

5 / PROMOUVOIR LA LENTEUR DANS LA VILLE: RYTHMES DE VIE ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Ander Audikana • Aniss Mezoued • Javier Martínez Contreras
Derek Christie • Emmanuel Ravalet

Introduction

Les modes de vie contemporains sont confrontés à un processus d'accélération généralisée. Un changement de nature quantitative, lié à la possibilité de multiplier les activités, les échanges et les expériences dans un temps de plus en plus limité, a mené à une transformation qualitative des rythmes de vie. Ces transformations se sont traduites par l'augmentation du nombre et la diversification des motifs de déplacements, ainsi que par l'émergence du paradigme de la ville fluide. De fait, la fluidification et l'accélération moyenne de l'ensemble des déplacements des personnes permettent l'articulation d'un plus grand nombre d'activités réalisées hors du domicile (2). En réaction, à travers des mouvements plaidant en faveur de la lenteur des rythmes de vie (par exemple le mouvement Slow), les réflexions se sont multipliées afin de valoriser des qualités urbaines autres que la vitesse de circulation

MÉTRO DE TOKYO: SYMBOLE
DE L'ACCÉLÉRATION DES MODES
DE VIE ET DE LA VALORISATION
DE LA VITESSE ET DE LA FLUIDITÉ
DU TRAFIC (SOURCE: ANISS
MEZOUED 2012).



et la fluidité. Cette revendication de la lenteur au sein de l'espace urbain n'est pas sans risque. En effet, d'un élément de résistance face au paradigme de l'accélération, la lenteur peut devenir une composante essentielle des processus de marchandisation urbaine, voire de ségrégation.

Ce chapitre développe un argumentaire sur la base d'analyses théoriques des transformations contemporaines des rythmes de vie. L'hypothèse est que l'accélération des rythmes de vie est une variable clé qui détermine les modes de vie contemporains. Notre analyse portera sur la dimension spatiale de l'accélération des rythmes de vie dans l'espace urbain (ville fluide *versus* ville lente) où certaines interventions peuvent mener à une transformation des modes de vie. Le chapitre s'organise en quatre parties. Une première partie est consacrée aux fondements théoriques de l'accélération, sur la base des travaux de Hartmut Rosa, qui propose une interprétation générale et systématique de l'accélération comme facteur structurant de la modernité. La deuxième partie montre la naissance et le développement du mouvement Slow ainsi que le programme d'interventions qu'il propose. La troisième partie s'intéresse à la façon dont les logiques d'accélération et décélération des rythmes de vie transforment l'espace urbain. Enfin, la conclusion aborde la tension entre résistance et confort qui émerge lorsque le paradigme de la ville lente est soulevé.

L'accélération: transformation du schéma temporel des rythmes de vie

Une des caractéristiques du développement technologique lié au processus de globalisation est la suppression ou l'effacement partiel des barrières spatio-temporelles. Dans le monde virtuel, il existe une apparence d'immédiateté dans laquelle le passé et le futur sont absents. Le présent est limité à un instant sans connexion, fragmenté, absolu. Pourtant, ce monde virtuel, dont l'existence est indéniable, intervient sur le monde réel et est source d'une série de dissonances importantes. Celles-ci sont liées au fait que, dans le monde réel, les coordonnées à partir desquelles s'organisent notre expérience et notre connaissance sont les trois dimensions de l'espace et les trois moments du temps (passé/présent/avenir).

Parmi les recherches sur les modes de vie et leur évolution, Rosa fait une contribution majeure visant à comprendre les modèles temporels qui structurent nos actions ainsi que le système social des temps modernes. Nous développons ses principaux arguments à partir de deux de ses publications (ROSA 2010; 2016).

Le diagnostic initial (ROSA 2010: 8) repose sur l'idée que la vie dans les sociétés modernes est régie par un régime temporel «rigoureux et strict qui n'est pas articulé en termes éthiques». Cela signifie que les sujets ne sont «restreints qu'à *minima* par des règles et des sanctions éthiques», ce qui génère une sensation de liberté. Pourtant, ces sujets sont en réalité «régentés, dominés et réprimés par un régime-temps en grande partie invisible, dépolitisé, indiscuté, sous-théorisé et inarticulé». C'est à ce régime temporel omniprésent qui fait référence le concept d'«accélération sociale».

De façon implicite, Rosa suggère une conception non-chronologique et qualitative du temps. Nous nous rendons compte du temps lors d'un événement et seulement

là où quelque chose a lieu (BLOCH 1996). Il semble que la vitesse du changement est en train de s'accroître. Cela signifie que les attitudes et les valeurs, les modes et les styles de vie, ainsi que les groupes et les individus changent de plus en plus rapidement au fil des générations.

L'accélération contracte le présent qui constitue le point d'intersection entre les espaces de l'expérience et les horizons des aspirations. Ceci représente une perte importante, puisqu'il n'y a plus le temps pour évaluer un événement par rapport à ce qui était attendu ou pour l'orienter vers le futur sur la base de nouvelles attentes. Ainsi, l'accélération relève d'une contraction du temps et participe d'une confiance moindre dans l'avenir. Cela mène à une situation frénétique qui impose la réalisation d'un grand nombre d'activités dans un temps limité.

Rosa identifie des moyens de mesure de ce processus d'accélération, qui a été rendu possible par le développement technologique et qui promet un bonheur qui semble ne pas se réaliser. Il observe que ce processus génère sa propre inertie et n'a pas besoin de forces de propulsion externe, il s'auto-entretient. Certains pans de nos modes de vie ne sont pas touchés par l'accélération. Cependant, Rosa considère que ces «oasis de décélération» ne sont pas en mesure de résister en raison des pressions qu'ils subissent. Ils nécessitent d'être protégés à travers des stratégies de décélération.

Une des explications relève de la vitesse: auparavant, la perspective historique s'orientait vers le progrès, désormais l'accumulation des changements fait que les acteurs sociaux ressentent leurs vies comme étant sans direction dans un état d'«immobilité hyperaccélérée».

L'accélération provoque la disparition de la distance critique qui permettrait d'évaluer les attentes en lien avec les événements. Il y a un siècle, Walter Benjamin (2000) établit une relation intéressante entre expérience (*Erfahrung*) et vécu (*Erlebnis*). Le vécu est le matériel brut sur lequel l'expérience est élaborée. Sans vécu, il n'y a certes pas d'expérience, mais la simple accumulation de différents vécus ne mène pas non plus à l'expérience de manière inexorable. L'expérience est le résultat d'une articulation entre l'individu et le monde extérieur. En d'autres termes, c'est un processus de construction de l'identité intimement liée à la mémoire (et donc au passé) qui ouvre et projette les possibilités de relations futures. Il est logique d'en déduire que les processus d'accélération facilitent la succession de vécus qui ne permettent pas de construire des expériences: pour créer de l'expérience, il faudrait pouvoir s'approprier du temps, le rendre «nôtre». La thèse soutenue par Rosa est qu'une «bonne vie» est celle que permet une certaine qualité dans les relations que nous établissons avec le monde.

Le mouvement Slow

Le mouvement Slow est né en Italie, à la fin des années 1980, comme résistance et critique contre l'accélération incessante des modes de vie (ROSA et CHAUMONT 2012). Son origine est liée au mouvement Slow Food, créé par un groupe de militants s'opposant à l'implantation de McDonald's au cœur de Rome. Ils s'organisent pour



LOGO DU MOUVEMENT SLOW
FOOD SUR LA FAÇADE
D'UN RESTAURANT
À SANTORIN (GRÈCE).

dénoncer la mauvaise alimentation issue de la culture du fast-food, la standardisation des goûts et la production agricole sous une forme industrielle et déterritorialisée. Ils militent pour le retour d'une agriculture de proximité, des produits du terroir et pour une philosophie de la lenteur qui respecte le rythme des saisons et de la nature [DELÉAGE 2014]. Dès lors, et depuis plus de trente ans, «une tradition intellectuelle a fait émerger progressivement un faisceau de critiques contre le mythe des bienfaits "naturels" de la vitesse»

[DESJARDINS 2015; GODILLON 2015]. Le concept de lenteur prendra ainsi de l'épaisseur au fil du temps et touchera une diversité de domaines.

Un autre mouvement émerge, dès les années 2000, autour du concept *Slow City*. À travers le réseau international *Cittàslow*, presque 200 villes de petite taille (moins de 50 000 habitants) se sont engagées dans une stratégie qui vise à valoriser, entre autres, la qualité de l'environnement et du tissu urbain, les produits et spécificités locales ou encore le sens communautaire. La charte *Cittàslow*, signée en 1999, définit les conditions de cet engagement, en prenant pour objectifs le développement d'une mobilité lente et douce; la valorisation des temps de travail et leur réorganisation; la promotion d'une qualité de vie de proximité; ainsi que la valorisation économique et culturelle du territoire local [KNOX 2005; PINK 2008; PINK et LEWIS 2014]. L'idée fondamentale est dès lors la suivante: il est nécessaire de ralentir les flux et les rythmes de production pour créer les conditions d'un développement urbain durable [TURKSEVEN DOGRUSOY 2011].

Alors que la vitesse a été longtemps considérée comme un symbole de la productivité et du progrès technique [KAUFMANN 2014], la lenteur apparaît désormais comme

CARTE DU RÉSEAU CITTÀSLOW
(SOURCE: WWW.CITTASLOW.NET;
GOOGLE MAPS).



une «innovation» pour mener à bien une nouvelle transition urbaine (WIEL 1999). Par exemple, face à la ville motorisée, la ville pédestre est présentée comme «la ville rapide par excellence» (LÉVY 2008), même si en termes de mise en œuvre «les adeptes de la vitesse ont jusqu'ici gagné toutes les victoires sur les artisans de la lenteur» (TERRIN 2011: 11). Le rapport de force semble toutefois se renverser et la question de la *Slow city* ne concerne plus seulement les petites villes, mais devient aussi un souci des grandes métropoles. Ainsi, la ville de Paris, engagée depuis plusieurs années dans une stratégie de mise en partage des rues (aires piétonnes, zones de rencontre, zones à 30 km/h), songe désormais à instaurer les 30 km/h sur l'ensemble de la ville. De cette manière, la ville lente vise à créer un nouvel ordre qui constituerait une alternative à la domination de l'automobile dans les espaces urbains (TURKSEVEN DOGRUSOY 2011; GENRE-GRANDPIERRE 2007). En se les réappropriant, elle crée les conditions du redéveloppement d'une culture du lieu (KNOX 2005). La vitesse n'est plus vue comme une source de vitalité de la ville et de la bonne santé économique de ses territoires; elle est remplacée par l'économie résidentielle, soutenable, locale ou encore solidaire, qui prime le bien-être, l'environnement sain, la production d'une bonne alimentation, etc. (KNOX 2005).

L'idée de lenteur ne renvoie pas seulement à un différentiel de vitesse, mais, plus fondamentalement, à des formes alternatives de modes de production et de consommation, de travail, d'organisation sociale et de relation à l'autre. Ainsi, on retrouve l'idée de lenteur dans plusieurs domaines: «slow tourism», «slow life», «slow design», «slow music», «slow school», «slow science» et bien d'autres. *Slow science* résume à elle seule les préoccupations portées par le mouvement Slow. Elle est née, paradoxalement, de la plume d'Eugene Garfield, père fondateur de l'*impact factor* (GOSSELAIN 2011), ce système d'évaluation des publications qui pousse les chercheurs à la course de la production scientifique. Garfield déplore un déséquilibre entre la recherche de type *objective-driven*, menée dans des temporalités courtes et génératrices de ressources financières, et la recherche *curiosity-driven* nécessitant plus de temps et favorisant les découvertes fortuites, mais dont les ressources financières ne font que diminuer (GOSSELAIN 2011; OWENS 2013). Cette critique du système de production scientifique gouverné par l'excellence trouvera écho dans le mouvement des *Désexcellents*, né à l'Université Libre de Bruxelles. Ce groupe de chercheurs dénonce l'évaluation des travaux de recherche au moyen de méthodes issues de la finance et du management. D'après eux, ce système d'évaluation condamne les chercheurs à l'égoïsme, au calcul et à la médiocrité. Ils prônent le retour du plaisir et de la convivialité dans la recherche, ainsi que la prise de temps nécessaire à l'expérimentation longue et précise (GOSSELAIN 2011; STENGERS 2012). C'est sur ces aspects que se rejoignent les mouvements Slow. Ils ont comme point commun de reconsidérer les valeurs sur lesquelles se fondent les modes de vie contemporains, de production et de consommation, et de repenser leurs impacts sur l'environnement. Ainsi, «on se souviendra que les arbres à croissance lente altèrent plus durablement leur environnement que les herbes folles. L'éclat de ces dernières ne dure en effet qu'un temps, celui d'une saison...» (GOSSELAIN 2011).

La lenteur dans l'espace urbain

Rythmes urbains, rythmes de vie, distribution La ville moderne est caractérisée par une accélération des rythmes urbains, alors que l'étude des rythmes est un élément central de l'urbanisme (AMIN et THRIFT 2002: 17). D'après une autre définition (ALLEN, MASSEY et PRYKE 1999: 55), les rythmes urbains sont l'ensemble des mouvements réguliers, activités, sons et même odeurs qui octroient à la ville un sens temporel et spatial. Sur la base d'une perspective spatio-temporelle, certains efforts empiriques ont été effectués pour décrire de façon plus précise les rythmes urbains (MAREGGI 2013): horaires de travail institutionnalisés, programmes d'activité, styles de vie et de consommation, type de population existante (permanente, temporaire, de passage, sédentaire), vie quotidienne, et pratiques de mobilité (dimension transversale de toute pratique sociale). Mareggi vise ensuite à modéliser plus précisément ces rythmes urbains à partir des services ouverts 24 heures sur 24 (hôpitaux, offices de police, frontières), horaires fixes (écoles, services de transport) ou nœuds de transport (stations, aéroports, ports, parking et péages).

Henckel et Thomaier (2013) lient le concept de rythme urbain avec ceux «d'efficacité temporelle des villes» et «justice temporelle/sociale». Ils développent deux dimensions de l'efficacité temporelle: l'efficacité du temps de transport et l'organisation des services urbains. La première est déterminée par la structure spatiale des infrastructures (le réseau), la ponctualité, la structure urbaine (notamment en termes de densité), et la façon dont le temps est utilisé lors du déplacement. L'organisation des services urbains concerne des éléments comme les services d'urgence et le temps d'attente pour les services personnels.

Une notion associée à celle des rythmes urbains est celle du rythme de vie, défini comme la rapidité relative ou la densité des expériences, significations, perceptions et activités (HERKOMMER 2006). Afin de comprendre ce qui pourrait être défini comme «vitesse urbaine», Herkommer propose d'analyser l'interrelation entre le mouvement dans l'espace et le rythme de vie. Il considère que différents facteurs influent sur la perception de la vitesse d'une ville: la vitesse des piétons, les personnes qui se reposent, la persistance des activités dans les rues, la fréquence et la vitesse des transports publics, le bruit du trafic, les changements dans la structure physique de la ville, la visibilité des rythmes de la nature.

Différents efforts ont été faits afin de mesurer et comparer les rythmes urbains de différentes villes. Bornstein et Bornstein (1976) concluent qu'il existe une forte relation entre le rythme de vie et la taille de la population urbaine. Ces auteurs considèrent que des vitesses de marche plus élevées permettent de minimiser la forte interaction qui caractérise les espaces urbains. D'autres études incluent des facteurs comme l'âge moyen de la population (WIRTZ et RIES 1992), le niveau de congestion, les différents horaires et la météo (WALMSLEY et LEWIS 1989).

Levine (1997; LEVINE et NORENZAYAN 1999) développe un cadre d'analyse complet du rythme de vie d'un point de vue comparatif en incluant la vitesse piétonne, la vitesse dans la réalisation des tâches dans le milieu professionnel et la ponctualité des horloges publiques. Le rythme de vie le plus rapide a ainsi été mesuré au Japon

et dans les pays de l'Europe occidentale. Ces auteurs réfutent l'hypothèse selon laquelle les lieux avec plus de population sont ceux qui ont les rythmes de vie les plus élevés. La relation serait plutôt entre dynamisme économique et accélération du rythme de vie.

Comme d'autres qualités urbaines, la vitesse n'est pas distribuée de façon homogène dans la ville et parmi ses habitants. Herkommer (2006) souligne, par exemple, que la vitesse urbaine ne diffère pas seulement entre les villes, mais aussi à l'intérieur des différents espaces de la ville. Les recherches sur la mobilité montrent, par exemple, que les principaux bénéficiaires des vitesses urbaines élevées sont les conducteurs d'automobiles, alors que les piétons et les cyclistes sont davantage exposés aux accidents routiers. Sur la base d'une analyse sur l'inefficacité du temps, Henckel et Thomaier (2013) considèrent qu'en fonction de l'organisation du réseau du transport et de la qualité des services, certaines parties de la ville et de la population n'ont pas un accès égal aux différents espaces urbains. De même, Graham et Wiel (2007) signalent que l'accroissement de la mobilité peut bénéficier à certains groupes plutôt qu'à d'autres.

Dès lors, l'analyse des rythmes urbains apparaît comme un élément essentiel pour comprendre l'évolution des modes de vie contemporains. Certains auteurs ont ainsi introduit la notion de «polyrhythmicity» pour comprendre les évolutions en cours dans l'espace urbain (SMITH et HETHERINGTON 2013). La diversité des rythmes urbains est un trait caractéristique des villes postindustrielles. Désormais, les rythmes urbains accélérés associés à la ville moderne cohabitent avec des rythmes qui réclament la lenteur comme un principe organisateur de la ville et de la convivialité. Ce caractère dialectique du couple accélération/décélération semble actuellement façonner l'espace urbain. Cette transformation et diversification des rythmes de vie est au cœur du changement de paradigme des modèles urbains.

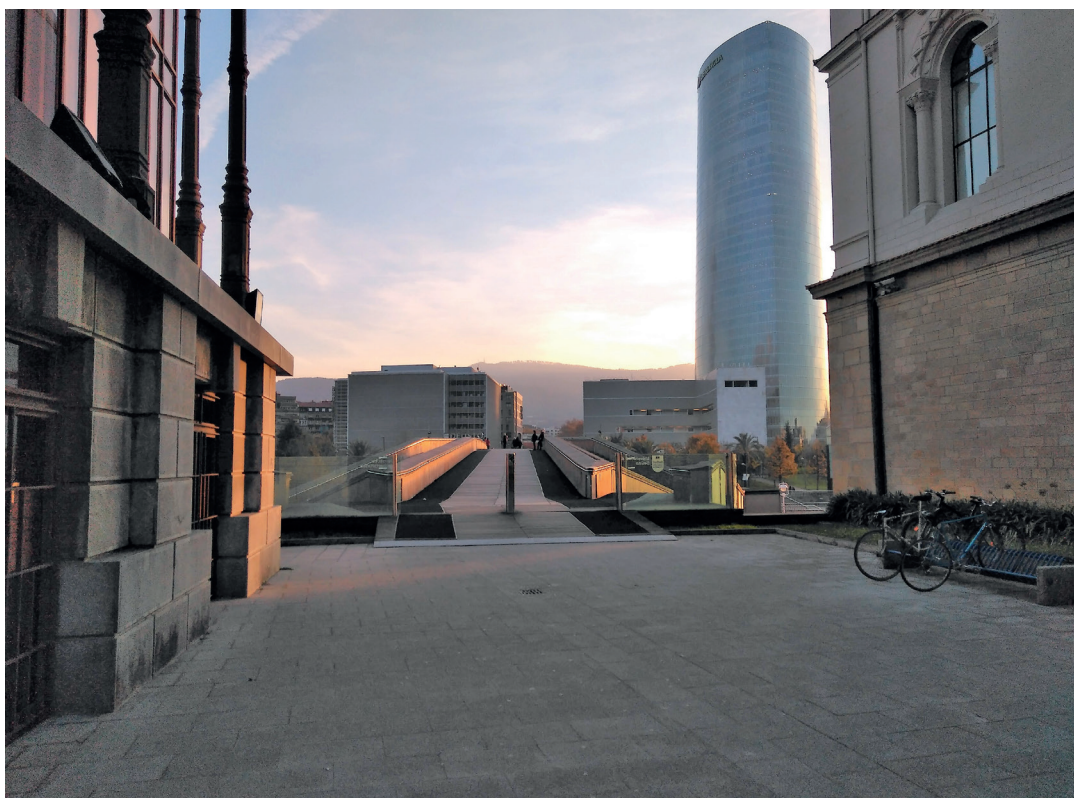
Un changement de paradigme: de la ville fluide à la ville lente Le modèle de la ville «fluide» a inspiré les politiques urbaines de la modernité. L'espace urbain de la ville médiévale, traditionnellement considéré comme un espace d'échanges et de rencontres, protégé de l'extérieur, a subi une profonde transformation avec le processus de modernisation. La ville moderne s'est caractérisée par la perméabilité aux différents flux de circulation et une ouverture vers l'extérieur. Cela a mené à un double processus de motorisation et d'étalement urbain (WIEL 1999). Une partie très importante de l'espace urbain sera consacrée à faciliter les flux de circulation entre les différents espaces de la ville.

Dans un contexte où l'accent est mis sur la circulation, les autorités publiques mettent en œuvre des stratégies visant à garantir sa fluidité. Sous le paradigme de la fluidité, le défi le plus important concerne la congestion (DOWNS 2005). Différentes mesures d'ingénierie de trafic et des investissements en matière d'infrastructures de transport sont ainsi promues afin de maximiser le potentiel de mobilité des villes. La fluidité a postérieurement inclus d'autres facteurs comme la sécurité routière et la pollution. Elle va ainsi intégrer d'autres éléments qui avaient été ignorés dans l'optique d'une vision radicale en faveur de la circulation et de la vitesse (à ce sujet, voir également le sixième chapitre du présent ouvrage).

Pourtant, le modèle de la ville fluide semble atteindre ses limites. Face à la prépondérance de la circulation, d'autres qualités urbaines ont été progressivement mises en avant autour d'une conception renouvelée de la lenteur et orientées vers la revalorisation de l'espace urbain. Différents instruments de politiques publiques ont ainsi été conçus et mis en œuvre au cours des dernières décennies : la limitation de la circulation des véhicules motorisés, la limitation de la vitesse de déplacement, les réaménagements urbains avec la création de zones à vitesse limitée (30 km/h) et de zones de rencontre (20 km/h), les interventions en matière d'exploitation des réseaux de transport (signalisation de vitesse, signalisation avec des messages variables de circulation, systèmes d'adaptation des limites de vitesse), les mesures d'exploitation incorporées dans les véhicules (dispositif de limitation de vitesse), les mesures coercitives, l'éducation et la communication. Ces interventions tendent à promouvoir d'autres usages de la ville et donnent la priorité aux modes doux (REIGNER, BRENAC et HERNANDEZ 2013). Ce changement est très important dans la mesure où le « système automobile » a longtemps représenté l'élément structurant du modèle de ville fluide (URRY 2004).

Dans ce contexte, la lenteur ainsi que les modes de vie et les modèles d'interaction associés semblent figurer désormais sur l'agenda des autorités publiques. Les notions de proximité, de rencontre et d'espace public émergent comme des

AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS
À BILBAO (SOURCE: ANDER
AUDIKANA 2017).





AMÉNAGEMENT DE POTAGERS URBAINS ET D'ESPACES DE DÉTENTE SUR LA PLACE DU RALLIEMENT AU CENTRE-VILLE D'ANGERS, FRANCE.

caractéristiques phares de ce nouveau modèle urbain. Les différents «lieux» ne sont plus conçus dans une perspective fonctionnaliste de la circulation, mais comme des objets urbains à valoriser et dont la qualité doit être soigneusement considérée. Cette transformation permet dans une certaine mesure de démocratiser l'espace urbain par rapport aux populations qui ont traditionnellement subi la vitesse (personnes âgées, enfants, personnes handicapées, femmes, etc.). Enfin, l'espace urbain offre un nouveau scénario pour le développement des nouveaux modes de vie et d'interaction entre les habitants des villes.

Cette transformation de la ville fluide en ville lente va en parallèle avec l'émergence des nouvelles pratiques de loisirs et de consommation. Les modes de vie urbains semblent maintenant basculer vers une nouvelle ruralité et une nature redécouverte où les aspirations de bien-être, ou *wellness*, sont de plus en plus importantes. L'un des indicateurs de cette évolution est l'accroissement de la demande des espaces verts et des équipements sportifs au sein des villes et notamment des plus grandes villes. L'accroissement des pratiques sportives est associé à la culture du culte du corps ingrédient majeur des sociétés contemporaines. En parallèle, des spas, des commerces de produits biologiques, des centres de bien-être et des pratiques de méditation voient le jour. Les modes de vie urbains visent désormais à intégrer des aspects traditionnellement associés à la nature. L'un de ces indicateurs est lié à l'émergence des activités naturalistes et agricoles au sein des espaces urbains. Le développement des jardins potagers urbains, des marchés et des produits locaux ainsi qu'un intérêt accru pour les parcs naturalistes sont des exemples de telles évolutions. La présence de plus en plus importante des animaux domestiques dans l'habitat urbain constitue un autre indicateur. En définitive, les modes de vie urbains vont dans le sens d'une plus grande mixité de pratiques qui visent à

dépasser le modèle de ville fluide lié à l'industrialisation et la motorisation avec des ingrédients en provenance d'une ruralité et d'un naturalisme autochtones ou lointains (orientalisme).

Ce basculement de la ville fluide vers la ville lente est au cœur des débats urbanistiques contemporains de la capitale de l'Europe. Bruxelles est l'idéal type d'une ville transformée et façonnée par la vitesse et la logique de fluidité, de compétitivité, d'internationalisation et de métropolisation ⁽²⁾. Elle commence sa mue à la fin du 20^e siècle avec le projet de jonction ferroviaire entre la gare du Nord et la gare du Midi. La création de la gare Centrale au cœur de la ville avait pour but d'amener les visiteurs le plus rapidement possible vers le centre de la ville, essentiellement pour le travail et le tourisme. Ce projet colossal aura pour conséquence la destruction d'un tissu médiéval et de nombreux quartiers populaires, remplacés par des bâtiments modernes affectés au secteur tertiaire. La vie au centre-ville en sera affectée à jamais.

À la même époque, avec la motorisation des transports et l'apparition de l'automobile, les boulevards centraux de Bruxelles, autrefois réservés à la flânerie et à la rencontre (JOURDAIN et LOIR 2016), se transformeront progressivement en voies rapides. La logique de fluidité y prendra ses marques jusqu'à son apogée en 1958, date de l'exposition universelle pour laquelle de nombreuses infrastructures routières sont réalisées. Les boulevards périphériques sont transformés en autoroutes urbaines, nommées la petite ceinture. De nombreux tunnels et viaducs sont réalisés à cette époque sur l'ensemble du territoire de Bruxelles, et dans les alentours.

Aujourd'hui, ces autoroutes urbaines, tout comme les autres artères principales de Bruxelles, sont saturées et font l'objet d'une congestion automobile constante.

AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES
DE LIEUX DE RENCONTRE
SUR LE PIÉTONNIER
DE BRUXELLES (SOURCE:
ANISS MEZOUED 2015).



Par ailleurs, plusieurs viaducs et tunnels sont en mauvais état. Leur maintien fait régulièrement l'objet de polémiques et de débats dans la capitale belge, où on sent la nécessité d'un changement de paradigme. Cependant, un certain nombre de projets en cours, notamment d'espaces publics, de transformation d'infrastructures (démontage récent du viaduc Reyers par exemple) ou encore d'initiatives intellectuelles «bye bye petite ceinture»¹ semblent réellement amorcer ce changement. C'est notamment le cas avec la piétonnisation des boulevards centraux (boulevard Anspach), annoncée comme le plus grand piétonnier d'Europe et comme un changement de paradigme pour Bruxelles². Le boulevard est fermé à la circulation en 2015 et des aménagements provisoires y ont été réalisés en attendant la mise en œuvre des aménagements définitifs (CORIJN et VANDERSTRAETEN 2016). L'objectif annoncé du projet est le renforcement de l'attractivité du centre-ville, tout en restant flou sur un certain nombre d'aspects liés aux pratiques de l'espace local et aux modes de vie des habitants. De ce fait, le projet suscite, malgré l'ambition annoncée, des polémiques dont le fondement peut être associé aux paradoxes mêmes de la ville lente et de ce nouveau paradigme.

Les paradoxes de la ville lente: la marchandisation de la ville, la ville à deux vitesses Le modèle de ville lente fait face à un double défi. D'une part, la lenteur peut être associée au processus de marchandisation de l'espace urbain. Au cours des dernières années, les activités de loisir et de consommation ont pris une place prépondérante dans les villes et cela s'est traduit, dans certains cas, par la multiplication des pratiques et modes de vie orientés vers le marché (GEHL et SVARRE 2013). Dans ces circonstances, l'aménagement et le design urbain structurés autour de la lenteur se sont largement orientés vers la consommation, par rapport au modèle précédent axé sur la circulation. Alors que l'argument mobilisé est souvent celui de la valorisation des espaces urbains pour les habitants locaux, il est nécessaire de considérer ces processus de manière plus large en lien avec les projets urbains de commercialisation et de consommation (REIGNER, BRENAC et HERNANDEZ 2013). La piétonnisation est un exemple clair de cette hybridation entre une nouvelle appropriation (lente) de l'espace urbain de la part des habitants et la logique commerciale de nombreux projets de réaménagement. Les zones piétonnes étaient originellement conçues comme une façon de promouvoir le commerce local dans l'espace urbain



[EN HAUT] PIC-NIC THE STREET SUR LA PLACE DE LA BOURSE AU CŒUR DES BOULEVARDS CENTRAUX DE BRUXELLES (SOURCE: CRISTINA BRASCHI 2014). IL S'AGIT D'UN MOUVEMENT CITOYEN NÉ EN 2012 AVEC POUR OBJECTIF UNE RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC COMME LIEU DE VIE ET NON UNIQUEMENT DE TRANSIT. UNE SÉRIE D'ÉVÉNEMENTS A ÉTÉ ORGANISÉE SUR LE BOULEVARD ANSPACH AVANT SA FERMETURE À LA CIRCULATION AUTOMOBILE EN 2015.

[EN BAS] BOULEVARD ANSPACH FERMÉ À LA CIRCULATION AUTOMOBILE (SOURCE: ANISS MEZOUEU 2015).

par rapport aux grandes surfaces périphériques (GEHL et SVARRE 2013). Désormais, la piétonnisation va souvent de pair avec la création des centres commerciaux et la ségrégation d'usages alternatifs dans les centres urbains. Cette question est par exemple au cœur du processus de transformation des boulevards centraux de Bruxelles. Les marges urbaines, notamment les sans-abri, nombreux depuis quelques années dans ces espaces, ne sont pas pris en considération dans les projets d'aménagement. Au contraire, les quelques urinoirs ou espaces accueillants pour ces populations sont transformés sans offrir d'alternative (MALERBE et ROSA 2017). Ainsi, l'évolution du statut du boulevard et le renforcement de son attractivité, notamment commerciale et touristique, risque de mettre à mal les modes de vie de certains et notamment des plus marginalisés.

De plus, ces espaces centraux dont l'accessibilité a été considérablement améliorée, sont conçus en fonction des besoins des «clients» (REIGNER, BRENAC et HERNANDEZ 2013). La piétonnisation motive souvent la création de parkings souterrains et une connexion intermodale améliorée avec le réseau de transports publics. Tous ces processus mènent à un accroissement du prix du foncier qui va à l'encontre des populations et petits commerçants situés dans ces environnements. Des processus de gentrification peuvent voir le jour dans ce contexte. Les zones de rencontre ont également connu une évolution similaire. Alors qu'elles étaient originalement conçues de la part des habitants comme une forme d'occupation de l'espace de circulation afin de sécuriser les quartiers et créer un lieu de convivialité, elles ont été revalorisées comme faisant partie des dispositifs de commercialisation.

Par ailleurs, à l'intérieur des grands espaces urbains, la ville lente semble se développer dans certains espaces (centraux) alors que d'autres espaces suivent la logique précédente, caractérisée par la primauté de la circulation et la quête de fluidification. Comme conséquence, une ville à deux vitesses semble se configurer.



ESPACE PARTAGÉ
DE MARIAHILFERSTRASSE
À VIENNE AU CŒUR
DE PROCESSUS
DE GENTRIFICATION DÙS
À LA PLUS-VALUE FONCIÈRE
ET À L'IMPLANTATION
DES GRANDES ENSEIGNES
COMMERCIALES (SOURCE: ANISS
MEZOUED 2015).

Les zones à vitesse réduite, équipées avec une grande qualité urbaine, représentent les espaces publics privilégiés orientés vers des objectifs commerciaux et des groupes sociaux aisés. À l'opposé, dans les espaces périphériques, le trafic motorisé s'accroît, les espaces piétons et les modes doux sont moins développés et la qualité urbaine y est plus limitée.

Conclusion: la ville lente et la diversité des rythmes de vie, entre résistance et confort

L'accélération des rythmes de vie est un trait caractéristique des sociétés modernes. Cette accélération a contribué à la multiplication des échanges et des expériences, ainsi qu'à une appropriation intense du temps chronologique. Pourtant, ce changement quantitatif a mené à une transformation qualitative des rapports sociaux qui alimentent la sensation de stress, la perte de sens et l'individualisation. L'accélération des rythmes de vie semble être un processus mécanique et autonome, difficilement maîtrisable. En définitive, véritable trait caractéristique des sociétés modernes, l'accélération est de plus en plus ressentie et considérée comme un facteur perturbant les modes de vie et les rapports sociaux.

Les espaces urbains, sous le processus de métropolisation, sont devenus les principaux décors dans lesquels les rythmes de vie accélérés se déroulent. Les rythmes de ces espaces sont organisés par la ponctualité exigée, la fugacité, la capacité de réaction et d'adaptation, et l'intensité. Du point de vue physique, cela s'est traduit par un investissement orienté vers les infrastructures de transport et la mise en œuvre des dispositifs de gestion du trafic en faveur des principes de circulation et de fluidité. Les exigences fonctionnelles d'un système urbain associées à l'industrialisation et la motorisation ont créé les conditions idéales pour un accroissement constant des rythmes de vie.

Face à ces évolutions, une série de mouvements a revendiqué la place de la lenteur dans nos sociétés et vise à introduire des mesures en faveur d'une décélération progressive des rythmes de vie. Le mouvement *slow* s'est articulé autour de différentes sphères de vie comme la nourriture, le tourisme, la mobilité, la production artisanale, etc. L'une des déclinaisons de ce mouvement en faveur des rythmes de vie lents s'est structurée autour de la ville et de l'urbanisme. Dès lors, face au modèle de ville fluide, l'une des questions est désormais de savoir quels sont les traits caractéristiques de cette nouvelle ville et des modes de vie associés. Un modèle de ville lente est-il possible ? Est-il souhaitable ? Les nouvelles pratiques de loisir et de consommation associées à la ville lente semblent suggérer que la cohabitation entre différents rythmes de vie doit être considérée comme un changement majeur des espaces urbains.

Pourtant, la véritable question est de savoir si les interventions en faveur de la lenteur sont des mesures de résistance face au paradigme de l'accélération ou, au contraire, s'il s'agit d'« oasis de décélération » et de confort assurant le fonctionnement et l'intégralité du système. Nous avons en effet signalé que le développement de la ville lente va en parallèle avec un processus de marchandisation qui transforme

certaines espaces urbains en vitrines du système de consommation et des modes de vie associés à la globalisation. Par ailleurs, les espaces de la ville lente se structurent par rapport à d'autres territoires où la logique d'accélération est hégémonique. Dans ce contexte, la lenteur, loin d'être un facteur de résistance face au processus d'accélération, devient un instrument très sélectif permettant de protéger une série d'espaces et de garantir la viabilité du système.

¹ <http://byebye.petiteceinture.be>

² Pour plus d'informations sur le projet du piétonnier, consultez le site web de l'Observatoire du Centre-ville de Bruxelles du Brussels Studies Institut: <http://bco.bsi-brussels.be>