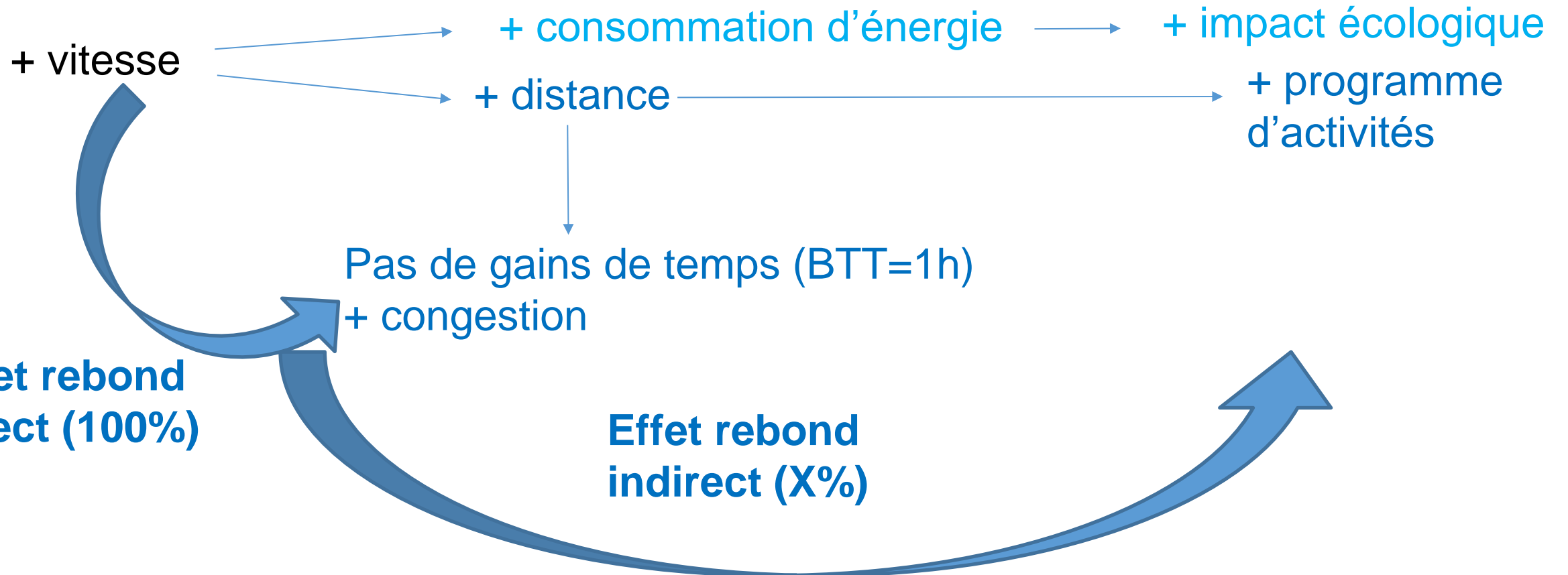
Effet rebond direct (100%)

A moyen-terme, de nouvelles activités (logements, bureaux) se développent plus loin.

A terme, les entreprises et les ménages profitent de la vitesse pour déménager plus loin, réaliser plus fréquemment des loisirs, achats...

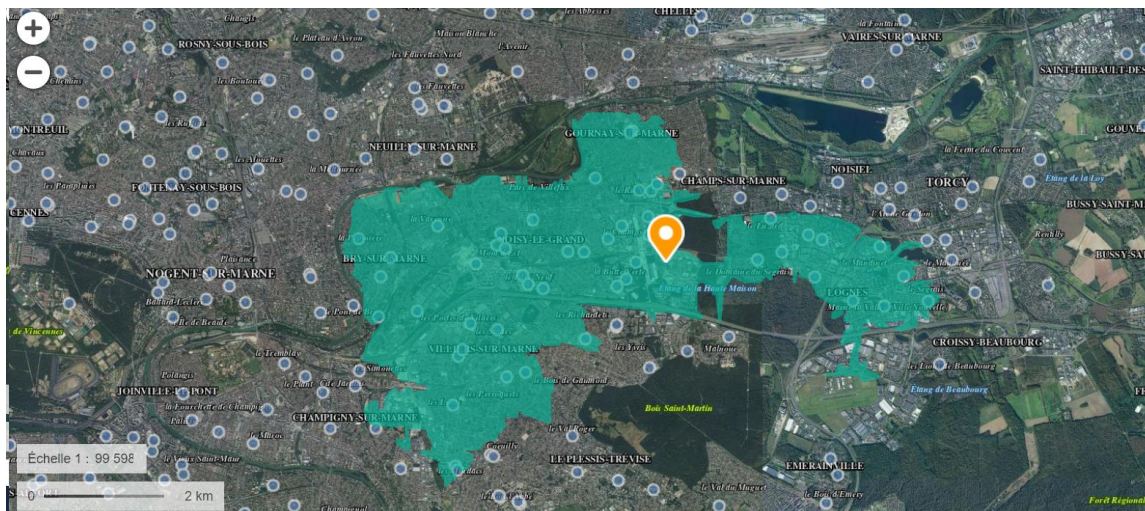
1.1 Constat : associer les problématiques écologique et sociologique relatives à la vitesse des déplacements

(Bigo, 2020)

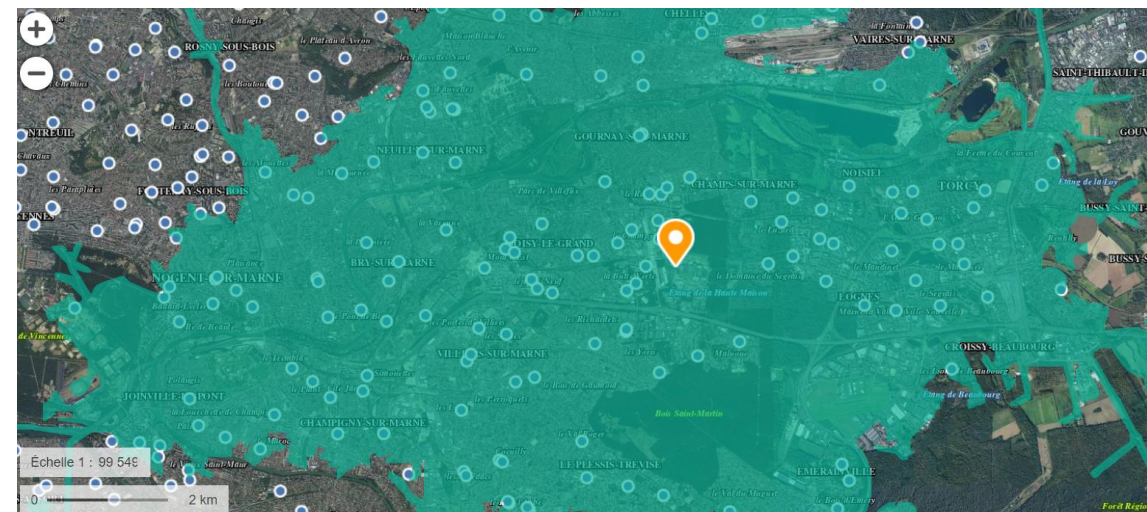


Le manque de temps lié à une plus grande accessibilité à de nouvelles opportunités

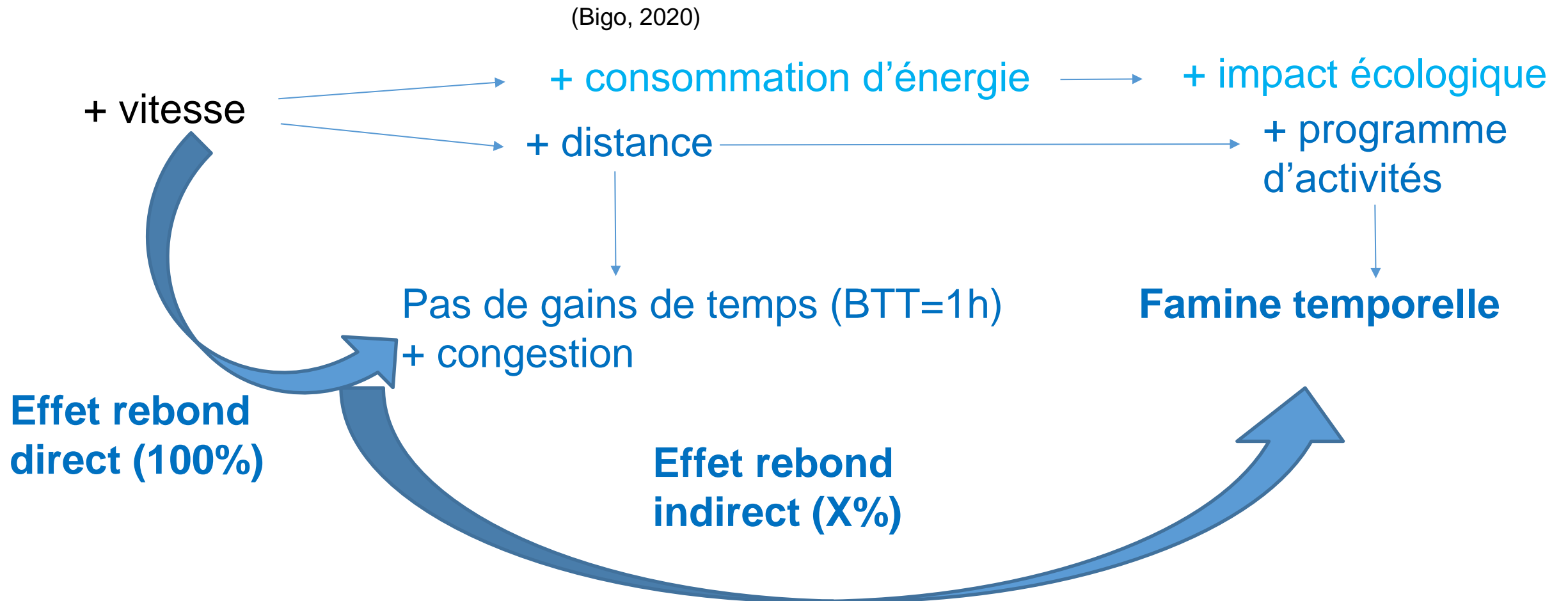
Isochrone 10 minutes depuis mon bureau en voiture – sans autoroute (fictif 1960's)



Isochrone 10 minutes depuis mon bureau en voiture – avec autoroute (réel 2017)



2.2 Les effets de la vitesse : famine temporelle et écologique (Illich, 1974 ; Schor, 1992 ; Jalas 2002 ; Tranter & Tolley 2020)



2.3 Constat : Éléments sur le sentiment de manque de temps lié à l'accélération des rythmes de vie

- Les gains de vitesses de déplacement ne sont pas l'unique explication possible.
Pluralité de facteurs explicatifs de l'accélération des rythmes de vie.
 - **Les modes de vie de certains profils** (*Adam, 2004 ; Schwanen, 2007*) **et les contextes socioculturels** (*Levine, 1998 ; Raux et al., 2010*) .
 - **Les gains d'accessibilité au sens large** (+ densité, + télécommunications) (*Licoppe, 2009 ; Chrétien, 2017 ; Schöpfler et al., 2014 ;*)..

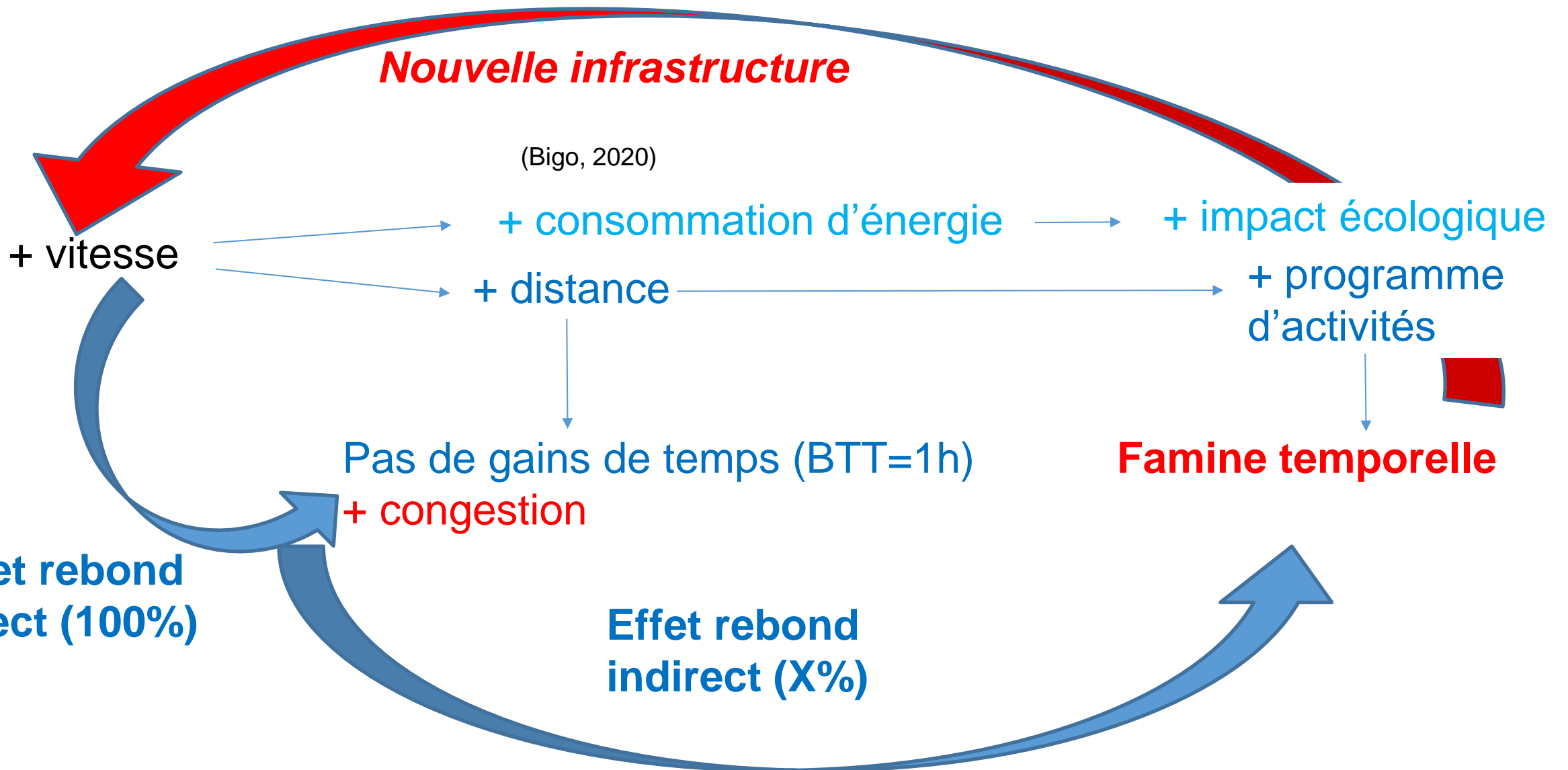
2.3 Constat : Éléments sur le sentiment de manque de temps lié à l'accélération des rythmes de vie

- **Empiriquement, accélération des rythmes de vie** s'observe bien dans les Enquêtes Emploi du Temps en France (*Brousse, 2015*), Allemagne (*Garhammer, 1999*) et Angleterre (*Robinson & Godbey, 2010*) depuis les années 1970 :
 - de pause, - de sommeil, - temps de repas avec la famille, - de conversation, + activités lointaines de loisirs, + multitasking, = travail pro et domestique pr pop active.
- En Angleterre (*Sullivan & Gershuny, 2018*) **20%** de la population enquêtée déclare avoir le **sentiment de toujours manquer de temps**. France (*Mansecal et al., 2019*) méthodologie d'enquête différente, **45 %** manquent de temps.

2.4 Constat : Éléments structurels sur la raréfaction du temps ou les rouages de la croissance économique

- « Le temps c'est de l'argent » : L'exemple de la fabrique d'épingle (Russell, 1932)
- Raréfaction du temps au profit d'une plus grande richesse matérielle « Work and spend cycle » (Crozet, 2018 ; Rosa, 2010 ; Schor, 1992)
- 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 % ! (Crozet, 2018)
- Les sociétés d'abondances pré-industrielles (Sahlins, 1976 ; Tchayanov, 1925)

2.5 La vitesse sur la vitesse, ou le tonneau des Danaïdes



2.6 La bifurcation plutôt que la transition ?

- « Le dernier rapport du GIEC nous le rappelle : le changement climatique est une menace pour le bien-être humain et la santé de la planète. Nous devons donc accélérer nos actions pour anticiper au maximum les risques que le changement climatique fait peser sur nos territoires. Les conclusions du GIEC seront la base sur laquelle nous allons fonder les travaux pour le 3e plan national d'**adaptation** au changement climatique. Le déni n'est plus possible. »

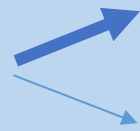
Christophe Béchu, Ministre de la Transition Ecologique (20 mars 2023).

<https://www.ecologie.gouv.fr/publication-du-6e-rapport-synthese-du-giec>

« Quand on sait que la voie mène en enfer, le **déraillement** c'est le nécessaire. Pourquoi s'évertuer à cheminer dans un sens aberrant, en tentant d'amoindrir les externalités parce qu'on est tous sympa, alors qu'il suffirait simplement de **quitter l'autoroute et de partir dans une autre direction ?** » (A. Barrau, 2022)

2.7 Problématique : le désir de ralentissement des rythmes de vie, un levier pour construire des politiques de mobilité durable et de décélération (PMD²) ?

- vitesse déplacement



- distance ; - programme d'activités

- consommation énergétique

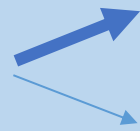


- manque de temps

- impact écologique

2.7 Problématique : le désir de ralentissement des rythmes de vie, un levier pour construire des politiques de mobilité durable et de décélération (PMD²) ?

- vitesse déplacement



- distance ; - programme d'activités
- consommation énergétique



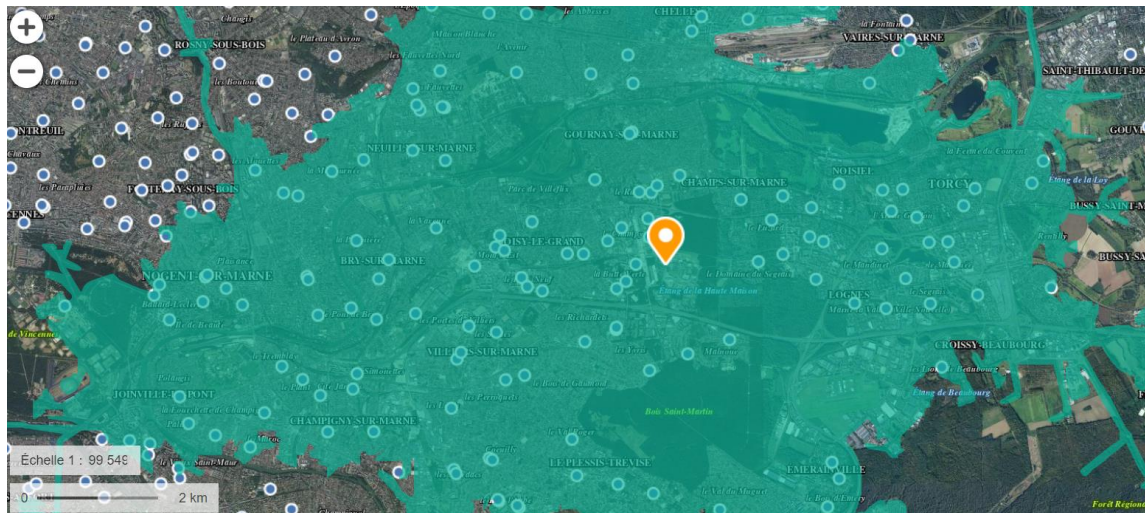
- manque de temps
- impact écologique

Motivation pour les ménages:

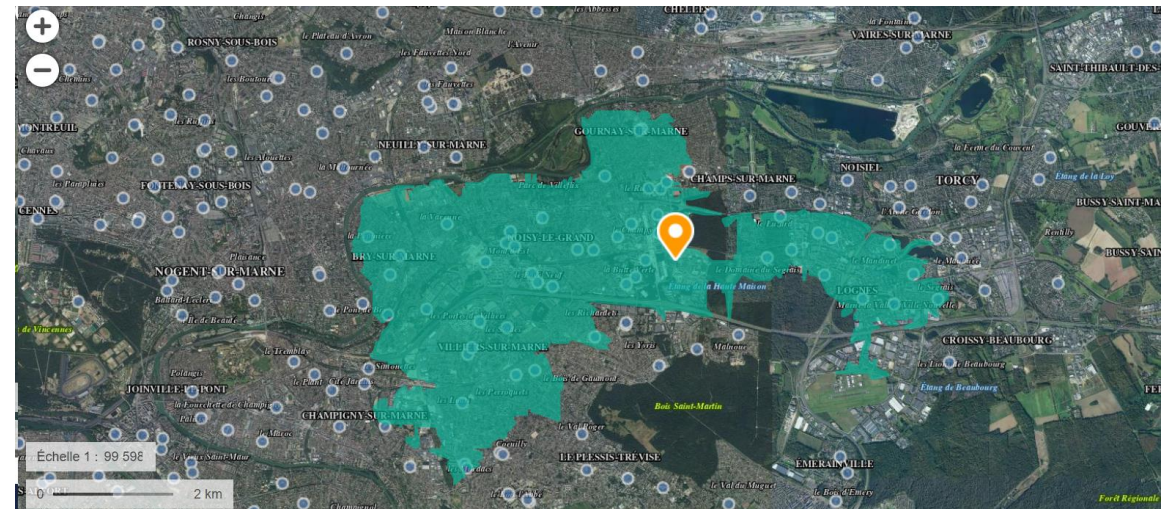
- Désir de ralentir le rythme de vie pour 80% des enquêtés (Descarrega et Moati, 2016 ; France Stratégie, 2020)

Un temps retrouvé, lié à une diminution de l'accessibilité à de nouvelles opportunités

Isochrone 10 minutes depuis mon bureau en voiture – avec autoroute (réel 2017)



Isochrone 10 minutes depuis mon bureau en voiture – sans autoroute (fictif 2050's ?)



3. LES POLITIQUES DE CHRONO-URBANISME EN EUROPE

3.1 Lier ralentissement des rythmes de vie et des vitesses des déplacements : quels positionnement, légitimation, incarnation dans la conduite de l'action locale ?

- Cittàslow (Allemagne, France, Italie) (9) :
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- Grandes Villes Ralenties, 30 km/h (Allemagne, France) (5) :
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- Bureau des Temps (Catalogne, France, Italie) (6) :
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne

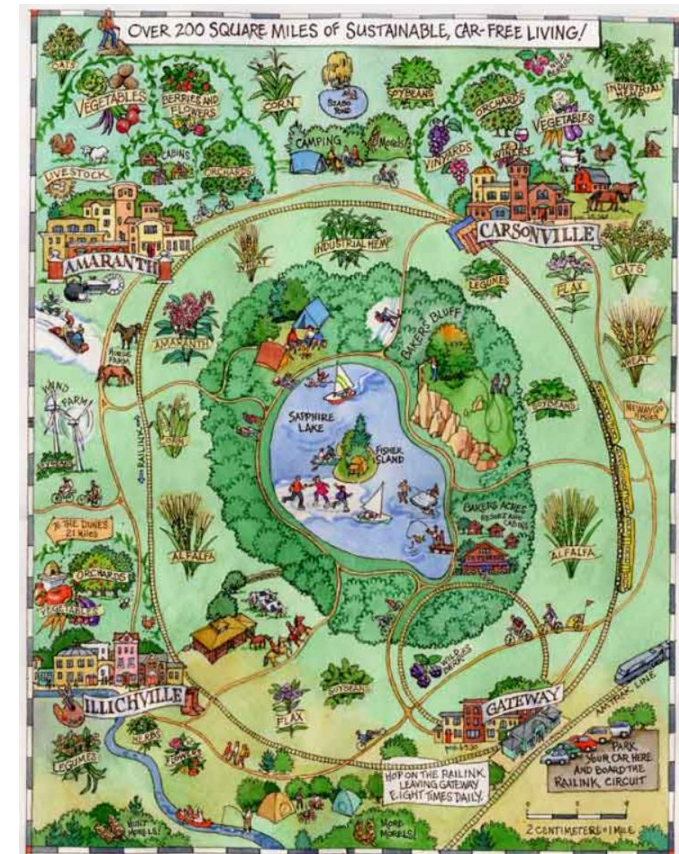




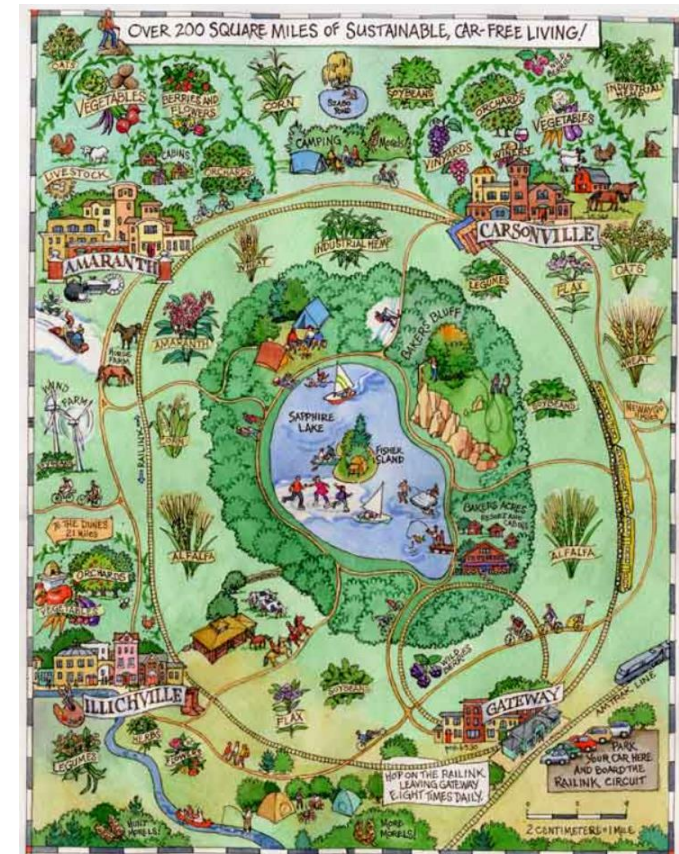
Figure 1 : Carte des villes enquêtées.

Source : ESRI Satellite (2020). Réalisation : Maxime Sauder et Emmanuel Munch

4.RESULTATS GENERAUX SUR LES POLITIQUES DE CHRONO-URBANISME EN EUROPE

4.1 Triangulation des résultats : quels positionnement, légitimation, incarnation dans la conduite de l'action locale ?

- Cittàslow (Allemagne, France, Italie) (9) :
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- Grandes Villes Ralenties, 30 km/h (Allemagne, France) (5) :
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- Bureau des Temps (Catalogne, France, Italie) (6) :
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne



4.2 Pourquoi (et comment) ralentir ? De la ville fonctionnelle à la ville conviviale

- Cittàslow (Allemagne, France, Italie) (9) :

- Rythmes de vie
- Vitesse des déplacements
- Enjeu écologique
- Concertation citoyenne

- Grandes Villes Ralenties, 30 km/h (Allemagne, France) (5) :

- Rythmes de vie
- Vitesse des déplacements
- Enjeu écologique
- Concertation citoyenne

- Ralentir peut favoriser la convivialité (pourquoi ralentir)
- Au même titre que la convivialité favorise le ralentissement (comment ralentir)
- Aménager la convivialité : lieux collectifs de partage d'outils maîtrisables par l'homme (atelier de réparation de vélos, autopartage entre voisins, cantines collectives...)

CONVIVALITE



Lieu de rencontre et d'échange au quartier Vauban à Fribourg. Crédits : P. Späth (2021)



Les déplacements lents créent de l'espace et du temps pour les interactions sociales. Brescia, Italie.

Crédits : Rodney Tolley (2020)

4.3 Ralentir, pour qui ? Les enfants

- Grandes Villes Ralenties, 30 km/h (Allemagne, France) (5) : **L'appropriation de l'espace par les enfants**
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- Bureau des Temps (Catalogne, France, Italie) (6)
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne

ENFANTS



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

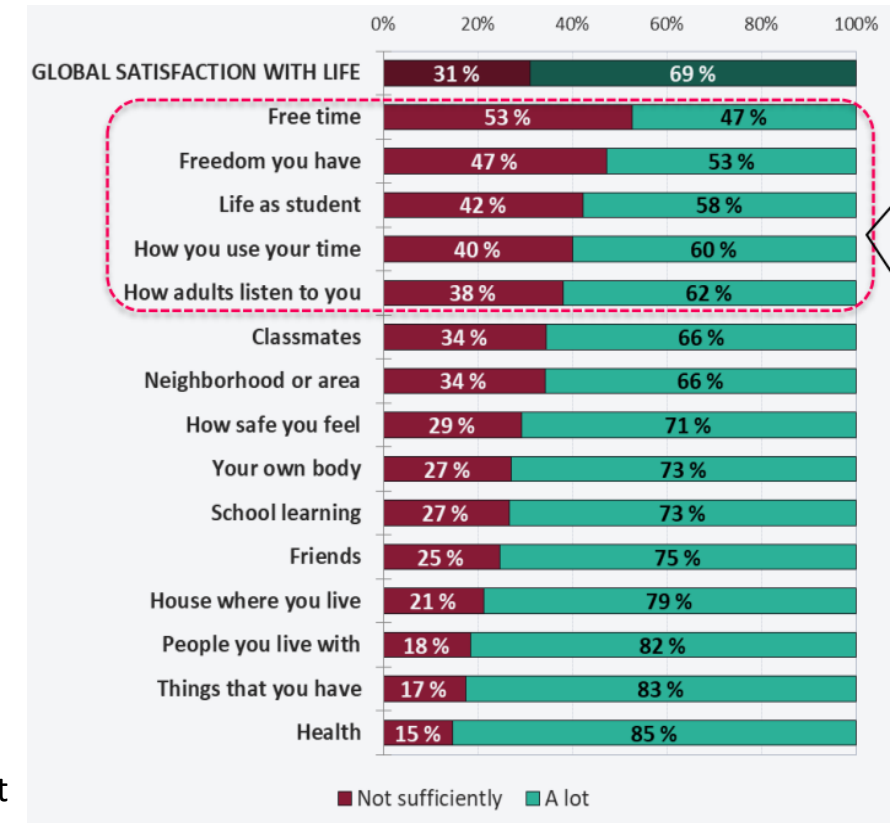


Interdiction de se garer sous un panier basket ! Crédits : E. Munch (2010).

4.3 Ralentir, pour qui ? Les enfants

- Grandes Villes Ralenties, 30 km/h (Allemagne, France) (5) : **L'appropriation de l'espace par les enfants**
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- Bureau des Temps (Catalogne, France, Italie) (6) : **l'accélération des rythmes de vie des enfants ; un enjeu (une surprise) ayant spontanément émergé dans les enquêtes.**
 - Rythmes de vie
 - Vitesse des déplacements
 - Enjeu écologique
 - Concertation citoyenne
- La régulation collective des rythmes de vie des enfants, une perspective politique acceptée et suggérée par les acteurs rencontrés

ENFANTS



Niveaux de satisfaction des garçons et des filles âgées de 10 à 12 ans, à l'égard de 15 aspects de la vie.

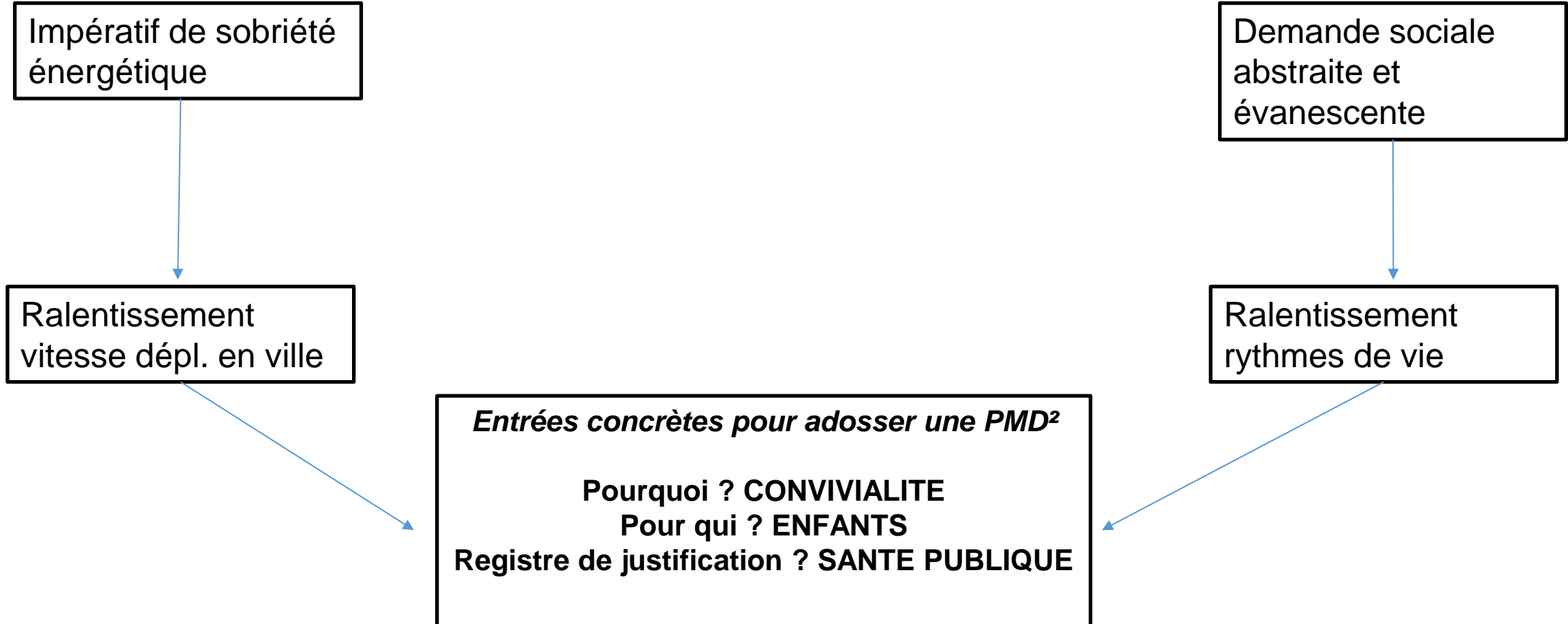
Source : Enquesta de Benestar Subjectiu de la Infància a Barcelona (EBSIB). 2017. Ajuntament de Barcelona

4.4 Registre de justification du ralentissement en ville ? La santé publique ou « l'hygiénisme temporelle »

- La vitesse, une drogue comme une autre ?
- Les premières réglementations sur l'interdiction d'alcool, de tabac, de réglementation du temps de travail... concernent d'abord les enfants.
- Pb de l'accélération des rythmes de vie pour les enfants, prémisse d'une « régulation » collective des rythmes de vie ?
- PMD², en ce qu'elles relèvent de sobriété rythmique et énergétique, à insérer dans le champ institutionnel de la « santé publique ».
- Echelle privilégiée des villes pour régler ces questions « hygiénistes » réactualisées.

CONCLUSION

L'addition « systémique » des 3 composantes concrètes du ralentissement



PISTES ET PERSPECTIVES

Limites opérationnelles

- *Nécessité de repenser les modalités (les indicateurs) d'évaluation qualitative du bien-être en ville ;*

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 ?

- *Nécessité de former les acteurs locaux aux chronopolitiques urbaines ;*
- **Nécessité de penser une politique imbriquée entre vitesse du travail et vitesse des déplacements.**

Perspectives de recherche

- Relier le collectif à l'individuel : la ville conviviale est le versant collectif de la Résonance en tant que remède à l'accélération. »

Faire dialoguer projet MODERATO (Dobré, 2014) sur techniques individuelles de ralentissement, avec PMD² sur techniques collectives de ralentissement. Au travers du cadre théorique d'Hartmut Rosa (Résonance, publié en 2018)

- Relier le spatial au temporel : proximité et ralentissement.

Rythmes de vie, vitesses des déplacements et tailles des villes ? Le retour à des aspirations pour des modes de vie villageois ?

Le modèle des villes moyennes ?

La question des échelles et type de territoires/ralentissement : rural – interurbain, périurbain , dépendant à la vitesse ?

- Ou la difficile prise en compte des désirs relatifs aux mobilités et aux temporalités ?

- La décélération : une ouverture pour penser la décroissance ?

Merci de votre attention



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

Définir l'aspiration à la *décélération des rythmes de vie* (ppt de la réu. intermédiaire)

1.1.2 L'aspiration à la décélération vue par les ménages d'après la revue de litt.

- Diverses manières de projeter la décélération des rythmes de vie
 - **Reprendre le contrôle sur les rythmes** du quotidien, plus que de ralentir pour ralentir
- A) Flexibiliser** ses programmes d'activités **pour concilier** son agenda individuel avec l'ordre temporel collectif. Sans nécessairement ralentir, voire même en se déplaçant plus vite ⇔ *Bureau des Temps*
- B) Ralentir collectivement le rythme** des programmes d'activités et des déplacements est une **condition nécessaire pour reprendre le contrôle** sur les rythmes du quotidien. ⇔ *Cittàslow*

2.3 Définir l'aspiration à la *décélération des rythmes de vie* à partir des observations

- Démarche hypothético-déductive
- Dans la **formalisation des propositions**, cela se rapproche beaucoup plus du modèle « + marges de manœuvres individuelles » (Bureau des Temps)
- Dans **l'énonciation des constats** et des problèmes, présence de critiques relatives au « système » et à l'ordre temporel collectif (Cittàslow).

1.3.1 Le constat d'un problème collectif relatif à l'accélération des rythmes de vie

- Le débat mouvant : « la société va-t-elle trop vite, au bon rythme, pas assez vite pour vous ? »

En Métropole : à peu près 50% des participants trop vite, ;30% rythme ok ;20 % pas assez vite

La Réunion : 80% trop rapide, 20% ok, 0% pas assez vite

- « *C'est imposé par le système !* »

1.3.2 Comment expliquer qu'en face d'une problématique temporel structurelle, les citoyens proposent des solutions individuelles ?

- Théorie : Rareté de l'espace pour la collectivité, rareté du temps pour les individus (Crozet, 2019).

1.3.2 Comment expliquer qu'en face d'une problématique temporel structurelle, les citoyens proposent des solutions individuelles ?

- Théorie : Rareté de l'espace pour la collectivité, rareté du temps pour les individus (Crozet, 2019).
- Contexte : l'organisation du Forum invite à l'adoption de cette posture. Le problème ce sont les contraintes collectives, les solutions ce sont les gains de libertés temporelles individuelles.

1.3.2 Comment expliquer qu'en face d'une problématique temporel structurelle, les citoyens proposent des solutions individuelles ?

- Théorie : Rareté de l'espace pour la collectivité, rareté du temps pour les individus (Crozet, 2019).
- Contexte : l'organisation du Forum invite à l'adoption de cette posture. Le problème, ce sont les contraintes collectives, les solutions ce sont les gains de libertés temporelles individuelles.

Pourtant certains participants sont conscients de la « schizophrénie » et du caractère contre-productif de ce positionnement : plus de libertés temporelles individuelles, à système temporel collectif constant, induit plus d'accélération sociale c'est à dire plus de rareté du temps pour les individus.

1.3.3 Le problème de l'opérationnalisation démocratique de la décélération

- L'exemple du cercle vicieux des gains de marges de manœuvre, illustré par le modèle des politiques temporelles. Le cas de l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches (ou de passage des bus, même logique).

1.3.3 Le problème de l'opérationnalisation démocratique de la décélération

- L'exemple du cercle vicieux des gains de marges de manœuvre, illustré par le modèle des politiques temporelles. Le cas de l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches (ou de passage des bus, même logique).
- « *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* » (Vincent, la trentaine, militant écologiste, la Réunion)

1.3.3 Le problème de l'opérationnalisation démocratique de la décélération

- L'exemple du cercle vicieux des gains de marges de manœuvre, illustré par le modèle des politiques temporelles. Le cas de l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches (ou de passage des bus, même logique).
- *« 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 »* (Vincent, la trentaine, militant écologiste, la Réunion)
- Le temps est aujourd'hui 7 fois plus rare, plus cher qu'au début du XXème siècle

1.3.3 Le problème de l'opérationnalisation démocratique de la décélération

- L'exemple du cercle vicieux des gains de marges de manœuvre, illustré par le modèle des politiques temporelles. Le cas de l'élargissement des horaires d'ouverture des crèches (ou de passage des bus, même logique).
- « *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* » (Vincent, la trentaine, militant écologiste, la Réunion)
- Le temps est aujourd'hui 7 fois plus rare, plus cher qu'au début du XXème siècle.
- Comment sortir démocratiquement du *Work and Spend Cycle* (E. Schor, 1991) ?

CONCLUSIONS

Conclusions

- Lot 2: en cours de valorisation
- Lots 3 et 4 : terrain en cours de finalisation
 - Lot 3: entretiens avec Forum et Missions Publiques
 - Lot 4: analyse de la suite du dispositif du Forum Citoyen

⇒ Comment le FVM va porter les recommandations des citoyens auprès des acteurs? Associations / Think-tank / Entreprises / Administrations / Elu.e.s

La décélération, une notion en filigrane qui peine à trouver une opérationnalisation démocratique

Limite scientifique 1 : l'aspiration à la prospérité temporelle plutôt que l'aspiration à la décélération ?

Par opposition à la prospérité matérielle, mobiliser le concept de prospérité temporelle pour questionner l'aspiration à la décélération. La prospérité temporelle (*Zeitwohlstand* en allemand, ou *time wealth* en anglais) peut être définie par 4 dimensions qui caractérisent une forme de bien-être temporel à l'échelle des individus :

- (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).

Moduler le concept de prospérité temporelle à l'aune des effets insatisfaisants de l'autonomisation temporelle :

- (2) **avant tout** un temps adéquat par activité et donc pas trop d'activités (**un rythme non-effréné**) qui permet => **la décélération devient un moyen pour atteindre la prospérité et l'autonomie temporelle**
- (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).

CHANGEMENT CULTUREL – LE DERAILLEMENT OU LA SORTIE D'AUTOROUTE

- Du culte de la vitesse à la mise en avant des effets positifs de la lenteur
- De l'hégémonie du quantitatif à l'appréciation des dimensions qualitatives du bien-être
- Du culte de la croissance à la mise en avant des effets positifs de la décroissance
- De la prospérité matérielle à la prospérité temporelle
- Ces changements culturels et philosophiques peuvent être incarnés par des politiques concrètes des mobilité et d'aménagement du territoire (convivialité, enfants, politiques de santé publique)
- Penser la sobriété écologique sous l'angle de la sobriété rythmique