

Appel à contributions pour le huitième numéro des *Carnets de Géographes*

« Géographie(s) de la lenteur »

Ce huitième numéro des *Carnets des Géographes* propose de questionner les implications sociales et spatiales de la lenteur. Si la vitesse, l'éphémère, l'urgence ou encore la rapidité de changement des sociétés a déjà fait l'objet de plusieurs recherches (Ollivro, 2000 ; Laïdi, 2000; Aubert, 2003; Virilio, 2004; Rosa, 2010), la notion de lenteur reste, quant à elle, peu traitée. Pourtant, l'accélération du temps est remise en cause par « les mouvements du *slow* » (Rymarski, 2012). Précurseur de ce mouvement, la *Slow Food* se constitue en 1986 contre l'implantation d'un restaurant MacDonald au cœur de Rome, en Italie. Ce mouvement prône alors un art de vivre autour des plaisirs de la table. Il s'étend aux enjeux de la planification urbaine, donnant naissance au mouvement *Cittàslow* à la fin des années 1990 (Mayer et Knox, 2009). La remise en cause de l'accélération du temps gagne également la science : la *Slow Science* regroupe une communauté de scientifiques qui défend un ralentissement des activités de recherche pour donner du temps au temps de la recherche, critiquant les politiques de recherche centrées sur la compétitivité et la productivité (Alleva, 2007). Parallèlement, depuis la fin des années 1990, plusieurs écrivains s'attachent à faire l'éloge de la lenteur (Sansot, 2000 ; Honoré, 2005) tandis que d'autres font le parallèle entre la vitesse et l'oubli dans la mesure où la lenteur serait un moyen de sauvegarder la mémoire (Kundera, 1995).

La lenteur n'est pas seulement l'opposé de la rapidité. Si elle se définit par rapport à un référentiel temporel (un mouvement ou une pratique est considéré(e) comme lent(e) par rapport à d'autres mouvements ou d'autres pratiques), elle témoigne également d'une volonté de maîtrise de la société sur l'espace et la vie quotidienne : les mouvements du *Slow* comme les courants artistiques et littéraires se positionnent pour un ralentissement dans l'objectif d'une meilleure appréhension du monde, d'une plus grande adéquation avec les rythmes de la Terre et du vivant.

Le domaine académique émet de récentes critiques de l'urgence et de l'accélération du temps. Ainsi, dans son ouvrage *Accélération, une critique sociale du temps* (2010), le sociologue H. Rosa distingue plusieurs types d'accélération (accélération technique, accélération du changement social, accélération du rythme de vie). Il souligne que ces tentatives d'accélération se heurtent à des limites. Tout ne peut pas toujours aller plus vite et il est important de garder son propre rythme voire de ralentir au risque de sombrer dans un état dans lequel il deviendrait impossible de distinguer le changement frénétique de l'immobilité totale (Rosa, 2012). Mais, si les géographes s'intéressent de plus en plus aux questions temporelles ces critiques de la vitesse restent plutôt le domaine des sociologues et des philosophes, et font rarement l'objet d'une approche spatiale.

Néanmoins, plusieurs champs disciplinaires en lien avec la géographie approchent la notion de lenteur. Dans le domaine de l'aménagement et de la planification, les capacités de vitesse

ont bouleversé la manière de considérer les espaces et les échelles géographiques : en accordant plus d'importance au temps qu'à l'espace, le chrono-aménagement permettrait de limiter l'étalement urbain (Wiel, 1999). Ainsi, à Grenoble au début des années 2000, la volonté était de limiter la vitesse sur les autoroutes afin d'augmenter les temps de parcours et ainsi de résorber la périurbanisation. Cependant, cette solution ne semble pas avoir été un succès pour limiter l'étalement urbain (Pflieger, 2007). Concernant les politiques urbaines, la pression de l'urgence, la sensation d'un manque de temps et les difficultés de conciliation des temporalités politiques (et des échéances électorales), des usages, etc., ont conduit à la mise en place de politiques temporelles qui reconfigurent la géographie urbaine (Mallet, 2013). Parallèlement, la géographie de la mobilité a montré un ralentissement des vitesses pratiquées dans nos déplacements en lien avec une montée des préoccupations environnementales et une critique de la voiture particulière au profit de la marche et du vélo, modes « lents » par rapport aux véhicules à moteur (Kaufmann et al., 2010). A titre d'exemple, la limite des vitesses de circulation sur le boulevard périphérique parisien a été récemment abaissée. Cette mesure est présentée comme un moyen de réduire la pollution et d'améliorer la fluidité du trafic. Cette mesure est-elle une solution satisfaisante sur le long terme ? Ou bien repousse-t-elle la refonte de la politique des déplacements en Ile-de-France ?

Promouvoir la lenteur serait également, pour certains, une résistance politique, en prônant le maintien d'une certaine forme de liberté (Honoré, 2005) face au temps industrialisé et mondialisé et face à l'homogénéisation des modes de vie, comme l'incarnent les mouvements des villes lentes italiennes (*Cittàslow*) ou le *Slow Food*. Réinventant alors les traditions locales, les produits de saison, les savoir-faire régionaux, les commerces de proximité, ou plus largement une certaine "qualité de vie", on peut s'interroger sur les autres finalités de ces mouvements, qui pourraient être considérés comme du marketing territorial (Deléage, 2014). Par ailleurs, les conséquences sociales, économiques et territoriales, de même que les processus spatiaux à l'œuvre, restent encore peu connus.

Ce numéro des *Carnets de Géographes* vise donc à appréhender et à analyser la notion de la lenteur dans la reconfiguration des espaces et des sociétés contemporaines en proposant un croisement de différents champs de recherche (géographie, sociologie, aménagement, urbanisme, sciences politiques, etc.) Le fait de penser la lenteur entraînerait-il une réappropriation de l'espace vécu et des modes de vie au sein de la société occidentale ? Quelles échelles spatiales seraient alors concernées ? Y a-t-il aujourd'hui un désir de lenteur chez les citoyens ? Chez quels groupes ? Pourquoi ? Est-ce un privilège ? Ou est-ce vécu comme une contrainte ? Comment les pratiques de la lenteur transforment-elles l'espace et redéfinissent sa production ?

La pluralité de la notion incite les auteurs à faire état de nouvelles questions de recherche qui peuvent s'articuler autour de plusieurs axes structurants :

- **Le rôle de la lenteur et les pratiques urbaines**

La maîtrise de la vitesse a permis de gagner du temps et de l'espace. Elle a bouleversé en profondeur la structure urbaine qui se manifeste notamment par un phénomène d'étalement urbain. Dans un contexte de promotion des modes alternatifs à la voiture particulière, la vitesse ralentit-elle ? Si changement il y a, les modes de production de la ville

sont-ils affectés ? Du côté des décideurs ? Du côté des citoyens ? Quels sont les impacts sur la structure urbaine et régionale ?

- **Rythmes urbains, temporalités et technologies**

L'accélération du temps et les changements de temporalités s'inscrivent dans un contexte de développement des technologies. L'artificialisation du monde modifie notre environnement, tant dans sa dimension temporelle que spatiale (Bonnaud, 2006). Dans cette révolution de l'appréciation du temps, en quoi l'espace se recompose-t-il ? De quelles manières se manifestent ces recompositions spatiales liées à de nouveaux référents temporels ?

- **Dimensions spatiales et sociales de la lenteur**

La vitesse et la lenteur sont des perceptions culturelles. Quelles sont les imbrications sociales et spatiales de la lenteur ? Est-elle l'apanage de certains groupes sociaux privilégiés ? Y a-t-il aujourd'hui un désir de lenteur chez les individus ? Chez quels groupes ? Pourquoi ? Est-ce un privilège ? Ou est-ce vécu comme une contrainte ? Comment les pratiques de la lenteur transforment-elles l'espace et redéfinissent sa production ?

- **La lenteur, choisie ou subie ?**

La lenteur peut être un choix pour des questions de santé publique (l'abaissement des vitesses de circulation en ville réduit les accidents de la route et lutte contre les pics de pollution). Le concept véhicule également une dimension idéologique (le mouvement de la décroissance, des villes lentes, etc.). Mais la lenteur peut aussi être subie (l'interdiction de rouler à plus de 130 km/h avec une voiture équipée d'un moteur qui peut aller jusqu'à 200 km/h et plus ; les embouteillages ; les freins financiers pour utiliser les modes rapides comme l'avion ou le TGV ; les lenteurs administratives, etc.).

Les textes, rédigés en français ou en anglais, peuvent être proposés dans plusieurs rubriques de la Revue :

- **Carnets de recherches** : les articles (30 à 50 000 signes) porteront sur des recherches réalisées ou en cours qui enrichissent les approches des géographies de la lenteur sur les plans théorique et empirique.
- **Carnets de terrain** : les contributions, plus courtes (jusqu'à 20 000 signes), s'appuieront sur des matériaux de terrain abordés dans une perspective réflexive ou des textes s'intéressant à des questions de méthodes. Ces textes seront centrés sur les expériences de terrain et leurs rôles dans la construction et la problématisation de la lenteur en géographie. Les textes pourront également s'interroger sur les temporalités consacrées au travail de terrain dans un contexte d'impératifs de publication et les implications dans les processus de production scientifique. Cela peut être l'opportunité de mener une réflexion épistémologique et politique autour de la *Slow Science*.
- **Carnets de lectures** : des textes courts (10 000 signes) présenteront un point de vue critique d'un texte ou autre support ayant trait à la problématique de la lenteur. Les carnets de lectures pourront porter sur des supports relevant de la discipline

géographique ainsi que de disciplines connexes comme la sociologie, les sciences politiques ou l'histoire. Les textes portant sur des ouvrages en langue étrangère seront particulièrement appréciés. La rubrique est particulièrement ouverte à des écrits portant sur des supports non académiques tels que des romans, films, photographies etc.

Par ailleurs, ce numéro pourra comporter, dans chacune des rubriques, un certain nombre d'articles dans la ligne éditoriale de la revue hors du thème de cet appel à contribution.

Coordinatrices :

- Sylvanie GODILLON, Chercheur associée à l'UMR Géographie-Cités, chargée de recherche chez 6t-bureau de recherche
- Gaële LESTEVEN, Chercheur associée à l'UMR Géographie-Cités, chargée de recherche chez 6t-bureau de recherche
- Sandra MALLET, Maître de conférences, Institut d'Aménagement des Territoires, d'Environnement et d'Urbanisme de l'Université de Reims

INFORMATIONS PRATIQUES

Les articles, accompagnés d'une présentation succincte de l'auteur (mentionnant l'institution de rattachement, le statut, ainsi que les publications et/ou communications récentes), sont attendus pour le **15 septembre 2014** et doivent être envoyés à l'adresse suivante: lescarnetsdegeographes@gmail.com.

La publication du numéro est prévue en **avril 2015**.

Les articles seront relus par deux évaluateurs anonymes. Pour plus d'informations sur le format à respecter, voir : http://www.carnetsdegeographes.org/soumettre_article.php

RÉFÉRENCES CITÉES

- ALLEVA L. (2006), "Taking time to savour the rewards of slow science", *Nature*, Vol. 443, p. 271.
- AUBERT N. (2003), *Le culte de l'urgence. La société malade du temps*, Flammarion.
- BONNAUD X. (2006), *De la ville au technocosme*, Éditions de l'Atalante.
- DELEAGE E. (2014), « Le mouvement *Slow Food* : contretemps de l'accélération temporelle ? », *Ecologie & Politique*, n°48, pp 49-59.
- HONORE C. (2005), *Éloge de la lenteur*, Marabout.
- KAUFMANN V., GUIDEZ J.-M., TABAKA K. ET LOUVET N. (2010), *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?*, CERTU.
- KUNDERA M. (1995), *La lenteur*, Gallimard.
- LAÏDI, Z. (2000), *Le sacre du présent*, Flammarion.

- MALLET S. (2013) « Aménager les rythmes. Politiques temporelles et urbanisme », *EspacesTemps.net*, Laboratoire, mis en ligne le 15.04.2013, consulté le 7 novembre 2013, <http://www.espacestemp.net/articles/amenager-les-rythmes-politiques-temporelles-et-urbanisme/>
- MAYER H., KNOX P. (2009), "Pace of Life and Quality of Life: The Slow City Charter" in Sirgy J., RAHTZ D., AND P. RHONDA (eds), *Community Quality-of-Life Indicators: Best Cases III*, Springer, pp. 20-39.
- OLLIVRO J. (2000), *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, PUR.
- PFLIEGER G. (2007) « Apaiser les autoroutes pour rétrécir la ville Grenoble et les illusions du « chrono-aménagement » », *Flux*, 2007/1 n° 66-67, p. 137-139.
- ROSA H. (2012) « Accélération et dépression. Réflexions sur le rapport au temps de notre époque », *Rhizome*, n° 43, p 4-13.
- ROSA H. (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte.
- RYMANSKI C. (2012), « Slow science, slow food, slow city...: les mouvements slow », *Sciences humaines*, 7/2012 (N° 239), p. 6-6.
- SANSOT P. (1998), *Du bon usage de la lenteur*, Payot & Rivages.
- VIRILIO P. (2004), *Ville panique, Ailleurs commence ici*, Galilée.
- WIEL M. (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga.